

Eugeniusz
Moczydłowski

Pod
zagłami
i na
cumach

Megas

Eugeniusz Moczydłowski

Pod żaglami i na cumach

**Megas
Warszawa
2018**

Spis treści

OPLYNĘLIŚMY HORN!	2
POCZĄTEK WIELKIEJ PRZYGODY	5
TRUDNY PRZELOT	12
Z LAS PALMAS DO MINDELO	14
KRÓTKI POSTÓJ	18
SKOK PRZEZ ATLANTYK	20
NAD ZATOKĄ GUANABARA	27
SZPITAL POD ŻAGLAMI	34
WEEKENDOWY REJS	35
MIESIĄC W BUENOS AIRES	37
HAJO I JACKIE	40
ROARING FORTIES	44
PORT POŻĄDANIA	45
WSTĄPIENIE DO PIEKIEŁ	46
DWA ŚWIATY	62
ŚLIWKI ROBACZYWKI	64
NIEPLANOWANY POSTÓJ	65
VALPARAÍSO	67
NIECH ŻYJE NAM GÓRNICZY STAN!	76
Z ANDRESEM WŚRÓD WIELORYBÓW I FOK	80
M/T CRATER	84
POSTOJU W CALLAO – CZĘŚĆ DRUGA	86
SALAVERRY I PAITA	89
ŻEGNAJ SPOKOJNY OCEANIE	92
MIĘDZY OCEANAMI	94
SZCZĘŚLIWE WYSPY SAN BLAS	97
PODWODNY ŚWIAT	103
WYŚCIG Z „BRENDĄ”	105
POSTÓJ PRZY ULICY SOSNOWYCH DRZEW	108
IT'S SO NICE TO HAVE YOU HERE	113
ATLANTYCKIE NOTATKI	114
PRZEBYLIŚMY RAZEM 22 TYSIĄCE MIL	119
ANEKS 1. Eugeniusz Moczydłowski: <i>Konstanty Maciejewicz</i>	124
ANEKS 2. Tom Zydler na Zachodzie	131
ANEKS 3. Adam Jasser o Tomku Zydlerze	133
ANEKS 4. Jerzy Knabe: Saga „Macaja”	135
ANEKS 5. Artykuł Wiesław Rogali, sekretarza generalnego PZŻ	138
ANEKS 6. Rejs <i>Konstantego Maciejewicza</i>	139
ANEKS 7. Kalendarium rejsu	143
ANEKS 8. Postoje w portach	144
ANEKS 9. Słowniczek terminów żeglarskich	145
ANEKS 10. Od Buenos Aires do Valparaíso	147
Spis treści	150

OPLYNĘLIŚMY HORN!

Dwie potworne doby w zatoce Aguirre skończyły się. Cichy poranek wprawił nas w osłupienie. Godzinę kiwaliśmy się pod sztormowymi żaglami, nie mając śmiałości, wobec wciąż spadającego ciśnienia, postawić genui i dużego grota. Na szczęście sztorm zepchnął nas zaledwie o 30 mil.

Tomek decyduje:

– Postawcie genuę! Mały grot zostaje, na wszelki wypadek.

– Zaczyna się – pomyślałem.

Nikt nie pyta, czy płyniemy na Horn. Minione dwie doby pozbawiły nas chęci planowania czegokolwiek. Nikt nie wymienia nawet magicznej nazwy. Steruję w stronę wysp Archipelagu Wollaston. Mijamy wyspy Evout i Barnevelt. Napięcie rośnie. Czuję skurcz w brzuchu jak kiedyś, gdy topiłem się w morzu, zagarnięty przez łamiący się grzywacz. Widać wyspę Deceit. Następna to wyspa Horn. Mglisto. Z zachodu toczą się ogromne, ale spokojne fale – łagodny oddech Południowego Oceanu. Tylko Jurek zachowuje pozorny spokój – w pozycji niedbałej spoczywa na kanapce, ale jak wszyscy w sztormiaku. Tomek nie opuszcza zejściówki od kilkunastu godzin. W odległości kilku mil od wyspy Deceit ukazuje się nad jej górami czarny palec. To jest On! Najślynniejszy z przylądków, surowy egzaminator żeglarzy i statków – Przylądek Nieprzejednany.

We mnie wszystko się gotuje. Niewielu oglądało Go z tak bliska! Przechodzimy między skałami Deceit, jak przez bramę Jego królestwa. Pionowa ściana coraz bliżej. Wyciągamy spod koców aparaty, trzaskają migawki, gęby już uśmiechnięte – napięcie powoli ustępuje.

Trawers Hornu mijamy o siedemnastej trzydzieści, 26 marca 1973 roku, odległość – 1 mila.

Przylądek robi wrażenie krzepkiego, srogiego starca. Siwe nitki zoranej bruzdami czterystumetrowej ściany, zieleń mchów na stalowoczarnym tle skał, tworzą arcydzieło natury.

Ciśnienie spada, co godzinę o 2 milibary.

– Teraz uciekać! Chcemy schronić się w którejś z zatok wyspy L’Hermite.

Milę po trawersie płyniemy jeszcze spokojnie. Potem wiatr przychodzi nagle i po dwóch godzinach mamy już 8°B. Forsujemy żaglami. Wiatr rośnie. Na pokładzie zalewanym falami tylko Leszek i Tomek. Wraca nastrój niepewności. Silnie tłukąc o fale podchodzimy na milę pod wysokie brzegi L’Hermite. Wyspa nie daje żadnej osłony przed wiatrem. Względna ciszę w mesie przerywa potworny huk, jakby ktoś ogromną pałą uderzył w nadbudówkę.

– Maszt! – pomyślałem i zrobiło mi się bardzo duszno.

Wyskakuję na pokład. Leszek gramoli się z kokpitu. Tomek przytrzymuje ster. To szkwał rzucił o nadbudówkę wodę z niesamowitą siłą, zbijając z nóg stojącego w zejściówce Tomka.

Dłużej tak nie można! Na oceanie takie uderzenie mogłoby znieść nadbudówkę. Dość już pływania po tym oszalałym morzu, z perspektywą utraty masztu czy nadbudówki! Czeluść zatoki San Martin witamy z uczuciem ulgi. Pomiędzy pionowymi ścianami płyniemy do samego końca półmilowego, skalnego worka. Na razie mamy chyba spokój, ale tak naprawdę będzie można odetchnąć dopiero daleko od tego miejsca.



26 marca 1973: wygląda, że damy radę! Przylądek Horn.

Od lewej: Jurek Jaszczuk, Tomek Zydler, Maciek Gumpłowicz, Leszek Kosek

Stajemy na kotwicy i Maciek celebryje małą uroczystość. Butelka szampana, „carmeny”, dobra kolacja. Nocą chyba pięciokrotnie podnosimy kotwicę, by rzucić ją znowu. Silne katabatyczne szkwały – *willywaws* – o sile do 12°B spadają ze wszystkich możliwych kierunków. W takich warunkach żadna kotwica nie będzie trzymać. Z przełęczy huragan pędzi bure chmury ze śniegiem, gradem i deszczem na zmianę. Tłoczy je w wąskie gardło zatoki, by dalej pognać na zachód. Dzień i noc jeszcze szarpie się „Macaj” pod uderzeniami *willywaws*. Drugiego dnia postoju między kolejnymi szkwałami, bardzo szybko przebijając wiosłami, płyniemy na ląd.

Nie jestem w stanie opisać piękna wyspy L’Hermite. Cóż to za ogromna siła Natury, która pozwala przyczepionym do pionowych skał roślinom, a nawet drzewom, rosnać w tak surowych warunkach. Niższe partie wyspy pokryte są gąszczem karłowatych buków patagońskich, szczelnie splątanych konarami w obronie przed atakującymi wiatrami i tworzących jednolity dywan zieleni. Z odległości kilku mil można sądzić, że wyspa porośnięta jest tylko mchem. Z bliska zaskakuje nas niebywałym bogactwem roślinności. Płatanina korzeni drzew i gęsta ściółka tworzą zasadzki mogące skryć człowieka. Ostrożnie, krok za krokiem, wspinamy się w górę wzdłuż górskiego strumienia, czujnie badając grunt pod nogami. Obserwując z połowy szczytu zatokę, a w niej maleńkiego *Maciejewicza*, czujemy się szczęśliwi, że po pokonaniu ponad 10000 mil możemy teraz przez chwilę poddać się urokowi tej zagubionej na antypodach, nieskalanej stopą ludzką wyspy.

Niesamowite wrażenie sprawiają kłębiące się u brzegu algi. Długie na kilkanaście metrów pasy lub łodygi z liśćmi, gąbczaste i błyszczące, kłębią się na przestrzeni kilkudziesięciu metrów kwadratowych poruszane przybojem, jak wnętrzności wielkiego potwora. Rzucona w nie kotwica nie puściła do końca postoju. Przy podnoszeniu natomiast, musimy ciąć nożami ogromną wiązkę roślin owiniętych na linie i kotwicy. *Willywaws* coraz rzadsze – wypływamy.

Zaraz po opuszczeniu malowniczej zatoki wiatr sychnął w oczy śniegiem. Przechodzimy wąską cieśninę między wyspami L'Hermitte i Jerdán. Aczkolwiek podobna do wielu pokonywanych przez nas cieśnin, nie da się przejść tak łatwo – w środku sterczy skała nie zaznaczona na naszej mapie.



Cały ten Horn i pół kapitana. Niewyraźny, bo zaczynają się schody.

Stajemy na kotwicy i włączymy na szczyt wyspy. Tomek chce zobaczyć, którądy należy popłynąć. Na szczycie poskręcane krzaczki kosodrzewiny rosną poziomo z zachodu na wschód. Rozsypujące się skałki, powymywana gleba – przerażająca jest siła wiatrów smagających od wieków te wyspy.

Z włączoną echosondą forsujemy wolno niebezpieczną cieśninę. Żegluga dalej bardzo dokuczliwa. Zimno i mokro – tracę czucie w palcach. Noc w zatoce Packsaddle. Kotwica w „krzaki”, czyli algi.

Spokojna noc bez *willywaws*, bez wacht kotwicznych. Nazajutrz pokonujemy kanał Murray – wąskie przejście między wyspami Navarino i Hoste. Następnie – kawałek żeglugi kanałem Beagle. Jesteśmy przy wejściu do Zatoki Ushuaia. Sześć kilometrów od brzegu sterczy 1318 m n.p.m. ośnieżony potężny stożek Monte Olivos – początek potężnego łańcuch górskiego, okalającego od północy i zachodu zatokę. W głębi widać miasto Ushuaia.

Najtrudniejszy etap mamy za sobą – opłynęliśmy HORN!

POCZĄTEK WIELKIEJ PRZYGODY

Konstanty Maciejewicz – taką nazwę wybraliśmy drogą konkursu dla powstającego pierwszego jachtu morskiego Warszawskiego Yacht Clubu Zrzeszenia Studentów Polskich.

Zwany przez uczniów Szkoły Morskiej „Macajem”, kapitan żeglugi wielkiej *Konstanty Maciejewicz* był starszym oficerem i komendantem barku *Lwów*, pierwszego polskiego statku, i komendantem „Białej Fregaty”, czyli *Daru Pomorza*. Pod jego dowództwem *Dar Pomorza* opłynął – jako pierwszy polski statek – świat dookoła w latach 1934/35 i przylądek Horn w 1937 r. Po wojnie kpt. *Maciejewicz* był organizatorem Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie. Nazywany Kapitanem Kapitanów, stał się żeglarzem-legendą.

Nadszedł dzień najważniejszy w życiu jachtu: 12 lipca 1971 r. matka chrzestna, Olga Braniecka, skropiła szampanem dziób stojącego na slipie jachtu i po wrzuceniu kielicha do morza wypowiedziała znaczącą formułę:

– Nadaję Ci imię *Konstanty Maciejewicz*, pływ po morzach i oceanach śladem Białej... – tu niewiele brakowało, by powiedziała „Floty”, lecz to oczywiste błuznierstwo ugrzęzło jej w gardle i poprawiła na – ... Fregaty.

Odetchnęliśmy, a *Konstanty Maciejewicz* majestatycznie spłynął na wodę.

Widok powstającego (naszego!) jachtu, rozbudził drzemiącą od lat w każdym z nas myśl zorganizowania wielkiej wyprawy.

Pierwszy sezon „Macaja” oddalił od nas marzenia o wyprawie. Zdobywaliśmy natomiast doświadczenie jako „armatorzy”. Było to tyleż pasjonujące co czasochłonne, na szczęście zakończone zostało pełnym sukcesem. Jacht odbył wiele rejsów krajowych, jeden zagraniczny – do portów Anglii i Francji, a pierwszy start w regatach przeraził nawet nieco czołówkę krajową w morskim żeglarstwie sportowym. „Macaj” zajął w głównym biegu Międzynarodowych Regat o Puchar „Gryfa Pomorskiego” drugie miejsce. Niewątpliwie do sukcesu przyczyniła się sztormowa pogoda. *Maciejewicz*, mając przykrótkie maszty i nieco przy tym niedożaglowany, lepiej niż inne jachty radził sobie przy wietrze 8° Beauforta. Jeden z jachtów stracił wtedy główny maszt, kilka miało awarie. Nabieraliśmy więc zaufania do jachtu i byliśmy bardzo z niego dumni.



Zład naszych marzeń – „Macaj” powstaje w stoczni im. J. Conrada w Gdańsku

„Macaj” został odstawiony do stoczni „Stogi” na remont gwarancyjny, a my wróciliśmy do Warszawy. W długie jesienne wieczory snuliśmy znowu marzenia o wielkim rejsie.

Do zorganizowania długiego rejsu morskiego niezbędne są przede wszystkim: jacht, załoga, kapitan i środki finansowe w złotych i dewizach. Dwa pierwsze warunki były spełnione. Pozostałe dwa, wcale niełatwe do realizacji. Najmniej kłopotów mieliśmy z uzyskaniem funduszy na adaptację jachtu do długiego rejsu. Polski Związek Żeglarski dał złotówki, a Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego – dewizy. Było tego niedużo, ale zamiarem naszym było zrealizowanie rejsu przy minimalnych nakładach finansowych. Podstawową trudność stanowiło zdobycie pieniędzy na wyżywienie i wyposażenie załogi. Po wielu niepowodzeniach przedstawiliśmy nasze plany ministrowi żeglugi. Tym razem trafiliśmy w dziesiątkę; spotkaliśmy się ze zrozumieniem i pomocą, która przeszła nasze najśmielsze oczekiwania.

W lutym 1972 roku, po wizycie w Polskich Liniach Oceanicznych, które na wniosek ministra Jerzego Szopy objęły patronat nad rejsem, rozpoczęliśmy poszukiwania kapitana. Kandydatów było niewielu.

Wybór nasz padł na Tomka Zydlera. Zналиśmy go wcześniej z interesujących artykułów drukowanych w „Żaglach”, z fotoreportaży publikowanych w „Morzu” oraz „Yachting Monthly”. Ukończył Szkołę Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, łowił na Georges Bank. Gdy go poznaliśmy, pracował jako lektor języka angielskiego na Uniwersytecie Łódzkim, gdzie ukończył filologię angielską. Tłumaczył również z angielskiego książki żeglarskie.

Pojechaliśmy z Leszkiem do Łodzi. Na objęcie kierownictwa rejsu Tomek zgodził się bez wahania. Zaabsorbowany w tym czasie przygotowaniem dwumiesięcznej wyprawy naukowo-żeglarskiej do Islandii na jachcie *Joseph Conrad*, obiecał natychmiast po powrocie zająć się naszym wspólnym rejsiem. Tymczasem zostaliśmy sami. Czasu było mało, a ilość spraw do załatwienia ciągle się zwiększała. W drugiej połowie sierpnia czterech przyszłych uczestników wyprawy wraz z pięcioma żeglarzami z klubu wypływa w krótki rejs do Finlandii i Szwecji. Dopiero teraz, po 9 miesiącach od powstania planu rejsu, wkracza do akcji kapitan. Podczas rejsu czynimy obserwacje i ustalamy zmiany, których należy dokonać w osprzęcie i we wnętrzu jachtu, by jak najlepiej skromnymi środkami przystosować *Maciejewicza* do czekających go trudnych zadań. Należy przede wszystkim zmienić zbyt cienki maszt i olinowanie stałe, przebudować forpik na magazynek bosmański i magazyn drobnego osprzętu oraz wmontować dodatkowe zbiorniki na wodę.

Początkowo sądzimy, że uda nam się wypłynąć w połowie września. Kłopoty z silnikiem, trudności w zdobywaniu pleksiglasu 16 mm na bulaje, rur gumowych itp. przedłużają nasz postój w stoczni. Całe dni spędzamy w „Stogach” (Stocznia jachtowa) pracując w pocie czoła wraz z etatowymi jej pracownikami. W końcu jacht sływa na wodę. Przeprowadzamy go do Gdyni, gdzie zmieniamy maszt. Wspólnie z bosmanem Karolem Lewińskim i Jerzym Idzikowskim, znanym w basenie portowym jako Ojo, wykonuję nowe mocne olinowanie stałe. Maciek gromadzi w magazynku szkoły morskiej żywność, medykamenty, środki czyszczące i piorące. Olejną farbą oznaczono numerami 47 rodzajów konserw, w sumie 1250 puszek.

Podział funkcji i obowiązków załogi nie sprawia żadnych kłopotów.

Najbardziej doświadczony wśród jachtowych kapitanów żeglugi bałtyckiej Jurek Jaszczuk mianowany zostaje pierwszym oficerem i zastępcą kapitana. Obejmuje z racji posiadanego tytułu dział nawigacyjny, a z racji studiowania na wydziale elektrycznym Politechniki Warszawskiej – podlegają mu również instalacje elektryczne, maszyny i przyrządy.

Maciek Gumpłowicz, lekarz wyprawy, więc i drugi oficer, czuwa nad zaopatrzeniem żywnościowym, hotelowym oraz oczywiście nad zdrowiem załogi. Trzeci z „małych” kapitanów, Leszek Kosek, świeżo upieczony magister sztuki, czuwać ma nad stanem silnika, urządzeń i pomieszczeń pod pokładem – jako mechanik, trzeci oficer jachtu. Nad pokładem – odpowiedzialnym za nasz główny napęd, zostaje wyznaczony autor, jedyny załogant „Macaja” bez stopnia oficerskiego – jachtowy sternik morski, a w cywilu student meteorologii technicznej Politechniki Warszawskiej. Mój oficjalny tytuł służbowy – bosman, ale wolę reprezentować załogę. Nie może przecież jacht w ogóle nie mieć załogi. Tytuły i funkcje przeniesione żywcem z floty do jachtingu, brzmią bardzo zabawnie, szczególnie przy prezentacji czteroosobowej załogi, ale gwoli tradycji przy nich pozostajemy.

Dwudziestego października 1972 roku spada na pokład „Macaja” śnieg, a tymczasem w Polskich Linjach Oceanicznych odbywa się konferencja prasowa, na której Tomek informuje dziennikarzy o planie opłynięcia na *Maciejewiczu* przylądka Horn ze wschodu na zachód. Załoga kończy sztautowanie dwóch ton ładunku. Wieczorem zmiatamy z pokładu zeschnięte liście i śnieg. Jesteśmy gotowi do drogi.

Przed północą opuszczają jacht celnicy. Rzucamy szpringi. Ostatnie uściski, lzy w niejednych oczach.

– Oddaj cumę rufową!

Z ciemności wyłaniają się zdyszane umundurowane postacie.

– Nie odpływać! Nie odpływać! – krzyczą wracający celnicy.

Poruszenie na kei. Zdenerwowanie wśród załogi.

– O co chodzi!? Co się stało?

– Czy pan posiada narkotyki? – pytanie do Maćka.

– Tak, wypisane są na liście leków.

Starszy celnik patrzy podejrzliwie na oniemiałą załogę. Szpera w portfelu Jurka, w koi. Młodszy tłumaczy, że oni muszą i że jest im przykro. Niedługo, na szczęście, występujemy w charakterze podejrzanych o przemyt narkotyków. Rzucamy w końcu cumy. Nie najlepiej zaczyna się ten nasz rejs.



„A tak wyglądało pożegnanie”.

Rysunek wklejony na wewnętrznej stronie okładki *Dziennika Jachtowego*.

Do pławy Hel płyniemy popychani przez 32 konie mechaniczne silnika *Nevage Captain BMC*. Za Helem stawiamy żagle. „Macaj” jest przegłębiony o 15 centymetrów. Jak się będzie zachowywał pod żaglami w jesiennych sztormach Morza Północnego i Biskajów? Jak ułożą się stosunki wśród załogi? Pływaliśmy z sobą wiele razy, ale ten rejs to nie dwutygodniowy spacer po Bałtyku, czy nawet miesięczny rejs do Anglii. Na razie zmienne wiatry nie pozostawiają zbyt wiele czasu na rozmyślanie. Na Bałtyku i Morzu Północnym będziemy stosować system czterogodzinnych wacht przy sterze z wyłączeniem kapitana, który czuwać ma przecież w zasadzie przez całą dobę, i z wyłączeniem Maćka – pierwszego kambuzowego króla.

Dwie doby częstych zmian żagli, włączania i wyłączania silnika, pierwsze rozdarcie genui. Leszek notuje w przedostatniej, 22. rubryce dziennika jachtowego:

20.30 Zmiana KK 270° na KK 295°

22.30 Kapitan poszedł na chwilę spać na kanapie i powiedział, że jak by co, to budzić. Tak też cały czas robiono.

23.30 Latarnia morska Cap Arkona, lewy trawers, odległość około 2 Mm. Kapitan wyjrzał na dwór i powiedział: „Dobre!” W tym też momencie nastąpiła zasadnicza zmiana kursu na KK 255° i rozpoczęto prowadzenie bardzo precyzyjnej nawigacji.

23.45 Rozpoczęto długotrwałe budzenie pierwszego oficera, ale do godz. 24.00 – bezskutecznie.

Między półwysp Darßer Ort i latarniowiec *Gedser Rev* wciskamy się z trudem. Ciśnienie spadło o cztery milibary i wieje z SW. Nie mamy złudzeń – nadchodzi niż. Refujemy grota i kliwer zmienia genę na posterunku.

21.30 Kliwer precz (z uwagi na wściekły zefirek) – wkrótce notuje w dzienniku Leszek.

Wieje już 9° Beauforta, przy stanie morza do 5 i temperaturze 1°C. Szesnaście godzin stoimy w dryfie. Jediną szansę ucieczki od rozkołysanego morza stwarza ciepła koja, umożliwiająca namiastkę wypoczynku – oczywiście nam, aktualnie wilkom morskim. Tymczasem kuk Maciek (kuk to nie marynarz, może nawet nie-człowiek) przechodzi ostry chrzest w kambuzie, szczególnie gdy patelnia z sadzonymi jajkami ląduje w skrzynce z narzędziami, a pomidorowa zupa ochlapuje mapy na stole nawigacyjnym. „Macaj” jednak dobrze trzyma się na skotłowanej wodzie, toteż przestajemy obawiać się o nasz przeładowany jacht. Wiatr cichnie do 7°B, zmienia kierunek na WNW i ciągle jeszcze przy stanie morza 5 stawiamy sztormowego foka, mały grot i bezan z dwoma refami. Kilkoma krótkimi halsami wchodzimy w cieśninę Fehmarnbelt. Dość szybka żegluga powoduje u Leszka nawrót pisarskiej weny. Z wrodzoną skromnością notuje w cztery dni po opuszczeniu Gdyni:

15.45 Po trudnej i uciążliwej podróży, pokonując dzielnie sztormy i stawiając czoła nawałnicom, jacht RO ZSP z Warszawy, prowadzony pewną ręką tudzież okiem znakomitego kapitana Tomasz Zydlera, wpłynął do jachtowego basenu w Holtenau. Oddano cumy, zgaszono silnik i założywszy dla pewności dwa szpringi, rozpoczęto pompowanie zęzy.

„Macaj” obwieszony suszącymi się kocami, śpiworami i sztormiakami wzbudza ogólną wesołość na statkach przepływających Kanał Kiloński. Tego dnia nie daje się „przeskoczyć” całego kanału, stajemy więc wieczorem przy dalbach, 25 kilometrów od śluzy w Brunsbüttelkoog. Dwa lata minęły od postoju „Macaja” w tym samym prawie miejscu. Na pobliskiej łące leżeliśmy wtedy z Jurkiem w kopie siana snując plany o wielkim rejsie. Realizacja planów nastąpiła szybciej, niż mogliśmy wtedy marzyć.

W kilka godzin po opuszczeniu Kanału Kilońskiego cumujemy na Helgolandzie. W czasie ostatniej wojny była to silnie umocniona twierdza i ważna baza Kriegsmarine. Wyspa zrównana z ziemią przez aliantów, stała się po wojnie popularnym ośrodkiem wczasowym. Kilka godzin zaledwie trwał nasz postój na wyspie. Z pełnymi zbiornikami ropy wypłynęliśmy nocą z zamiarem dotarcia non-stop do Plymouth. Zamiar niewątpliwie był bardzo ambitny.

Nazajutrz leniwą poobiednią drzemkę przerywa kapitański okrzyk:

– Bosman, zabraliśmy stare salingi?

Po co Szefowi stare, za krótkie do nowego masztu salingi?

– Nie, zostały w magazynie – odpowiadam, nie ruszając się z koi.

– Szkoda, bo jeden się złamał.

Wyskakuję na pokład – taka awaria często się nie zdarza, zwłaszcza przy dobrej pogodzie. Niestety, nie jest to głupi żart. Drzewce zwisa smętnie uczezione nokiem do topwenty. Przy wzburzonym morzu taka awaria grozi złamaniem masztu.

– Wracamy na Helgoland.

– Zwariowałeś! Jesteśmy miesiąc spóźnieni, a każdy dzień na tych wodach to zmniejszenie szans wyskoczenia na Atlantyk. Jak przydmucha, to i miesiąc możemy przestać gdzieś we Francji czy Anglii.

– Może naprawić to na miejscu? Można obciąć obłamaną piętę salingu, a topwantę da się wybrać – na ściągaczu jest dość luzu.

– Taka prowizorka może nas sporo kosztować, za duże ryzyko.

– Można poszukać jakiegoś rybackiego portu na Wyspach Fryzyjskich.

– Patrzyłem na mapę: nic w pobliżu nie ma.

Tomek wyciąga *Handbook* – angielską książkę dla jachtsmenów, w której opisane są chyba wszystkie porty i porciki Morza Północnego.

– Na wyspie Borkum jest mały port *Schutzhafen Borkum*. Trudno tam wjechać, ale spróbujemy.

Żegluga pod silny prąd pływowy trwa długo. Dodatkowym urozmaiceniem są niezgodne z opisem w *Handbooku* charakterystyki świateł pław i latarni morskiej *Borkum Kleiner*. Dzień następny spędzamy na zwiedzaniu pustego już o tej porze, wczesowego miasteczka. Jest niedziela i nikt nie chce dorobić złamanego salingu, mamy więc czas na wycieczkę. Ja na szczęście nie muszę iść pieszo. Jeszcze w Gdyni rozciąłem ramę nie najnowszego wprawdzie, ale sprawnego roweru, robiąc z niego składak. Dorobiłem łączące obie części pręty i gwintowane bolce, zabezpieczając w ten sposób rower przed rozsypaniem się w kawałki.

– Szurkowski, rzuć tego grata i weź się do jakiejś roboty! – pokrzykiwał kapitan, wyraźnie unieszczęśliwiony perspektywą zabrania tych kilkunastu dodatkowych, zbędnych według niego kilogramów, którymi zamierzałem obciążyć jacht. Teraz mój składak okazał się niezwykle użyteczny. Na wyspie Borkum port oddalony jest od miasteczka o 8 kilometrów. Załozde starcza zapłała tylko na dotarcie do miasta, w którym można obejrzeć co najwyżej wystawy sklepów zapełnione niezwyklej brzydoty „pamiątkami znad morza”. Moim składakiem natomiast docieram aż na drugi koniec wyspy, gdzie stoją potężne, zabytkowe znaki nawigacyjne. Nie opodał na plaży starszy pan krząta się przy osobliwym pomniku. Jest to pomnik-protest przeciw zanieczyszczeniu środowiska. Podstawę monumentu tworzy, ułożony z desek wyrzuconych przez morze, dwumetrowy sąg. W szpary tego „piedestału” powtykano kije i cienkie deszczułki, na które ponasadzano plastikowe kanistry, pudełka, butelki, kawałki folii – wszystko: „frutti di mare”. Pogratiulowałem pomysłu i pędzę z powrotem na jacht. Doganiam powracającą załogę i zabieram na ramę Leszka, który właśnie na 10 dni objął funkcję kuka.

Nazajutrz kapitan jedzie pogardzanym składakiem do miasta zamówić saling. W kilka godzin później kończę montowanie porządnego jesionowego drzewca, lecz w tym samym momencie Leszek grzebiący jak zwykle w silniku anonsuje:

– Woda w misce olejowej!

Pewnie została zassana przez wylot spalin przy stygnięciu silnika. Odtąd – zaniebdywane dotychczas zakręcanie zaworu na rurze wylotowej spalin – stało się obowiązkiem Maćka i moim, reszta załogi ma bowiem za krótkie ręce, by dosięgnąć wciśniętego za zbiorniki zaworu. Wyróżnienie to nie budziło nigdy naszego entuzjazmu, szczególnie nocą. Tłumaczyłem, że zawór trzeba zakręcać tylko na prawym halsie, kiedy tkwi on pod wodą – mechanik był nieubłagany i skarżył zaraz kapitanowi, jeśli „zakręcacze” wykazywali opieszałość w wykonywaniu swych obowiązków.

Naszą żeglugę przez Morze Północne najlepiej charakteryzują trzy liczby: godzin pod żaglami: 48, godzin na silniku: 30, godzin w dryfie: 11. W dryfie staliśmy z powodu braku wiatru i zerwania paska klinowego, przenoszącego napęd z silnika na prądnicę i pompę wody słonej chłodzącej silnik. Nasz jacht został wyposażony w zbiorniki na 170 litrów paliwa, wystarczającego na niespełna 40 godzin pracy silnika. Dlatego też mimo zamontowania skutecznego prowizorycznego napędu pompy, Szeff zdecydował: wchodzimy do Newhaven.

Wejście jest wąskie, niezbyt głębokie. Trudno manewrować, a w porcie ciasno, nie ma kawałka wolnej kei.

– Cumujcie do nas! – ratuje sytuację zaproszenie z niedużego statku *IRA*.

– Z przyjemnością! – tym większą, że za chwilę odwróci się silny pływowy prąd i może nas wyrzucić z portu.

IRA jest bazą nurków. Służy poszukiwaniu i eksploatacji wraków.

– Pewnie chcecie się wykapać? – zgaduje nasze pobożne życzenie pierwszy nurek i prowadzi nas do statkowej łaźni.

Wieczór spędzamy razem w pobliskim pubie „The Ark”. Pub jest wyjątkowym rodzajem baru. W pubie toczą się przede wszystkim zażarte mecze polegające na rzucaniu do tarczy strzałkami, gra się też w szachy i brydża, śpiewa. W pubie spotykają się starzy i młodzi, mężczyźni i – wprawdzie od niedawna – kobiety. Tu koncentruje się życie towarzyskie.

Nazajutrz kupujemy, nie bez trudności, nietypowy pasek klinowy i żegnamy gościnnych nurków z *IRA*. Słaby wiatr powoduje, że w kanale La Manche żegluga odbywa się skokami. W czasie przypływu czterowęzłowy prąd zatrzymuje jacht w miejscu. Przy odpływie – skok na zachód i znowu przymusowy postój. Po kilku takich skokach wchodzimy w ujście rzeki Plym i cumujemy wkrótce za służą w Milbay Dock.

Pięciodniowy postój w Plymouth wykorzystujemy na doprowadzenie jachtu do pełnej sprawności. Tak więc, ku wielkiej radości elektryka pokładowego Jurka, odebraliśmy agregat prądotwórczy Honda E 300, niezbędny przy lutowaniu, wierceniu, głównie przeznaczony jednak do ładowania akumulatorów. Firma *Walker and Son* zajęła się przyrządami elektronicznymi. Żaglomistrz *Royal Western Yacht Clubu* wzmocnił wolne linki głównych żagli. Zakupiliśmy nową, bardzo wydajną pompę zęzową *Whale Gusher*. Prócz zwykłych przeglądów takielunku i silnika, wykonano dziesiątki drobnych napraw i usprawnień z myślą o czekających nas w żegludze atlantyckiej długich przelotach. Kapitan wykazuje szczególnie wiele inicjatywy przy wymyślaniu i wdrażaniu patentów. Dopiero na oceanie w pełni mogliśmy docenić wysiłki Szefa. Opiekujący się niemalże etatowo żeglarzami z Polski panowie Z. Ogrodowczyk i J. Piątkowski – działacze polskiego klubu „Orzeł Biały” – nie szczędzą sił i czasu pomagając nam we wszystkich kłopotach.

– Start do Atlantyckich Regat Samotników był dla nas wielkim świętem – słyszymy od pana Ogrodowczyka. – Trzy jachty z Polski – to był znakomity początek.

Na zwiedzanie miasta niewiele mamy czasu. A szkoda! Właśnie z Plymouth, blisko 400 lat temu na *Golden Hind* wypłynął Francis Drake w rejs wokół świata po sławę, pieniądze i szlachecki tytuł nadany mu po powrocie przez Elżbietę I.¹

Horn. Mamy przecież Go opłynąć, ale na razie to jeszcze zamysł tak odległy. Ot, zwyczajnie sobie płyniemy. Udało się przeskoczyć Bałtyk i Morze Północne. Teraz najważniejsze to przysposobić jacht przed Zatoką Biskajską i Atlantykiem. Przygotowania takie same jak przed każdym rejssem, może tylko staranniejsze. Odczuwa się jednak wśród załogi radość większą niż zazwyczaj z wykonywania szarej roboty, bo przecież to, co każdy z nas obecnie robi, to wstęp do realizacji najskrytszych marzeń. W tej staranności, pilności załogi przejawia się przede wszystkim respekt przed Zatoką Biskajską, Atlantykiem. A Horn? On jest jeszcze tak odległy, tak nierealny...

TRUDNY PRZELOT

W sobotę, 11 listopada, wypływamy przy wysokiej wodzie na silnie wzburzone wody kanału La Manche. Prognoza – WNW 4-6°B, czyli jak na połowę listopada zupełnie dobra.

Szybko znika we mgle brzeg i rozpoczynamy oranie morza pod wiatr, tyle męczące, co nieskuteczne. W nocy kapitan odbiera prognozę: SW 9°B. Rankiem kilka statków rzuca kotwicę za osłoną lądu. Uciekamy do Falmouth – kotwiczenie dla nas jest zbyt niebezpieczne. Wieje już 8°B, gdy „Macaj” przytula się do burty kutra w zatłoczonym porcie. Przy kolacji wysłuchujemy ostrzeżenia o huraganie na Atlantyku i w Kanale.

¹ Pierwszymi kaphornowcami europejskimi byli kapitan Willem Corneliszoon Schouten i jego współnik Jacob Le Maire. 29 stycznia 1616 *Eendracht* (*Eendragh*), którym dowodził Schouten, przepłynął – jako pierwszy żaglowiec europejski – obok skalistej wysepki leżącej u południowego krańca Ameryki Południowej. Schouten, uznając wyspę za część kontynentu, nazwał ją Kaap Hoorn, na cześć swego rodzinnego miasta i niedawno utraconego statku o tej samej nazwie. Wyprawa szukała innej drogi do Wysp Korzennych niż wokół Przylądka Dobrej Nadziei i przez Cieśninę Magellana, na które monopol miała Holenderska Kompania Wschodnioindyjska. Zdając sobie sprawę z wagi swego dokonania, Schouten wydał drukiem w Amsterdamie *Dziennik, albo opisanie cudownej podróży...* (1618), który niemal natychmiast został przetłumaczony na angielski, francuski, niemiecki i łacinę. Tak wygląda to ze strony holenderskiej.

Ferdynand Magellan (1520), García Jofre de Loaísa (1526) i Francis Drake (1578) płynęli przez cieśniny patagońskie.

Świat anglosaski, choć zasadniczo uznaje wersję o przejściu Drake'a na Pacyfik cieśninami patagońskimi, jednak lubi powtarzać, że *Golden Hind* Drake'a został z Pacyfiku „wydmuchany” (wrzesień 1578) daleko na południe i dopiero po ścichnięciu sztormu mógł wrócić na Pacyfik. Właśnie dlatego cieśnina między Ameryką Południową i antarktycznym półwyspem Palmera nosi dziś imię najbardziej zajadłego z „morskich psów”.

Trzecią wersję ma nautologia hiszpańska. Według niej pierwszym (styczeń 1526) europejskim kapitanem pod Hornem był Francisco de Hoces. Jego statek – *San Lesmes* – był jednym z siedmiu żaglowców wchodzących w skład ekspedycji, płynącej (1525-1526) śladami Magellana, którą dowodził wspomniany wyżej García Jofre de Loaísa. Przed wejściem w cieśniny patagońskie *San Lesmes* został wyniesiony sztormem na południe, prawdopodobnie do szerokości 57°S, gdyż w sprawozdaniu użyte zostało stwierdzenie, że „ląd się już skończył”. Niemniej jednak de Hoces, zamiast płynąć na zachód, zawrócił na północ, dołączył do reszty flotylli (mającej już tylko cztery jednostki) i na Pacyfik przeszedł Cieśniną Magellana. Na pamiątkę tego wydarzenia w nomenklaturze hiszpańskojęzycznej akwen, który Anglosasi nazywają „Cieśnina Drake'a”, nazywa się „*mar de Hoces*” – Morze de Hocesa.

Dobę później kołyszemy się majestatycznie na długiej, atlantyckiej martwej fali. „Macaj” płynie szybko i w pożądanym kierunku. Słońce, oglądane po raz pierwszy od dwóch tygodni, uwalnia nas od ciepłych kurtek i ubrań sztormowych, do których zdążyliśmy się już przyzwyczać. Niespełna dwie doby cieszymy się dobrymi warunkami żeglugi. Przez cztery następne dni siła wiatru utrzymuje się średnio na poziomie 7°B. Przeważający stan morza 4-5°. Fale osiągają 7 m wysokości. Bezpośrednie zagrożenie jednak nie istnieje. Jacht, sprawdzony w Zatoce Meklemburskiej, radzi sobie całkiem nieźle z rozszalałym żywiołem. Cel mamy tylko jeden – opuścić ten akwen, i to jak najszybciej. Realizacja tego wymaga częstych zmian żagli, wykorzystywania każdego sprzyjającego momentu dla wywalczenia choć kilku mil. Praca na rozhuśtanym, zalewanym wodą pokładzie wyczerpuje do cna. Nikt nie narzeka, ale po wachcie żadna siła nie może powstrzymać marynarzy od natychmiastowego zwalania się w koję, na kilka godzin kamiennego snu. Stwierdzam, że przy krótkotrwałym sztormie śpię raczej źle. Obijam się wtedy w koi trwając w półśnie, często świadom wszystkiego, co się dzieje na pokładzie. Na Zatoce Biskajskiej śpię jak zabity i tym bardziej jest mi niemiło wychodzić z ciepłej koi, wkładać mokre swetry i gramolić się do steru, przy którym kolega już „dojrzał”.

W dzień 26. urodzin pierwszego oficera zaczyna dmuchać zdrowo zaraz po śniadaniu. Nie wiem, czy to kołysanie, czy znakomity keks podarowany nam przez pana Bliklego i podany wówczas do uroczystego obiadu, czy też łyk „gołuboj gołowki” przyczyniły się do narodzin stosownego do okazji wierszyka z życzeniami dla pierwszego oficera. Nawiasem wyjaśniam, że „gołubaja gołowka” figuruje w katalogu firmy schipchandlerskiej „Zerssen” w Kanale Kilońskim pod nazwą „Helmers vodka”, posiada moc urzędową 75% i jest sprzedawana w 0,75-litrowych butelkach z niebieską zakrętką. Sprawdzona jako niezawodny środek rozluźniający (mówiąc delikatnie) zbyt oficjalnych urzędników portowych.

Staraliśmy trzymać się z daleka od worka Zatoki Biskajskiej, do której wiatry i prądy od wieków spychały żeglarzy, nieopatrznie wybierających krótką drogę po prostej z La Manche do przylądka Finisterre. Żaglowcowa ruta prowadzi daleko na zachód. Niestety, SW przeważnie wiatry nie pozwoliły nam na jej osiągnięcie i trzeba było za to zapłacić.

Dopiero po przekroczeniu 40° szerokości sztormy ustają jak na komendę. Popadamy z jednej skrajności w drugą, a mianowicie w okrutne cisze morskie „końskich szerokości”. Locja wprowadzicie sugeruje, że wśród słabych zmiennych wiatrów przeważają o tej porze roku kierunki północne, ale widocznie dla nas specjalnie wieje ciągle z południa.

Szybko nadrabiamy po Biskajach zaległości w spaniu. Rozpoczyna się udreka powolnej żeglugi. Życie na jachcie stało się denerwujące uregulowane. W dodatku przeszliśmy na system dwuwachtowy. Po dwóch pełnym 6 godzin wachty. Każdy spędza trzy godziny przy sterze, trzy pozostałe winien być gotów pomóc sternikowi przy zwrotach czy mniejszych pracach pokładowych. Do zmiany żagli wychodzą na pokład z reguły wszyscy. System ten włączył kapitana do wacht sterowych – przybyło więc załozie wolnego czasu, w najmniej odpowiednim momencie. Dużo bowiem wolnego czasu demoralizuje załogę, zaczynają się narzekania na cholerne wiatry i pieskie życie marynarza. Jak długo można czytać, pisać czy grać na organkach? Nie można nawet ponawigować – chmury zalegają całe niebo.

Określenie „końskie szerokości” pochodzi z czasów, gdy żaglowce transportujące konie stały długo na tych wodach w ciszy i upale. Konie padały masowo, a trupy szły za burtę. Ludzie też gonili resztkami sił. Na statkach brakowało wody, świeżego pożywienia.

Na „Macaju” wody jeszcze sporo. Kończy się natomiast chleb, owoce i warzywa. Przed śniadaniem Maciek podaje nam, zamiast jabłka i cebuli, pigułkę Vitaralu.

Trzynastego dnia od wypłynięcia z Falmouth ukazuje się na wschodzie żółta chmura, na twarzach czujemy tchnienie wiatru wschodniego. Czyżby upragniony pasat? Chmura okrywa nas żółtą przysłoną, w ustach – osobliwy smak. Wiatr ustala swą siłę na 5°B i kierunek NE. To Harmattan – bliski kuzyn pasatu. Na tych szerokościach występuje raczej rzadko. Nazajutrz takielunek i żagle pokrył czerwony pył naniesiony z Sahary, niebo natomiast straciło swe żółte zabarwienie i nareszcie zaświeciło słońce. Nocą jeszcze złożyły nam wizytę delfiny. W fosforyzującej wodzie, jak świecące torpedy, popisywały się przed nami imponującymi skokami, jakby przepraszając w imieniu Neptuna za spóźnienie. Schodząc z wachty odkładaliśmy teraz po 20 mil na 3 godziny i zarośnięte gęby znowu jakoś wszystkim pojaśniały. Pokład zaroił się od białych golasów. Szorujemy się bardzo dokładnie, skacząc co chwila za burtę z szotem w rękę. Jakby tych wszystkich uciech było mało, ukazuje się na horyzoncie żeglujący tym samym kursem nieduży jacht. Doganiamy go szybko. Jacht nazywa się *Svanhilde*. Dwóch żeglarzy z Auckland, ojciec i syn, żeglują do Południowej Afryki. Porównujemy nasze pozycje. Zgadza się! – do Las Palmas 50 mil.

Szczyty Gran Canarii ukazują się nam z piętnastu mil. Nocą już mijamy główki portu i płyniemy portowym kanałem oświetlonym jak ulica w wielkim mieście. Po czternastu dobach żegluga cumujemy w Las Palmas do burty amerykańskiego jachtu.

Z LAS PALMAS DO MINDELO

W Las Palmas kilkakrotnie zmieniamy miejsce postoj. W końcu stajemy przy burcie jachtu pod bandera księstwa Monaco *La Thaos Brett II*, znanego nam ze znakomitej książki Bolka Kowalskiego „Wyprawa ‘Koral’”². Podobnie jak załodze *Daru Opola*, tak i nam do gustu przypadła załoga jachtu. Spędzamy z nią często wieczory na rozmowach i dyskusjach. Młody Francuz Gilles, żeglarz-filozof, opowiada o Polinezji, wyspach Morza Karaibskiego. Duży i wygodny *La Thaos Brett II* żeglują właśnie na Karaiby z zamiarem pływania w czarterze z turystami – ponoć niezły to interes. Najwięcej naszej sympatii zyskuje Meksykanin Pepito. Bardzo cichy, nienatrętny, opowiada chętnie, ale tylko o coś zapytany. Pepito jest bosmanem. Pomagamy sobie przy pokładowych pracach, których ani nam, ani załodze *La Thaos Brett II* nie brakuje.

Przed nami „skok” przez Atlantyk – trzeba wszystko poprawić, sprawdzić, oczyścić.

W porcie stoją dwa polskie statki: *Płock* i *Świdnica*. Załogi, choć same mają portowe urwanie głowy, służą nam wszelką możliwą pomocą w naszych kłopotach. Dla nas największa frajda to kąpiel i pranie. Do miasta wychodzimy wieczorami. Dienne wrażenia opowiada nam Tomek, załatwiający w mieście urzędowe sprawy.

Las Palmas jest największym kurortem Wysp Kanaryjskich. Tanie hotele, knajpy, bary ciągnące się wzdłuż pięknej plaży, dogodne połączenia z Europą i wspaniały klimat ściągają tu bardzo wielu turystów, szczególnie Niemców i Szwedów. Na deptakach, plażach królują wysokie, o prostych włosach blondynki i podobni im chłopcy. Po mieście krążą sprzedawcy murzyńskich masek, wisiorków.

² Kowalski, Bolesław K. *Wyprawa „Koral”*. Gdynia : Wyd. Morskie, 1964.

Bazar to główne centrum handlowe miasta. Japoński sprzęt fotograficzny konkuruje tam z radzieckimi „zorkami”³; tandetne lokalne pamiątki sąsiadują na straganach ze szwajcarskimi zegarkami, wyrobami z nefrytu i kości słoniowej. Uwagę zwracają piękne wyroby ze skóry.

Pan Adamski, przedstawiciel PLO, zorganizował nam wycieczkę po Gran Canarii.



Pierwszy egzotyczny port. Basen rybacki na Santa Cruz

Czasu nie mieliśmy zbyt wiele i wycieczka odbywała się według schematu stosowanego przez biura podróży. Można go streścić w kilku słowach. Jesteśmy na szczycie Arucas i widzimy Las Palmas od

³ „Zorkij” (ros. Зоркий, bystry / spostrzegawczy), zwany także „Zorki”, popularnie „Zorka” – aparat fotograficzny z wbudowanym dalmierzem prod. ZSRR, kopia niemieckiego aparatu *Leica II*. Model „Zorkij 10” (produkowany w latach 1964-1977) miał dodatkowo wbudowany światłomierz.

północy. Zjeżdżamy z Arucas: plantacje najsmaczniejszych bananów na świecie, zbiorniki retencyjne przy drogach, sjesta potomków pierwotnej ludności wysp – Guanczów. Wjeżdżamy na szczyt Bandama – i oglądamy Las Palmas od południa. Nieco niżej Bandama – krater nieczynnego wulkanu. Na dnie poletka uprawne – ciężką drogę do pracy mają ich właściciele. W przydrożnym barze szklanecka wina *tinto* i próbujemy jednej z fascynujących nazwami potraw. Zwie się „odciski wdowy”. Zupełnie zjadliwa.

Piątego dnia postoju większość prac zakończona. Żegnamy Gillesa i Pepito. Kurs na Teneryfę. Doba żeglugi i z łatwością odnajdujemy *Real Club Náutico* w porcie Santa Cruz de Tenerife. Skończyły się niestety czasy, kiedy jacht żaglowy z Europy był rzadkim i mile widzianym gościem w tym klubie milionerów. Nie chcą nas tam, więc się nie narzucamy. Kotwicę rzucamy w nowym rybackim basenie, kilka kilometrów od miasta.

Mimo zmęczenia wbijamy się z Jurkiem w galowe mundury i idziemy „w miasto”. Jesteśmy przecież w Hiszpanii, dzisiaj niedziela – musi więc być *corrida*. Niestety spotkał nas zawód. Tylko w wielkie narodowe święta zjeżdżają z metropolii *toreadorzy*, by popisywać się zręcznością w mordowaniu nieszczęsnych byków. W zamian degustujemy pieczone kasztany, lody i wyrabiamy sobie własne opinie o mieście. Na ulicach tłumy młodzieży wracającej z meczu piłki nożnej. Naszą uwagę przykuwa szczególnie piękniejsza połowa tłumu. Piękne dziewczyny w Santa Cruz de Tenerife okazują się być jednak zwolenniczkami surowych obyczajów. W *night-clubie* o godzinie dwudziestej drugiej wszystkie jak na komendę wstają i opuszczają lokal. Hiszpanom to może nie przeszkadza, ale my czujemy się bardzo zawiedzeni... Na szczęście późnym wieczorem znajdujemy uroczy zakątek miasta – miejski park García Sanabria. Tropikalna roślinność, podświetlona ukrytymi w trawie kolorowymi reflektorami, szum fioletowych wodotrysków i ciepła tropikalna noc.

Nazajutrz, nie chcąc być gorsi od załogi *Śmiałego*, postanowiliśmy odbyć wycieczkę na szczyt wulkanu Pico de Teide. Po krótkim rozeznaniu się w kosztach i długich pertraktacjach z kierowcą ruszamy w drogę. Nasz *peugeot* pracowicie wspina się na pasmo *Cordillera Dorsal*, kierowca prowadzi spokojną konwersację z czołowym naszym lingwistą-latynistą – Leszkiem. Nam się jednak tymczasem wydaje, że kierowca mógłby bardziej uważać na 270-stopniowe zakręty nad przepaściami, gdyż nie wyglądają na zbyt bezpieczne, szczególnie, że nad głowami wiszą nam głązy wielkości naszego samochodu. Wśród spękanych czarno-brązowych skał, raz z lewej, raz z prawej strony ukazują się dumny cel naszej automobilowej wspinaczki, najwyższy szczyt archipelagu i całej Hiszpanii, Pico de Teide (3718 m n.p.m.).

Na wysokości blisko trzech tysięcy metrów zatrzymujemy się przy stacji kolejki linowej. Na pieszą podróż na sam szczyt mamy mało czasu, na wjazd kolejką równie mało pieniędzy. Po wypoczynku jedziemy sfotografować neki i inne ciekawe formy wulkaniczne w kalderze Las Cañadas. Kaldera – stary krater, ze stożkiem de Teide w środku – stanowi unikalny rezerwat przyrody.

Droga powrotna do portu wiedzie przez północno-wschodnią część wyspy. Tu, na stokach gór, zatrzymuje się większość niesionej przez pasat wilgoci. Roślinność tego regionu jest więc obfitsza, widać wiele bananowych plantacji. W ogródkach – cudowne kwiaty. Łagodny, wiejący znad oceanu wiatr i przez okrągły rok bezchmurne niebo, sprzyjają napływowi turystów do uzdrowiska Puerto de la Cruz, cieszącego się światową renomą. Nie możemy bawić zbyt długo w tym uroczym miasteczku.

A szkoda! Brzegi wyspy z ginącymi we mgle osiedlami i zielonymi plamami plantacji, huczący na stromych skałach przybój, wszechobecne kwiaty i ciekawa architektura doskonale harmonizują z sobą. Niestety – musimy wracać na jacht.



Kaldera Pico de Teide

Wieczorem kapitan zarządza wyjście w morze. Drugi oficer nie zdążył kupić świeżych warzyw, jaj i chleba. Ponieważ udajemy się na Wyspy Zielonego Przylądka, więc nie powinniśmy tam, sądząc z nazwy, mieć kłopotów z zaopatrzeniem się w owoce i warzywa na drogę przez Atlantyk. Jakże srogi spotkał nas zawód! Koszty poniesione przy zakupie skromnej ilości warzyw i owoców na Wyspach Zielonego Przylądka poważnie nadszarpnęły nasz budżet i wszyscy na długo zapamiętamy, że pewien afrykański przylądek może jest i zielony, lecz z całą pewnością nie można tego powiedzieć o jego wyspach.

Nocą opuszczamy Santa Cruz de Tenerife. Jeszcze do wieczora następnego dnia pozostaje za nami stożek de Teide. Pasat długo nie zamierza tchnąć ducha w nasze żagle. W końcu jednak wszystkie płótna, jakie tylko można było postawić, wypełnia silny, stały wiatr. „Macaj” kolebiąc się majestatycznie na boki rwie na południe z białymi wąsami piany u dziobu. Załoga, po nieco nerwowym bo zbyt krótkim postoju, czuje nareszcie, że jest w tropikach. Nareszcie możemy się wygrzać! Szybko i wygodnie żeglujemy przez pięć dni w kierunku Wysp Zielonego Przylądka. Średni przebieg dobowy – 170 mil.

Wieczorem piątego dnia zamajaczyły wreszcie kontury wyspy Santo Antão. Postanawiamy czekać do rana, nie chcąc ryzykować wejścia do zatoki, niezbyt dobrze oznaczonej nawigacyjnymi światłami. Stajemy w dryf.

KRÓTKI POSTÓJ

Rano wylaniają się wysokie, sterczące nad warstwą mgły szczyty wyspy Santo Antão, należącej do archipelagu Wysp Zielonego Przylądka. Podchodząc do cieśniny między Santo Antão i São Vicente słyszymy wpieryw przybój, po czym otwierają się przed nami wrota cieśniny. Mijamy Wyspę Ptaków, na której nie wiadomo jakim sposobem zbudowano mały fort, nierealnie biejący na czubku stromej skały. W głębi widać Mindelo, okalające zatokę Porto Grande. Ze szczytów spadają silne szkwały, sypiąc w oczy wulkanicznym piachem. Żagle w dół! Maszyna już mruczy na wolnych obrotach.



Wyspy Zielonego Przylądka: podejście do Mindelo.

Sprawnie cumujemy przy pełnym gapiów nabrzeżu. Wkrótce gościmy na pokładzie komplet portugalskich władz portu Mindelo: policja, kapitan portu, lekarz i oczywiście agent. Odprawa portowa jachtu i załogi przebiega bez kłopotu, głównie dzięki fotografii portu Mindelo sprzed siedmiu lat, wykonanej przez „Śmiałych”, którą z wyraźną aprobatą oglądają wszyscy urzędnicy.

Miasto nie zachwyca swoją urodą. Na brak egzotyki nie możemy jednak narzekać. Mindelo przeżyło już okres świetności w czasach, gdy stanowiło świetną bazę bunkrową dla statków płynących z Europy na południe. Współczesnym jednostkom motorowym starcza paliwa na wiele tysięcy mil – Mindelo stało się więc niepotrzebne. Zupełny brak przemysłu i rolnictwa, trochę rybołówstwa na własny użytek. Z czego czarni mieszkańcy Wysp się utrzymują – trudno powiedzieć. Miasto leży u stóp gór, na skrawku rozprażonego słońcem piachu i kamienistych rumowisk. Tuż za miastem stoją równo w rzędach budy sklecone z desek i kawałków blachy, wśród których uganiają się nagie dzieciaki, psy i kozy, próbujące bezskutecznie znaleźć wśród kamieni coś do jedzenia.

Na ścianach chałup namalowane niebieską farbą okna i drzwi; mają one stwarzać mieszkańcom poczucie posiadania prawdziwego domu. Wodę dowozi się do miasta cysternami z oazy, której obecność zdradza kilka smętnych palm. Jak przeznaczenie wisi nad portem, uczipione stromej poszarpanej skały, puste więzienie.

Port jest duszą tego miasta. Dwa razy dziennie dokerzy i marynarze dają w plenerze przedstawienie, na które możemy patrzeć godzinami. Transport towarowy oraz pasażerski między wyspami archipelagu odbywa się na starych, drewnianych, żaglowych szkunerach. Od rana na nieuzbrojone nabrzeże portu podjeżdżają taksówki, ciągną tragarze z ładunkiem. Meble, gąsiorki wina, cement, walizy, zawiniątka, kufry zalegają keję, czekając na załadunek. Towary ładuje się dotąd, póki jest choćby odrobina miejsca na pokładzie. W następnej kolejności ładowany jest żywy inwentarz, często obwiązany sznurkiem z rączką u góry. Na końcu wchodzą po wantach pasażerowie. Marynarze po zakończeniu ładowania ubierają się w pilotki, kominiarki i długie do kostek popelinowe płaszcze.

Po załadunku, z rykiem syren, szkunery szybko opuszczają port, z reguły zgodnie z zaplanowanym terminem. Kompas, świateł nawigacyjnych czy map nie daje się zazwyczaj zauważyć na tych lokalnych lajnerach. Szyprowi wystarcza przy prowadzeniu nawigacji fakt, że wiatr wieje cały czas w lewe ucho i oko, płynie więc na pewno dobrze.

Drugiego dnia naszego postoju do Mindelo wpłynęły dwa francuskie jachty *Alkinoos* i *Prana*. Także jeden amerykański, ale ten pobrał tylko wodę i odplynął – zabrakło więc czasu na zapoznanie się z jego załogą. Pozostają Francuzi. Fasujemy u Ochmistrza butelkę jarzębiaku, kilka puszek soku z czarnej porzeczkii i składamy im wizytę. Wieczór na *Pranie* uważam za bardzo udany. Pierwsza szachowa reprezentacja „Macaja” stoczyła zwycięski pojedynek z reprezentacją francuskich jachtmenów. W ramach rewanżu sympatyczni skądinąd chłopcy zanudzali nas do północy zagadkami matematycznymi i sprytnymi układankami z zapalek.

Nazajutrz organizujemy razem górską, polsko-francuską ekspedycję. Jej celem jest zdobycie szczytu Monte Cara, leżącego nie dalej jak 6 kilometrów od brzegu oceanu. Ekspedycja samorzutnie rozpada się na dwie grupy: turystyczną i szturmową. Grupa turystyczna cofa się przed pierwszymi trudnościami wspinaczki i poprzestaje na penetrowaniu dolnych partii masywu. Tymczasem „grupa szturmowa” zwiększyła swój skład o lokalnego przewodnika – Mulata o blond włosach. Drapie się on po skałach w japońskich klapkach na nogach. Nasz „szerpa” zwierza się nam z trudności organizowania partyzantki przeciwko portugalskim kolonizatorom w trudnym, pozbawionym kryjówek terenie. Próbuje nam wyjaśnić procesy geologiczne zachodzące na wyspie, ale jest to zagadnienie zbyt skomplikowane, by je zrozumieć w trakcie pierwszej lekcji języka portugalskiego. Wkrótce, nie mogąc podolać trudom wspinaczki, nasz przewodnik zawraca. My jednak nie rezygnujemy. Prowadzi nas teraz Jacques z *Prany* obciążony tylko lekką siatką z kanapkami, za nim Jurek z torbą pełną soków w puszkach, następnie ja z aparatem. Grupę zamyka Leszek, któremu ogromna torba ze sprzętem fotograficznym bynajmniej nie ułatwia wspinaczki. Osiągamy w końcu skalne urwisko, z którego nie bardzo wiadomo, jak iść dalej. Jacques mimo to goni nas naprzód.

Idziemy – narodowa duma nie pozwala nam na wycofanie się. Droga staje się coraz trudniejsza i niewątpliwie niebezpieczna. Stoki pokryte są luźnymi kamieniami. Ścianki górskie ilustrują niszczycielskie możliwości erozji. Przy podciąganiu długo trzeba nam szukać trzech pewnych punktów oparcia. Te trzy punkty obowiązujące przy wspinaczce, to jedyna zasada zapamiętana przeze mnie z podręcznika „Alpinizm”. Po sforsowaniu wąskiej dziury w ścianie przegradzającej nam drogę na zboczu wychodzimy na rumowisko, które także nie szczędzi nam mocnych wrażeń. Pojawiają się jakieś niskie krzaki o grubych liściach i mech, który porasta głazy, nad nami kołują sępy – to jedyne okazy tutejszej flory i fauny. Nic nie mamy przeciwko florze, ale fauna krążąca nad głowami spr-

wiła, że raptem poczuliśmy się nieswojo. Byłem jeszcze za załomem, kiedy Jacques i Jurek osiągnęli już stromy żleb. Usłyszałem nagle huk walących się kamieni i donośne krzyki. To Francuz zrzucił lawinę kamieni na wchodzącego za nim Jurka. Na szczęście Jurek zdążył wskoczyć do niewielkiego zagłębienia w skale, skąd już spokojnie mógł obserwować przelatujące mu przed nosem spore głązy.

To nauczyło nas ostrożności, toteż na szczyt docieramy już bez dalszych takich niebezpiecznych incydentów. Ustawiam tam chłopców na baczność i odgrywam na organkach „Marsylianę” oraz „Mazurek Dąbrowskiego”. Potem – gratulacje i zdjęcia pamiątkowe. Wspólny posiłek i ruszamy w dół. Ciężko jest schodzić, a raczej zsuwać się po ruchomym stoku, który kończy się nie wiadomo jak i gdzie. Chyba jest to po prostu przepaść. Przylegamy każdym centymetrem ciała do kamieni, by nie zjechać tam, gdzie nie należy. Po osiągnięciu wygodnego żlebu docieramy już spokojnie i bezpiecznie do grupy turystycznej. Tomek, Leszek i Jurek idą jeszcze zwiedzić oazę, a Jacques i ja rozgrywamy krótki mecz piłki nożnej z czarnymi chłopakami z podmiejskich slumsów.

Tego dnia nie starczyło nam już sił, aby wyjść w morze. Dopiero nazajutrz rozstajemy się z załogami *Prany* i *Alkinoosa*. „Macaj” wykręca pożegnalne kółko. Płynąc wzdłuż rozwiniętej linii brzegowej wyspy São Vicente, rzucamy ostatnie spojrzenia na fioletowe góry wyspy. Długo trzeba będzie teraz czekać na widok lądu – przed nami Atlantyk.

SKOK PRZEZ ATLANTYK

W trzy dni po opuszczeniu Mindelo notuję w pamiętniku:

19 grudnia, wtorek.

Passat nieco osłabł – zbliżamy się do jego zimowej granicy. Cumulusy, regularnie dotąd sunęce po błękitnie, ustępują często chmurom kłębiasto-warstwowym, wiatr słabnie i częściej zmienia kierunek i natężenie. Przebiegi dobowe spadły z blisko 170 mil do 150. Na szerokości 2° może być całkiem źle i trzeba się będzie wesprzeć silnikiem. Po uszczelnieniu dławicy w Las Palmas, jacht bardzo mało cieknie – maksymalnie 30 pompek na dobę. Gdzie te czasy, gdy się pompowało 1000 i więcej? Puszka z wątróbką po kaukasku, która wpadła pod zbiornik ropy, przerdzewiała już pewnie, bo woń w mesie nie zalicza się do najprzyjemniejszych. Konserwy psują się nie tylko w zęzie. Maciek ciągle wyszukuje „śmierdziele” i karmi nimi ryby.

Dzisiaj Jurek spreparował fasolkę po bretońsku i nawet można było ją zjeść. Dostał pochwałę, bo udało mu się zużyć połowę trzykilowej puszki corned beefu.

Nie jest to najgorsza nasza konserwa, gdyż numer 4, czyli pork brown, bije ją na głowę. Ta „czwórka” to na pewno tragiczna pomyłka baltonowskiego magazyniera, który sprzedał nam konserwę dla psów. Jej puszka oznacza się za to wspaniałą odpornością na korozję. Pomidory trzymają się świetnie, jak również cebula, papryka, pomarańcze i cytryny. Banany za to gniją na potęgę i chleb – mimo suszenia – spleśniał całkowicie. Nic to – Maciek zamarynował już latające ryby na Wigilię. Mają one zastępować tradycyjnego śledzia.



Na Atlantyku. Chlebek już pleśnieje...

20 grudnia, środa

Fasolka wywołała trochę sensacji żołądkowych. Była niedogotowana. Bardzo cuchnie z zęzy, trzeba ją znowu przepłukać. Płyniemy ostrzej do wiatru, forklapa jest zamknięta i to jest potworne! Wentylacja na „Macaju” jest doprawdy bardzo zła. Śpimy na pokładzie. Czasem chlapnie i zaspany żeglarz złazi pod pokład klnąc przez sen. Ale wolimy pokład niż cholerny ból głowy po nocy spędzonej w zamkniętym „sarkofagu”. Jurek okupuje wspaniałe miejsce do spania w kokpicie – tam w ogóle nie chlapie. Takie miejsce na pokładzie jest jednak tylko jedno.

21 grudnia, czwartek

Wszystkich nas wzdęło po obiadowych racuchach. Co za zła passa w tym pasacie! Nie mogłem nawet zjeść kolacji. Fakt, że sprawom jedzenia i samopoczucia poświęcam tyle uwagi świadczy tylko o ich ogromnej wadze. Genialnie poprawia nastrój skok za burtę ze sznurkiem w rękę. Zmywa senność i ociężałość. Sternikowi natomiast poprawia humor tylko koniec wachty – śpiewa wówczas, czasem huknie głośniejszym, wyladowując w ten sposób energię nagromadzoną w czasie trzygodzinnego siedzenia przy sterze. Pozycja na 1200: 5° 30' szerokości północnej i 28° 20' długości zachodniej. Przebieg dobowy: 170 mil morskich. Najprawdopodobniej równikowy pas ciszy przesunął się w tym roku wyjątkowo na południe.

22 grudnia, piątek

Od rana kropi. Koło południa zebrałem trochę słodkiej wody. Maciek zerwał się do mycia jeszcze tego wieczoru. Reszta nie dała się zwariować i odłożyła kąpiel na następny ranek.

Słońce nie wygląda zza chmur. Wiatr kręci, ale szybkość nie spada poniżej 5 węzłów. To mają być te cisze? Trudno w dzień cokolwiek robić. Duszno. Przy sterze siedzi się nago. Kiedy pada, wkładamy sztormiak na gołe ciało.

23 grudnia, sobota

Rano włączyliśmy silnik – popychamy się nim wolno w kierunku równika. Deszcze, zmienne wiatry, ale już podwiewa z SE. Trzy posiłki dziennie w tym upale to za dużo. Od dziś o 9 jemy śniadanie, a obiad już po zachodzie słońca. Co chwila ktoś wyskakuje za burtę. Deszcze nie pozwalają nam sypiać na pokładzie. Leszek pracował jak mróweczka. W nocy oczywiście, bo chłodniej. Zrobił dyplomy na równikowy chrzest i choinkę z tektury.

24 grudnia, niedziela

Wigilia była bardzo udana. Przelot dobowy niezbyt dobry, ale baraszkowanie w wodzie wokół wolno płynącego jachtu wynagradza opóźnienia z nawiązką. Gdy upał zelżał nieco, zasiedliśmy wszyscy obok sternika w kokpicie. Życzenia, rozpakowywanie prezentów i niecierpliwie oczekiwana wieczerza wigilijna. Na początek ziemniaki w mundurkach i marynowane ryby latające. Potem kolejno: kopytka z grzybami, jaja w majonezie i brzoskwinie w cieście. Maciek przygotował symboliczną ilość słabej wódki na miodzie, tzw. „służbowo-wigilijnej”. Wino tinto i papierosy marlboro stanowiły wykwintne zakończenie wieczerzy. Naharował się Jerzy, ale było przyjemnie i zgodnie z tradycją.

25 grudnia, poniedziałek

Kolejny ładny dzień. Równik przeszliśmy około trzeciej rano na długości 27° 52'. Na chrzest równikowy nie bardzo się zanosilo. Za mało załogi, by obsadzić nią nieodzowne przy ceremonii postacie. Prawdziwy Neptun z orszakiem już ze starości niedowidzi i nie mógł widocznie odnaleźć naszej lupinki. Po świątecznym śniadaniu i krótkiej przerwie na określenie szerokości geograficznej wydobyliśmy sprzęt fotograficzny i zaczęła się uroczystość chrztu. Inicjatorem był Leszek. Przygotował trochę mydlin, a potem już wszystko szło gładko. Na pierwszy ogień poszedł Jurek i sporo na tym wygrał, diabły bowiem nie miały jeszcze doświadczenia w zadawaniu cierpień neofitom. Ochrzczony zaś musiał być każdy.

Kolejny neofita wylaniał się z forpiku i dostawał w głowę odbijaczami burtowymi. Po tym znieczuleniu ciągnięto nieszczęśnika po handrelingu i knagach na nadbudówce, gdzie odbywała się zasadnicza część ceremonii. Krnąbrnego neofitę przywiązywano za ręce i nogi do handrelingu i rozpoczynało się badanie, w czasie którego znieczulenie było stosowane nader gorliwie. Przyrządy używane przy badaniu to: termometr do pomiaru temperatury wody (2,5 kg) oraz mosiężna tuba głosowa. Termometr wbijano kantem neoficie pod pachę i przyciskając rękę do ciała obracano, by dobrze „złapał” temperaturę. Ledwo odłożono ciężkie narzędzie, już lekarz przystępował do walenia badanego tubą w brzuch, zazwyczaj kilkakrotnie, oczywiście tylko po to, by diagnoza była bardziej precyzyjna. Zaraz po badaniu – mycie. Woda morską z proszkiem ixi lała się strumieniami, a ryżowa „lola” do mycia pokładu miała zapewnić maksimum higieny przy minimum wysiłku. Na koniec – golenie. Krem do golenia firmy Uroda trafiał najchętniej do dziurek od nosa, do oczu lub prosto w usta. Usuwanie dobrze namydlonego zarostu odbywało się za pomocą piły rozplątnicy, popularnie zwanej lisiakiem. Jeszcze tylko kilkanaście wiader wody i czyściutki, zdrowy neofita, slaniając się nieco na nogach mógł skosztować napitku, specjalnie na tę okazję

sporządzonego przez aktualnego kuka. Tradycja nakazuje, by napitek składał się ze wszystkiego co na burcie i za burtą. Mając to na uwadze skrupulatny Jurek wymieszał dokładnie w gąsiorku po winie tinto wodę morską, wódkę żytnią, ocet, przyprawę do zup „Warta”, musztardę, pieprz, majeranek, mieloną paprykę i nikt nie wie, co jeszcze. Bez oddechu należało poczęstować się pół litrem tego specyfiku i już było po wszystkim. Nadane neofitom imiona brzmiały: Casador-Conejos (Łowca Królików), Consejor (Doradca), Subito (Gwałtowny), Rapido (Szybki) i Comilon (Żarłok).



Chrzest równikowy to nie zabawa

Za to na obiad były same specjały: czerwony barszcz z buraczków w occie (eksperyment), kura z kaszą gryczaną i buraczkami, a na deser pomarańcze i wino.

Po obiedzie zmieniliśmy w dziesięć minut genuę na nową, gdyż porwał się róg halsowy. Zaszłem również pochwy listew na grocie. Koło południa zaczął podwiewać południowy wiatr z siłą 3°B, a od rana fala szła z SE. Wyszliśmy wreszcie z pasa ciszy. Średni przebieg dobowy od wyjścia z Mindelo – 130 Mm.



Nasze bimini z prześcieradła i kapitan nareszcie w stanie spoczynku

26 grudnia, wtorek

Kiedy nie ma nic do roboty, to najbardziej cierpi SzeF. Nie może sobie znaleźć miejsca. Czytanie i pisanie już go nudzi. Nie śpiewa, nie gra w szachy, nie szyje, nie pierze. Dziś był wyjątkowo kapryśny. Zadzwoił garami w kambuzie, poklął, wyrzucił parę rzeczy za burtę, ochrzanił sternika za drobne odchyłki w sterowaniu.

W nocy zidentyfikowaliśmy Krzyż Południa, ozdobę wielu przygodowych księzek z południowych mórz. Nie zrobił na razie na nas wielkiego wrażenia. Gdzie mu tam do Wielkiego Wozu czy Oriona, który wisi właśnie nad nami w całej okazałości.



W pasacie. Takie miejsce jest tylko jedno

Tryb życia został unormowany. Po śniadaniu jeszcze coś się dzieje, ale od południa do zachodu słońca sternik jest przeważnie sam. Załoga chowa się po kątach lub drzemie na pokładzie, co może mieć przykry epilog. Jak na przykład w przypadku Jurka, który przypiekl się „na raka”. Prawdziwe życie zaczyna się po kolacji. Pod pokładem rozpoczynają się dyskusje, czytanie, pisanie, rozmowy towarzyskie. Siedzę wtedy sam przy sterze. Jacht idzie samosterownie pełnym bejdewindem (rzadkość!). Wylazi do mnie czasem Jurek, gram na organkach, śpiewamy. Morze kipi od skaczących tuńczyków, omijających jednak bardzo

starannie nasz hak. Nocą dookoła jachtu snują się świecące cienie ryb, może rekinów? Nowy Rok obchodzimy dwukrotnie: według czasu środkowoeuropejskiego i lokalnego. Strzelamy białe rakiety, a po kolacji wspominamy zabawy sylwestrowe w kraju.



W tropikach sztormiaki nie są potrzebne

Od kilku dni płyniemy z dobrą prędkością wzdłuż brzegów Brazylii. Mamy pełną świadomość tego, co można by w tym ogromnym kraju zobaczyć, a czasu będzie tak niewiele. Po osiemnastu dobach żeglugi zapachniało jakby grzybami – ląd jest niedaleko. Nawigator Jerzy wyszedł na pokład i złapał sekstantem kawałek Słońca akurat częściowo zaćmionego księżycem. Następnie policzył co trzeba i już wiedział. Odczekał trochę i pokazał wszystkim majaczący we mgłę ląd. Był to przylądek Cabo Frio.

Bardzo blisko Rio de Janeiro znad gór nadleciał szkwał. Chmury zmieniały swój kształt w oczach, a „grona gniewu” zwisały z nich aż do powierzchni morza. Zapanował zmierzch. „Macaj” smagany tropikalną ulewą dryfował. Byliśmy w centrum burzy. Szkoda paliwa na bezproduktywną walkę z silnym, przeciwnym wiatrem. Dryfowaliśmy więc dalej.

Przejaśnia się dość nieoczekiwanie. Niebo zapala się ogniem błyskawic już za nami. Mgła otula miasto, nie widać świateł, tylko wysoko jak gwiazda pierwszej wielkości świeci statua Chrystusa na Corcovado. Tak, to Rio!

NAD ZATOKĄ GUANABARA

Do Zatoki Botafogo, nad którą leży *Iate Clube do Rio de Janeiro*, wpływamy nocą. Stajemy na kotwicy wśród licznie zgromadzonych jachtów. Wyplukani do czysta tropikalną ulewą, „pogromcy” Atlantyku zasiadają w kokpicie zmęczeni, lecz ze świadomością nienajgorzej wykonanej roboty. Ponad 3000 Mm przepłynął „Macaj” w osiemnaście dni. Zasluga to głównie konstruktorów, ale też i nawigatorów „Macaja”. Tajemnica szybkiego przelotu przez Atlantycką polega na właściwym wybożu południka przy przekraczaniu równikowego pasa ciszy i wiatrów zmiennych. Nasz wybór okazał się bezbłędny, mieliśmy też trochę szczęścia.



Kultowa Głowa Cukru nad zatoką Botafogo w Rio de Janeiro

Napompowany ponton służący do komunikacji z lądem już ma być zwodowany, kiedy z mroku wyłania się motorówka pełna podnieconych urzędników. Porywają Tomka wraz z papierami i znikają w ciemnościach. Wkrótce włączamy nieostygłą jeszcze maszynę i po ostrożnych manewrach stajemy na kotwicy z dziobu, rufą zaś przy nadbrzeżu. Rozpoczął się właśnie weekend. Wszelkie odprawy zostają odłożone do poniedziałku. Możemy oczywiście zejść na ląd. Długi przelot i miejsce w którym się znalazłem, nastroiły mnie melancholijnie. Na jacht przybywa z klubowego baru pierwszy gość, a ja po cichu wymykam się na rekonesans. Sprzed strzeżonej przez uzbrojonych policjantów bramy klubu ruszam ulicą Pasteura za głosem rozbrzmiewającej samby. Z dansingu wyprasza mnie uprzejmie z powodu moich dzinsów, których nogawki odpadły na wysokości kolan. Na pobliskiej małej plaży kilka przytulonych par, mokrych po niedawnej ulewie piasek leniwie głaskany atlantycką falą.

Dociera do mojej świadomości ogrom wodnej pustyni pozostawionej za rufą jachtu. Na oceanie pustynia była na co dzień powszednia i oczywista. Tutaj mam ją przed sobą, a raczej za sobą. Trudno uwierzyć, że jej przybycie poszło tak łatwo.

Nazajutrz w barze ekskluzywnego *Iate Clube*, gdzie koncentruje się jego życie towarzyskie, stanowimy sporą sensację. Nieczęsto zawijają do Rio jachty z Polski. Zewsząd padają pytania: skąd, jak, jacy młodzi, jaki piękny jacht! *Maciejewicz* wyróżnia się wśród tutejszych jachtów dobrze wykonanym mahoniowym kadłubem. Na pokładzie jest czysto, żagle porządnie sklarowane, zupełnie nie widać śladów długiej podróży. Przed żeglarzami nie ukrywają się jednak wady naszego jachtu: brak wentylacji, ciemny absorbujący promieniowanie kadłub, wysoka nadbudówka, niska wolna burta. Wszystkich szokuje brak lodówki na jachcie.

Kiedy jednak porównujemy długość trwania jachtowych przelotów z Wysp Zielonego Przylądka do Rio, sympatia wszystkich dla naszej niezbyt nowoczesnej łodzi wyraźnie wzrasta. Wszystkie stojące w klubie jachty zostały przecież przez „Macaja” zdystansowane. Na przybycie Atlantyku potrzebowały aż 42 do 55 dni.

Przy piwie poznajemy Henry’ego. To były kapitan *Royal Navy*, uczestnik konwojów arktycznych, storpedowany pod Cape Town. Cieszy się, że może nas zaprosić do siebie. Wkrótce wraz z rodziną i pełną załogą „Macaja” usadowioną w niewielkim volkswagenie, Henry przebija się z trudem przez zatłoczoną Avenida Atlantica. Elegancki Murzyn z ręką w gipsie wyprzedza nas swym wozem, machając uprzejmie zdrową ręką. Z lewej słynny łuk złocistej plaży Copacabana, z prawej – wysokie hotele z dziesiątkami restauracji i barów zazwyczaj na wolnym powietrzu. Skręcamy w prawo, mijamy kilka przecznic i drogę przegradza nam stroma góra. Długi tunel i znowu miasto. Jesteśmy u celu. Po zawarciu pobieżnej znajomości z Rio de Janeiro, odpoczywamy w klimatyzowanym zaciszu mieszkania Henry’ego. Nieodzowna szklaneczka *whisky and soda* pomaga w rozmowie. Oglądamy pamiętki z długiej morskiej kariery naszego gospodarza, słuchamy barwnych opowieści.

Zaproszenie Henry’ego wraz z całą rodziną na rejs „Macajem” po Zatoce Guanabara zostało potraktowane niezwykle dosłownie. Nazajutrz na burcie naszego jachtu stawiło się z naszym przyjacielem aż dziesięć pań o dość znacznej rozpiętości wieku. Najmłodsza liczyła sobie nie więcej niż 13 wiosen, najstarszej zaś nie wypadało pytać o wiek. Niezwykle trudno było rozeznąć się w koligacjach Henry’ego z tym wesołym i uroczym towarzystwem. Nigdy nie wiedzieliśmy zbyt dokładnie, kto jest kim. Trasa wycieczki przebiegała wzdłuż ciągnących się od północy plaż: Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado i Tijuca. Mrowie ludzi. Bardzo niewielu kąpiących się. Silne przybrzeżne prądy i oceaniczna fala pochłoneły już niejednego śmiałka. Natomiast pływanie wokół „Macaja” to spora radość. Co chwila trafia się na zimny orzeźwiający prąd, by za moment cieszyć się przyjemnym ciepłem. Młodzież zjadała z puszek nie znane tutaj czarne jagody, niezwykle uradowana fioletową barwą zębów i warg. Henry natomiast zjadł sam cały słoik marynowanych pieczarek – łyżką, jak zupę. Wydawał się być tym wyczynem niezwykle ukontentowany. W powrotnej drodze płeć piękna zbladła nieco i straciła humor. Wyostrzyliśmy bowiem do wiatru, by zmierzyć się z pięknym brazylijskim jachtem *Saga*, płynącym równolegle. Początkowo nie traciliśmy zbyt wiele, ale po zwrocie *Saga* nie dała nam w wyścigu najmniejszych szans. W kilka miesięcy później jacht ten zwyciężył w trudnych regatach Fastnet – nie wstyd przegrać z takim przeciwnikiem.

Pośrednio przez Henry’ego poznany Jacek Chmielewski – syn inżyniera Chmielewskiego, który podczas okupacji pracował w Warszawie nad rozszyfrowaniem tajemnicy przechwyconej przez polskich partyzantów rakiety V 1 – użyczył nam swego samochodu. Jurek, który najpóźniej z nas uzyskał prawo jazdy, podjął śmiałą decyzję zostania kierowcą załogi *Maciejewicza*.

Pierwsze jazdy po Rio de Janeiro były niezwykle emocjonujące. Szybko jednak nasz kierowca rozeznał się w skomplikowanych zasadach ruchu, które – jak wydawało się na początku – polegały głównie na ich zupełnym braku. Zatrzymywanie się na czerwonym świetle, gdy nic nie wyjeżdża z przecznicy, grozi rozjechaniem przez nadjeżdżające z tyłu samochody, a już na pewno wywoła powszechny ryk klaksonów oraz wymowne gesty wymijających, jak np. rysowanie kółka na czole. Wyprzedzano nas zarówno z lewej, jak i z prawej strony. Dość powszechny brak kierunkowskazów w samochodach zastępuje system sygnalizacji ręcznej. Wszystkie te tajniki jazdy Jurek, który już prowadził wóz w Gdyni tuż po uzyskaniu prawa jazdy, uchwycił w lot i nawet nie spowodował kraksy, jeśli nie liczyć drobnego otarcia błotnika podczas pierwszego parkowania.



Zachwycające Rio

Prowadzenie auta nie stanowi już problemu dla naszego kierowcy, ruszamy więc za miasto z zamiarem dotarcia do Petrópolis – byłej letniej rezydencji cesarza Brazylii. Wyjazd z miasta obfituje w wiele emocjonujących momentów, a kilka kilometrów jednokierunkowej, jak większość ulic w Rio, Avenida Brasil, przebywamy kilkakrotnie, zanim piloci wycieczki (tzn. Tomek i ja) odnajdą wyjście z błędnego koła. Dalej idzie już łatwo. Świetnie utrzymaną szosą szybko zbliżamy się do krawędzi Wyżyny Brazylijskiej zwanej Serra do Mar. Ze względu na nasze bezpieczeństwo pilnujemy Jurka, by nie gapił się na roztaczające się przed naszymi oczyma widoki. A jest na co popatrzeć! Z obu stron drogi zielone piekło z rodzynekami bajkowych kwiatów, wyżej strome ściany ze srebrnymi wodospadami górskich strumieni. Co kilkanaście kilometrów drogowa brygada remontowa naprawia to, co zniszczyła dżungla i ulewy tropikalne. Walka z przyrodą o ten pasek asfaltu trwa tu nieustannie przez cały rok. Zatrzymujemy się przy straganie, by kupić za grosze kiść bananów, napić się wody z przyrodzonoego źródła tryskającego ze skały. Niewiele jest takich źródeł, z których można pić bez obawy o zdrowie.

Wyżej powietrze staje się świeże, upał mniej doskwiera. Tereny Serra do Mar są miejscem wypoczynku zamożnych mieszkańców Rio, właśnie ze względu na wspaniały klimat, który wydaje się rajem po wilgotnym piekole panującym nad oceanem. Wprost z dziewiczego lasu wjeżdżamy w zatłoczone uliczki Petrópolis. Na przeciwnym krańcu miasta znajdujemy prawdziwe chwile wytchnienia w domu pana Bojarskiego, którego losy rzuciły po wojnie aż tutaj. Obiad podaje nam jego piękna córka Barbara, studentka architektury Uniwersytetu w Rio. Młodsza córka Monika zdaje właśnie konkursowy egzamin wstępny na Universidade do Brasil. Po obiedzie odpoczywamy w ogrodzie radując oczy niewielkimi od motyla barwnymi kolibrami. Chętnie zostalibyśmy jeszcze trochę, ale „Macaj” jest bez opieki – musimy wracać. Podtrzymywani na duchu zapowiedzią rewizyty na jachcie kruczołosej Barbary i jej siostry, wracamy do domu.



Bajkowe zakątki Rio

A naszym domem jest od kilku dni mieszkanie państwa Kuczyńskich. Pan Maciej Kuczyński jest reprezentantem Polskich Linii Oceanicznych w Brazylii. U naszych gospodarzy zawsze można odpocząć, zjeść lub wyspać się za wszystkie czasy w wygodnym łóżku. Bardzo potrzeba nam tego, co znajdujemy w „naszym” domu. Intensywny tryb życia prowadzony w czterdziestostopniowym upale był bardzo wyczerpujący. Nieraz mi się zdarzyło zasnąć na tapczanie zanim zdążyłem pomyśleć, że warto by się rozebrać.

W czasie wycieczek, z reguły samochodowych, poznajemy największe osobliwości Rio. Wjechaliśmy więc przede wszystkim na blisko 800 metrowy szczyt Corcovado, zwieńczony 40-metrową statua Chrystusa, zaprojektowaną przez Paula Landowskiego rodem z Paryża. Jak Heitor da Silva Costa – budowniczy pomnika, wwiózł i zmontował 1145 ton konstrukcji na stromym palcu Corcovado, tego nie potrafił mi nikt wyjaśnić. Musiało to być niełatwe, skoro trwało pięć lat. Corcovado jest najwyższym szczytem biegnącego równoleżnikowo pasma górskiego Serra da Carioca, oddzielającego stare Rio od leżących na południe od Serra da Carioca dzielnic: Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado i nowo powstającej Tijuca, ze sterzącym groteskowo wśród nadbrzeżnych piachów, bardzo wysokim, czarnym walcem *Hilton-Hotel*.

Na zboczach Serra da Carioca i innych wzniesień, których nie brak w mieście, rozrastają się *favelas* – slumsy Rio de Janeiro. Mieszkańcy *favelas* tworzą zamkniętą społeczność, trudną do przeniknięcia dla ludzi z zewnątrz, rządzącą się własnymi prawami. Nikt obcy, nawet policja, nie zapuszcza się między kolorowe budy, w których można ponoć zobaczyć czasami lodówkę, pralkę, nawet telewizor. Oczywiście – tylko u pracujących, jako tako ustabilizowanych członków tej osobliwej społeczności, którzy wyżej sobie cenią swobodę w ciasnocie i brudzie *favelas*, niż tanie mieszkanie w wielkich blokach robotniczych. Oglądaliśmy takie bloki – *favelas*. Okna powybijane, pozatykane deskami czy dyktą, wyrwane ramy okienne, spalone parkiety. Kompletna dewastacja – wynik zbyt szybkiego przeskoku do cywilizacji. *Favelas* stanowią ponadto zagrożenie dla naturalnego środowiska, więc i dla miasta, w którym przyroda zмага się z człowiekiem na każdym kroku. I odnosi w walce sukcesy, gdy tylko człowiek popełni kolejny błąd. Ogałanie gór z roślinności powoduje obsuwanie się zboczy. Szczególnie sprzyjają temu silne opady, a tych w Rio każdego dnia jest dosyć. Deszcze zresztą powodują niszczące powodzie. Stromymi ulicami miasta wałę wtedy żółte masy wody. Porywają auta, niszczą sklepy, biura i mieszczące się na parterze mieszkania. Komunikacja zostaje przzerwana, aż naprawione zostaną uszkodzenia w nawierzchniach ulic i usunięte zatory. Potop taki trwa zaledwie kilka godzin, ale skutki są nieproporcjonalne do czasu trwania kataklizmu.

Mimo tych plag nie znajdzie się w Rio de Janeiro mieszkańca, który zmieniłby chętnie miejsce zamieszkania. Nic dziwnego. Nietrudno jest przywiązać się do miasta, gdzie skały wdzierają się w ocean, a wspaniała roślinność pokrywa je prawie wszędzie tam, gdzie nie sięgnął jeszcze człowiek. Wszyscy przy tym zgodnie twierdzą, że w Rio warto żyć głównie po to, by nie rozstawać się z Copacabana, sambą i *cariocas*. Copacabana, czyli najslynniejsza plaża Rio de Janeiro, leży najbliżej południowego centrum miasta i służy nie tylko jako patelnia dla smażenia się kilku tysięcy ciał naraz. Jest też miejskim deptakiem, można tam bowiem spotkać najpiękniejsze *cariocas*, jak nazywają się z dumą dziewczyny z Rio. Bywają tam również piękne dziewczyny z całego świata, *cariocas* jednak rozpoznaje się wśród nich bez trudu. Na plaży często spędzają przerwy między wykładami. Dyskutuje się tam, obraduje, podejmuje uchwały, robi interesy, gra w szachy, warcaby lub słucha muzyki. Można się tam podobno nawet uczyć. Na ulicach i w środkach miejskiej komunikacji obowiązującym minimum jest strój kąpielowy, chyba właśnie ze względu na bliską więź mieszkańców z municypalną plażą i strój ten jest powszechnie używany.

Jeśli ktoś na plaży Copacabana słucha muzyki lub śpiewa wybijając rytm na bębenku lub tamburino, to na pewno jest to samba. Samba dominuje w radio, śpiewa się ją w autobusie, na przyjęciu, na ulicach. Prawdziwe oblicze samby poznaliśmy jednak dopiero w *School of Samba*. W ogromnej hali tańczyło sambę kilka tysięcy osób przy akompaniamencie dwudziestoosobowej orkiestry grającej prawie wyłącznie na instrumentach perkusyjnych. Po dwóch godzinach z koszulami przyklepionymi do ciała opuściliśmy męczącą „Szkolę” i staniając się na nogach wróciliśmy na jacht. Tymczasem w *School of Samba* tańczono – jak zwykle do rana. Prawdziwi wielbiciele rytmicznego podrygiwania wpadają na tej zabawie w trans, co należy rozumieć bardzo dosłownie, gdyż Brazylijczyk jeśli już się bawi, to do granic wytrzymałości.

Barbara i Monika Bojarskie dotrzymują słowa. Wycieczka „Macajem” na półwysep Itaipu, z dwiema *cariocas* z krwi i kości, na dodatek o polskim nazwisku, staje się dla nas przygodą, która długo nie zostanie zapomniana. Monika jest dziewczyną równie piękną jak jej starsza siostra; świetnie pływa i nurkuje wokół zakotwiczonego na płytkiej wodzie „Macaja”. Szkoda nam z Leszkiem opuszczać jachtu, na którym gościmy takie dziewczyny, ale ciekawość poznania pobliskiego lądu bierze w końcu górę, więc pontonem płyniemy na brzeg. Lądowanie na przyboju wśród kamieni odbywa się szczęśliwie i rozpoczynamy penetrację terenu. Włazimy do jaskini, wspinamy się na skalne ściany, forsujemy kominy czepiając się lian i narażając się na ukłucia kaktusów i agaw. Leszek walczy z „zielonym piekłem” nożem półmetrowej długości firmy Gerlach, kupionym w tym właśnie celu za 13,50 złote.

Po zbadaniu pasa przybrzeżnego ruszamy śmiało w ciemny gąszcz dżungli. Nie dalej niż dziesięć metrów od skraju lasu robi się mroczno. Drogę zagradzają nam zmurszałe pnie zwalone jeden na drugim, porośnięte już krzakami i wybujałym zielskiem. Mimo to próbujemy zagłębić się w dżungłę forsując zwalone pnie, zapadając się co chwila z trzaskiem w sterty zeschniętych liści lub łamiąc przed sobą splątane gałęzie. Daleko tędy nie zajdziemy, lecz nie wypada nam poddać się po kilkunastu zaledwie metrach. Raptem jednak czujemy, że coś nam szurnęło spod nóg i spostrzegamy, że pełźnie ku nam sporej długości zielono-szafirowy wąż. Niechlubnie salwujemy się ucieczką.

Leszek decyduje się powrócić na jacht, na którym panny Bojarskie pobierają właśnie lekcję astronomii. Mnie natomiast kusi, by wleźć jeszcze na pobliski szczyt górski, podobny w kształcie do słynnej Głowy Cukru. Wspinaczka jest całkiem znośna. Przy schodzeniu czuję jednak zmęczenie i lęk. Skała stała się jakby bardziej stroma, niż przy wchodzeniu. Kaktusy uczepione skromnych skrawków czarnej gleby wydają się tylko z pozoru oparciem dla nóg. Przeważnie po dotknięciu nogą urywają się i staczają po gładkiej ścianie. Staram się przywierać do skały całym ciałem, aby rozluźnić choć na chwilę mięśnie rąk i nóg. Widok przyboju, huczącego niestety ciągle jeszcze daleko w dole wpływa raczej niekorzystnie na stan mego samopoczucia. Schodzenie trwa trzykrotnie dłużej niż wejście na szczyt. Po zakończeniu tej eskapady postanawiam zdecydowanie unikać na przyszłość wszelkich wspinaczek. Wracam na jacht. Barbara wita mnie ciepłym spojrzeniem, chłopcy natomiast zaczynają dogryzać, że popisywałem się umyślnie przed dziewczynami. Nie mam siły przekomarzać się z kolegami, usypiam prawie natychmiast w kokpicie.

Obudziłem się dopiero wtedy, gdy jacht stał już na swoim miejscu w *Iate Clube*, między *Walkboat* a *Fandango*. Kapitanem i właścicielem *Fandango* jest austriacki książę. Załogę tego dużego stalowego kecza stanowi młoda, drobna księżniczka i kilku brodatych marynarzy. Już blisko od pół roku książę zamierza wypłynąć z gościnnego Rio de Janeiro. Co jakiś czas wydaje „absolutnie ostatnie pożegnalne party”, po którym jednak nie czuje się zwykle najlepiej. Termin wypłynięcia zostaje znów przełożony do... następnego, „absolutnie ostatniego pożegnalnego party”.

Fandango stoi, jak większość jachtów, rufą do nabrzeża, na dziobowej kotwicy, której skromne rozmiary nie najlepiej świadczą o żeglarskim doświadczeniu księcia. Ponieważ kotwica *Fandango*

trzymała jacht na uwięzi raczej symbolicznie – nie dziwnego, że któregoś dnia, podczas silnej burzy tropikalnej, *Fandango* zdryfował na „Macaja”. Uszkodził sobie wówczas jedyny drewniany element w swym stalowym kadłubie – falszburtę. Księżę wpadł w gniew i ostro zbeształ swoją załogę. Opłacani przez niego marynarze, mając dość zdecydowanie niezeglarskiego zachowania się ich bossa, podziękowali w jeszcze bardziej ostrzych słowach za pracę i księżę pozostał sam. Następnego dnia *Fandango* znowu począł dryfować na „Macaja”. Księżę oczywiście nie mógł poradzić sobie z wyciągnięciem kotwicy, tym bardziej, że akurat spaliło się sprzęgło kotwicznej windy. Wskoczyliśmy więc na burtę *Fandango* i w parę minut później nasz kłopotliwy sąsiad stał już w miarę bezpiecznie. Księżę zdobył się na podziękowanie, raczył przeprosić naszego kapitana za incydent i wszystkich nas zaprosił na kolejne pożegnalne party. Z zaproszenia nie skorzystaliśmy.

Znacznie przyjemniejsze były kontakty z załogą *Walkabouta*. Na tym starym drewnianym słupie żeglował Mike Saunders wraz z żoną i czterema synami. Najstarszy z nich miał 10 lat, najmłodszy nie mógł sięgnąć rączkami do wiosel w bączku. Chłopcy wydawali się być niezwykle radzi z życia. Pracowali razem z ojcem na pokładzie jachtu, wiosłowali po zatoce lub bawili się grzecznie na nabrzeżu. Najmłodszy wymieniał z Leszkiem prace rysunkowe, a z Maćkiem znaczki pocztowe.

Załogi jachtów przyplływających do Rio de Janeiro, nie płacą za postój i mają prawo do bezpłatnego slipowania. Niektóre stoją więc w gościnnym *Iate Clube* rok i dłużej. Nikt więc nie uwierzył, że opuścimy Rio przed karnawalem i obiecane slipowanie „Macaja” odwlekano z dnia na dzień. Zrezygnowaliśmy w końcu z oczyszczenia i pomalowania obrosniętego już nieco dna. Może i dobrze się stało, gdyż praca w tym klimacie trwałaby zapewne w nieskończoność. Nawet nasz pracowity Leszek, kiedy reperował deskę na rufie „Macaja”, złamaną przy zderzeniu z keją w czasie silnego szkwału, po kilku uderzeniach siekierą przerywał robotę i wolnym krokiem włókł się pod zimny prysznic.

Pracy na jachcie nie mamy na szczęście w tym czasie zbyt wiele. W południe panuje w Rio taki upał, że trudno jest go znieść nawet w basenie ocienionym palmami kokosowymi. Dopiero wieczorem kąpiele w podświetlonej wodzie dają na krótko ulgę rozgrzanym ciałom. Sypiamy oczywiście na pokładzie, zawieszając na bomie koce, by wschodzące słońce nie budziło nas zbyt wcześnie.

Stałymi mieszkańcami *Iate Clube* są załogi zagranicznych jachtów. Tworzą one własny światek, którego spokojny żywot zakłócany bywa tylko w końcu każdego tygodnia. W piątek wieczorem, a szczególnie w sobotę w klubie robi się gwarno i rojno. Klaruje się jachty, czarni kelnerzy klubowi rozwożą wózekkami lód i trunki, właściciele jachtów gromadzą się w barze. Potem daje się słyszeć ryk silników: to wielkie motorówki wychodzą w morze, najczęściej w okolice Cabo Frio na połów ryb. Po ich powrocie w sobotę wieczorem waży się na specjalnej wadze złowione marliny i ogłasza zwycięzcę. Wyniki cotygodniowych zawodów podaje nazajutrz prasa, a panowie fetują do późnej nocy odniesione sukcesy.

Swobodna atmosfera klubu odpowiada nam coraz bardziej. I coraz pewniej czujemy się już na ulicach miasta, łatwo też przychodzi nam nawiązywanie kontaktów z ludźmi. Dla żeglarza to sygnał, że czas już wypływać. Pożegnanie odbyło się 21 stycznia w niedzielę, oczywiście w klubowym barze. Kelnerzy raz po raz dostawiali stoły, bo wciąż ktoś dochodził, by nam rzec ciepłe słowo. Wznoszono mniej lub bardziej wzruszające toasty. Odśpiewaliśmy „Nie wrócę na Itakę, ocean tnąc na pół”, „Rolling Home”, „O’cangaceiro” i „Dziewczynę z Ipanema”. Potem dziewczęta śpiewały nam ludowe brazylijskie melodie. Uświadomiłem sobie wówczas z żalem, że nadal nie znam tego kraju.

W niedzielę nie odprawia się jachtów. Smutne pożegnanie trwało więc do poniedziałku. Dopiero nocą oddaliśmy cumy. Strzeliły białe rakiety i padły komendy: „Grot staw! Fok staw!”

SZPITAL POD ŻAGLAMI

Osiem dni żeglugi do Montevideo trudno doprawdy zaliczać do przyjemnych. Mimo codziennego polewania pokładu w Rio, jacht rozsechł się. Zęzę pompujemy więc co 3 godziny. Mosiężny wlew wody obraca się w pokładzie, a przez powstałą szparę leje się woda. Nie powiodły się próby odkręcenia wlewu, toteż koja stale zalewana jest wodą. Szczególnie daje się to we znaki, kiedy przepływamy koło wyspy Santa Catharina. Nic dziwnego – jej okolice nazywane są Biskajami Południowej Ameryki. Przekonujemy się, że nazwa ta jest głęboko uzasadniona. Sztorm WSW o sile 8°B, przy stanie morza 5 daje nam niezłą szkołę, choć nie trwa na szczęście zbyt długo. Do pełnienia zaś wacht i pracy na pokładzie może niestety wychodzić tylko trzech żeglarzy. Leszek od kilku dni nie opuszcza koi walcząc z silną gorączką. Maciek, po obejrzeniu jego gardła, zwolnił go z wacht. Odnowiło mu się wyleczone rzekomo w kraju zapalenie migdałków. Kapitan trzyma kurs blisko lądu, by w razie pogorszenia się stanu chorego zawinąć do któregoś z portów brazylijskich. Także Maciek i Jurek wracają do zdrowia po zapaleniu ucha środkowego – choroby dosyć nagminnej w Rio de Janeiro. W takiej sytuacji awarie traktowane ze spokojem w normalnych warunkach, urastają do rangi problemu i wydają się przekleństwem losu.

Nerwowość i przemęczenie mogą w szczególnych momentach zwiększać niebezpieczeństwo żeglugi. Tak właśnie było, kiedy zawiodła nas głowica spinakera. Dwie aluminiowe blachy wzmacniające róg fałowy spinakera przetarły nici mocujące je do żagla i przesunęły się z fałem w górę, do topu masztu. Mimo iż była spora fala, musieliśmy wciągnąć Maćka na ławce bosmańskiej ponad saling i to bez zrzucania grota. Maciek nie mógł objąć nogami grotmasztu dokoła, toteż kiedy „Macaj” targnął się na szczególnie stromej fali, nasz kolega odpadł od masztu. Na dobitek fał owinął się dwukrotnie wokół wanty i Maciek, który jakoś utrzymał się na ławce, musiał schodzić na dół po wantach. Karkołomne wyczyny Maćka, trudności ze zrzuceniem grota i postawieniem apsla – by jacht szedł możliwie równo – wreszcie długa zabawa na topie ze splątanymi fałami – to była właściwa zapłata morzu za nasze lenistwo w Rio. Pod koniec przelotu do Montevideo, gdy Leszek począł wracać do zdrowia, Tomek z kolei zapadł na ostre zapalenie oskrzeli. Maciek nie zezwalał jeszcze Leszkowi wychodzić na pokład, sterowaliśmy więc tylko we dwójkę z doktorem. Wydawało się, że obowiązkowe trzy godziny sterowania to doprawdy wystarczająca dawka, okazało się, że można i sześć godzin siedzieć za „pałką”. Z radością więc powitaliśmy bliskość lądu, co nam zwiastował nasz nawigator, pełniący w tym okresie obowiązki kucharza.

Do Pan de Azúcar na Punta Negra podchodzimy na małym grocie w silnym szkwale. W pobliżu lądu szkwiał cichnie i wolno suniemy do Montevideo. Upiorna podróż jachtem-szpitałem dobiega końca. Wraca dobra atmosfera. Wszyscy się odprężają. Rekonwalescenci Tomek i Leszek poruszają się już dość zwawo, ożywiają się towarzyskie kontakty. Znow mogą sobie pozwolić na psioczenie na kucharza i drugiego oficera...

Zbliża się noc. Po 8 dniach żeglugi i przebyciu 1040 Mm, rzucamy kotwicę na redzie, nie ryzykując nocnego wejścia do płytkiego, leżącego na przedmieściu Montevideo jachtowego portu Buceo. Na wachcie kotwicznej uzupełniam wreszcie notatki. W czasie żeglugi nie miałem na to czasu, sił ani ochoty.

WEEKENDOWY REJS

Nazajutrz wczesna pobudka, klarowanie jachtu i kotwica w górę. Do portu jachtowego Buceo wprowadza „Macaja” Jurek. Niepomni na ostrzeżenia *Śmiałego* wjeżdżamy w miękki muł w basenie jacht-klubu.

– Cała wstecz!

Jacht wycofuje się na względnie głęboką wodę. Do boi cumowniczej przywiązuje nas barczysty marynarz w hinduskim zawoju na głowie. Za usługę otrzymuje, na wyraźne żądanie, paczkę papierosów i 100-gramową buteleczkę winiaku. Uradowany szczerze naszym prezentem „Hindus” odpływa tym szybciej, że zaczyna wiać silny szkwał połączony z deszczem. Do sąsiedniego motorowego jachtu z wielkim pośpiechem dobija lancia.

– Ostrzeżenie przed wiatrem 100 km/godz. – oznajmia nam jej kapitan i rusza mocą wszystkich koni na rozlewisko La Platy.

Wiadomo – morze nie jest najgroźniejsze dla statku – prawdziwe niebezpieczeństwo stanowi najczęściej ląd. My zostajemy w porcie. Zakładamy dodatkową, dwucalową nylonową cumę na boję, rzuca-
my kotwicę – na wszelki wypadek. Nie wiemy przecież, jak są zakotwiczone boje w porcie Buceo i w jakim stanie jest stalówka łącząca naszą boję z martwą kotwicą. Deszcz popaduje, zapowiadanego zaś szkwału nie możemy się doczekać. Cierpliwość, szczególnie po przyśściu z morza do upragnionego portu ma swoje granice. Wskakujemy z Tomkiem w sztormiaki i pontonem, od kilku już godzin gotowym do drogi, płyniemy do jachtklubu. Dokumenty odprawy policyjnej i celnej w Rio de Janeiro okazują się wystarczające dla uzbrojonego po zęby strażnika klubu. Załatwia nam dokumenty wjazdowe, jednocześnie uprzejma pracowniczka klubu wyszukuje nam telefon polskiej ambasady w Urugwaju. Dowiadujemy się również, że ostrzeżenie o szkwale zostało odwołane, toteż wkrótce zajeżdżamy przed mały pałacyk ambasady PRL.

Nasz gospodarz, konsul Czaplicki, prócz świetnej znajomości miejscowych stosunków, okazuje się przemyślnym rozmówcą. Żywo interesuje się problemami oceanicznego żeglarstwa, współżyciem załogi, organizacją naszej wyprawy. Nieczęsto zdarza się, by nieżeglarz zadawał tak istotne pytania. Doprawdy miło na nie odpowiadać.

W basenie portowym czekał nas tymczasem widok, który zmroził nam krew w żyłach. Nad rufą naszego jachtu zawisła stalowa ściana ogromnej barki. Oczyma wyobraźni widziałem już strzaskaną rufę i wszystkie tego konsekwencje. Przyszliśmy na szczęście w samą porę. Kilka bączków z sąsiednich jachtów ruszyło na ratunek. Skończyło się na odrapaniu lakieru na prawej burcie, lecz na kolację do państwa Czaplinski poszliśmy tylko we czwórkę. Leszek ochotniczo został na wachcie.

Nazajutrz ja z kolei poznałem uroki samotności i ten dzień niezwykle przypadł mi do gustu. Rano pozwoliłem sobie na małe szaleństwa na trampolinie klubowego basenu. Po obiedzie napisałem dwa listy, przeczytałem kilka stron książki. Nikt nie szczekał garami w kambuzie, nikt nikogo za nic nie ochrzaniał, nikt o nic nie pytał, nie narzekał – nikogo nie było. To był naprawdę ładny dzień.

Wpadłem w tak doskonały humor, że następnego dnia nieopatrznie zgłosiłem się na ochotnika do obsługi pontonu. Przywiozłem z brzegu dziennikarzy i fotoreporterów na zorganizowaną przez nieocenionego konsula konferencję prasową. Siły witalne opuściły mnie dopiero późnym wieczorem, po tak zwanej kolacji. Było to w istocie niesamowite obżarstwo zwane tu *parijada*. Zasiadliśmy z konsulem i zaprzyjaźnionym dziennikarzem w sali krytej strzechą, ozdobionej dziełami sztuki

ludowej rodem z pampy. Tymczasem w sąsiednim pomieszczeniu, nad ogromną, lekko pochyloną płytą pełną żaru, piekły się przeróżne, smakowite mięsiwa. Tam właśnie przygotowywano parijadę, na którą składa się zazwyczaj kilka rodzajów pieczonego mięsa, pieczone kielbasy, krwawa kiszka na słodko, wątróbki, nerki, wymię krowy i inne najdziwniejsze „podroby” pocziwych *vacas*. Leszek, jedzący zwykle tyle co Tomek z Maćkiem łącznie, musiał tym razem poddać się i pozostawić kilka apetycznych kawałków mięsiwa na podgrzewanych węglem drzewnym półmiskach.

Tym razem po powrocie na jacht okazało się, że port jest zamknięty z powodu ostrzeżenia sztormowego. Zadowoleni, że los okazał się dla nas tak przychylny, posnęliśmy snem sprawiedliwych.

Prócz opanowanej do perfekcji sztuki pieczenia wołowego mięsa, Urugwajczycy są najlepszymi chyba mechanikami samochodowymi na świecie.auta jeżdżące po półtoramilionowym Montevideo byłyby niewątpliwie ozdobą muzeów motoryzacji. Przyczyną tego jest 300-procentowy podatek pobierany od importowanego samochodu. Osobliwie prezentują się ulice metropolii, po których suną dostojne wozy z lat dwudziestych, najróżniejszych marek amerykańskich i europejskich.

Na kawowe wody La Platy wypłynęliśmy jak na weekendowy rejs. Do Buenos Aires – zaledwie 130 mil – wychodzimy w towarzystwie argentyńskiego jachtu *Athos*. Ma on nas pilotować przez mielizny Rzeki Srebrnej.

Ciśnienie raczej wysokie, lecz spada systematycznie co godzinę o 1 milibar. Wiatr z zachodu. Stawiamy małego grota i genuę, by zapewnić sobie łatwą redukcję ożaglowania. Powolny *Athos* zostaje wkrótce daleko za rufą, wszystko zapowiada krótki i spokojny przelot. Koło południa znajdujemy się niedaleko toru wodnego prowadzącego prosto do Buenos Aires. Niepokoiimy się nieco ciemnym wałem chmur na południu. Statki jeden za drugim stopują maszyny i rzucają kotwicę. Analiza mapy nie wypada zbyt optymistycznie – w okolicy miało i wąsko. Wiatr cichnie, pociemniało i gdy genua już zjeżdża w dół uderza z południa szkwał o sile 8°B. Nie ma wątpliwości – to *sudestada*, silny lokalny sztorm, występujący tu na zmianę z *pampero*, wiejącym z południowego zachodu.

Postawiony kliwer szybko okazuje się za wielki. Rzucam ster i biegnę na dziób by go zrzucić, zanim nie rozleci się na wstążki. Zwalniam fał, ale żagiel pod naporem wichru nie ma zamiaru zjechać w dół. Wczepiam się wysoko w płótno, jacht ucieka mi spod nóg, gwałtownie skręcając w bok. Uderzenie w kosz pozbawia mnie skóry na nodze, ale już nadbiegają chłopcy i wściekle łopocący kliwer zostaje spętany krawatami i przywiązany do relingu.

– Po takiej zabawie, nie będę więcej zrzucił kliwra sam jeden! – orzekam stanowczo i idę opatrzeć nogę, wściekły na siebie za nieostrożność, a na chłopców za opieszałość.

Wieje już dziesiątka, a w szkwałach do 11°B. Zalewany dotychczas „białą kawą” „Macaj” leży na burcie, ale pokład ma prawie suchy. Wibrujący maszt wstrząsa całym kadłubem.

Wiatr cichnie w nocy, ale wysoki stan morza długo jeszcze nie pozwala na szybką żeglugę. Rano bezchmurne niebo i spokojna woda zatarłyby przykre wspomnienia, gdyby nie piekąca noga i obolałe biodro.

Mycie i golenie, klar na pokładzie. Na silniku płyniemy do widocznego w dali portu. Leszek obawia się, że piasek obficie zmywany z pampasów do La Platy, może uszkodzić pompę chłodzenia. Pompujemy zęzę. Odslonięcie dławicy wału śruby ujawnia silny przeciek. Włazę za silnik – tuleja dociskająca łojowy pakunek uszczelniający opiera się o korpus i nie spełnia swojego zadania. Sącząca się nieustannie woda zdążyła już nanieść do zęzy dwa centymetry mułu.

Kręcimy się po basenie Dársena Norte. Nie bardzo wiemy, czy te kilka łódek na bojach przy wejściu do portu to słynny *Yacht Club Argentino*, ale z braku innego miejsca zbliżonego wyglądem do YCA cumujemy do wolnej boi. Spóźniliśmy się kilka godzin, toteż oczekujący nas od rana Polacy poczęli się już niepokoić. Wiała przecież *sudestada*, która pozbawiła argentyńskiego *Athosa* masztów. Inny miejscowy jacht także wzywał pomocy i musiał być odholowany do Montevideo.

MIESIĄC W BUENOS AIRES

Po kilku dniach postoju w Dársena Norte płyniemy do siedziby *Yacht Clubu Argentino* w San Fernando. „Macaj” zostaje wyciągnięty na brzeg. Rozpoczyna się uciążliwy, blisko 20-dniowy remont jachtu. Jadamy śniadania około godziny ósmej, na które zawsze podrzucają nam coś dobrego „od mamy”, Jurek i Marek Bednarscy. Wspomaga nas także pani Gizlerowa, której dbałość o urozmaicenie naszego menu przekracza granice zwykłej gościnności. Następane godziny, to praca w wilgotnym upale, do 16, kiedy to podjeżdżają samochody rodaków z zaproszeniami na kolację. Nierzadko wracamy po północy, ranne pobudki są więc bardzo przykre.

Prace przy jachcie postępują opornie, szwankuje bowiem organizacja robót. Toczmy na ten temat burzliwe dyskusje, które jednak zmieniają niewiele. Stosunki w załodze zaczynają się psuć. Szukam w związku z tym samotności, uważając, że dostatecznie długo obcuje z kolegami na morzu, a więc w porcie mam prawo do namiastki własnego życia. Nie spotyka się to jednak ze zbytnim entuzjazmem kolegów. Jestem tym wszystkim zmęczony. Minął już okres współżycia opartego na zbiorowym entuzjazmie. Rozpoczyna się trudny okres adaptacji do długotrwałego życia zespołowego. Mimo wszystko trzyma nas w korbach świadomość odpowiedzialności za losy rejsu. Odpowiedzialność przed pięćdziesięcioma tysiącami żeglarzy w kraju, przed ludźmi, którzy nam zaufali, pomogli w organizacji rejsu i wierzą tam w kraju w nasz sukces.

Dotarło do nas trochę gazet. Piszą one o wielkim wyścigu polskich jachtów na Horn. „*Polonez, Euros, czy Maciejewicz?*” – czytamy tytuły. Doprawdy – trzeba nie mieć zielonego pojęcia o żeglarsztwie i niewiele wiedzieć o przyładku Horn, by tak pisać. Czekają nas w drodze na Horn tylko małe porciki, rzadko rozsiane po brzegach bezkresnej Patagonii. Nie zapewniają one warunków dla dokonania slipowania, remontu czy naprawy silnika. Z Buenos Aires musimy więc wyjść przygotowani najlepiej. Niechby i dziesięć innych jachtów opływało w tym czasie Horn w obie strony – my musimy mieć maksimum pewności, że ze swej strony zrobiliśmy wszystko, by urealnić nasze zamierzenia. Jestem przekonany, że także na *Polonezie* i *Eurosie* nie podjęto żadnej ryzykownej decyzji tylko po to, by wyprzedzić innych.

Pracy mamy sporo. Ze stoczni *Yacht Club Argentino* wypożyczyliśmy dwie szlifierki, przy pomocy których zdarta zostaje stara farba z kadłuba. To najcięższa praca. Pył sypie w oczy, drażni nozdrza. Złani potem, z ciężkimi maszynami w rękach przebywamy całymi godzinami w niewygodnych pozycjach na chwiejnych rusztowaniach przeklinając twardy poliuretan. Odpada on gdzieniegdzie płatami, lecz w innych miejscach nadal mocno trzyma się poszycia kadłuba. Musimy ten kadłub oczyścić ze starej farby całkowicie, następnie zaś zlikwidować sześć przecieków w części podwodnej i wzmocnić uszczelnienia mosiężną blachą. Po szlifowaniu, malowanie można już zaliczyć do przyjemności. Kładziemy trzy warstwy antyporostowej farby z Oliwy na część podwodną jachtu, podwyższając o 10 centymetrów linię wodną. Burty malujemy pięciokrotnie, ostatnie warstwy

pistoletem – zapewnia to dobry połysk, który utrzymuje się trwale aż do Gdyni. Spore trudności mamy z oczyszczeniem tulei wału i zabezpieczonej panewki smarującej. Zakładamy nowe pakunki uszczelniające i usuwamy raz na zawsze przeciek. Na rozklejony przy opętniku maszt zakładamy dwie półcentymetrowej grubości i 10-centymetrowej szerokości obejmy ze stali nierdzewnej, dostarczonej przez pana Wincentego Bartosiaka. Jemu również zawdzięczamy remont kabestanów fałowych i przede wszystkim świetny radioodbiornik, którego dotychczas tak brakowało naszym jachtowym nawigatorom. Montaż uchwytu obciążacza bomu, uszczelnienie wlewu wody pitnej, oczyszczenie kabestanów szotowych unieruchomionych przez sól, naprawa większości żagli, przegląd i konserwacja silnika, wymiana oleju i filtrów paliwowych, przegląd i przesztauowanie zapasów, przegląd takielunku stałego i ruchomego, formowanie i ładowanie akumulatorów, naprawa logu i wskaźnika obrotów silnika – to spis pozostałych prac, które wykonujemy w Buenos Aires.

Kilkunastoletni bracia Jurek i Marek Bednarscy zaopatrują pracującą załogę w płyny i owoce; służą za tłumaczy, przewoźników i gońców. Małgosia Kołodko i Joasia Sempolińska gotują obiady, przywożą dla osłodzenia goryczy naszej harówki wspaniałe ciastka, piorą nam koszule, przyszywają guziki i reperują sfatygowane mocno ubrania.

Obszerne artykuły w „La Nacion”, „La Razon” i najpoważniejszej z gazet „La Prensa”, zdołały już dostatecznie spopularyzować naszą piątkę w Buenos Aires. Wywiad z załogą „Macaja” emitowały dwa kanały telewizyjne. Nie uprzedzono nas, że wywiad idzie „na żywo”, dzięki temu chyba nasz występ wypadł bardzo naturalnie. Prowadzący wywiad poprosił nas na zakończenie o zaśpiewanie marynarskiej piosenki. Uniknęliśmy niewątpliwej kompromitacji tłumacząc chytrze, że marynarskie pieśni są niezbyt cenzuralne, a przecież oglądają nas tysiące Polaków.

Prasie i telewizji zawdzięczamy znajomość z panem Casadevantem i jego sympatyczną rodziną. Skorzystal na tym najwięcej nasz drugi oficer, którego graniczącą z chorobą pasją są znaczki pocztowe o tematyce żeglarskiej. Wolne chwile w każdym porcie Maciek spędza na poszukiwaniu sklepu filatelistycznego. Towarzyszy mu zazwyczaj Leszek – najlepszy w załodze znawca języka hiszpańskiego. Właśnie w tym sklepie poznał chłopców mecenasa Casadevant, jak się okazało kolekcjoner o niezwykle szerokich zainteresowaniach, obejmujących prócz znaczków również kapsle od piwa, nalepki hotelowe, żetony itp. Pełen podziwu dla naszego żeglarskie przedsięwzięcia nasz nowy znajomy dwoił się i troił, by pokazać nam wszystko co najciekawsze w Buenos Aires i uprzyjemnić nasz pobyt. Gładko przyczesany, z czarnym wąsikiem, o nerwowych ruchach południowca, działał szybko i skutecznie.

– Mapy? Załatwione. Jedziemy zaraz do Biura Hydrogeograficznego Marynarki.

– Chcecie zobaczyć *Lehg I*? W najbliższą niedzielę jedziemy do Luján.

Wyruszamy do tego Lucjan dwoma samochodami. Z trudem udaje nam się wyjechać z ośmiomilionowego miasta-molocha. Błądzimy wśród parterowej zabudowy przedmieść ciągnących się całymi kilometrami. Po wydostaniu się z Buenos Aires szybko docieramy do Luján. W tutejszym muzeum starych samochodów wystawiony jest również *Lehg I*, pierwszy jacht Vito Dumasa – najdzielniejszego wśród samotnych żeglarzy⁴. Wierzyć się nie chce, że ten wąski z wielkimi nawisami, o delikatnym

⁴ *Lehg*, zbudowany w 1912 we Francji (dł. 8 m; szer. 2,15 m), to jacht na którym argentyński żeglarz Vito Dumas samotnie przepłynął z francuskiego portu Arcachón do Buenos Aires (13 grudnia 1931 – 12 marca 1932, 121 dni). *Lehg* jest obecnie eksponatem w *Museo de Transporte de Luján Provincia de Buenos Aires*.

Następnym wyczynem Dumasa była samotna wokółziemska żegluga na jachcie *Lehg II* (1 lipca 1942 – 30 sierpnia 1943), w „ryczących czterdziestkach”.

Lehg II jest eksponowany w *Museo Naval de la Nación* w Tigre, w pobliżu Buenos Aires.

takielunku, raczej miękki jacht, żeglował w grudniu po Zatoce Biskajskiej z jednym tylko człowiekiem na pokładzie. Dobrą szkołę przeszedł Vito Dumas na początku swej żeglarskiej kariery, uświetnionej opłynięciem świata wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Wyczynu tego nie ważył się nikt po nim powtórzyć przez ćwierć wieku!

Z trudem udaje nam się namówić senatora Casadevanta na zjedzenie obiadu tym razem nie w luksusowej restauracji. Wypatrzyli nas naganiacze z dwu narożnych, popularnych argentyńskich jadłodajni. Oczerniając konkurentów, czyli siebie nawzajem, roztaczają obrazy kulinarnych rozkoszy, których niewątpliwie doznamy, jeżeli zachowamy rozsądek i nie pójdziemy do truciela z przeciwka. Decydujemy zdać się na los szczęścia. Podrzucamy w górę monetę i wchodzimy do wylosowanego lokalu.

Zamówienie przyjmuje szef sali, długo z nami debatując na temat rodzaju i ilości pieczonego mięsa oraz gatunku win. Szef powtarza zamówienie stojącym o dwa kroki z tyłu kelnerom. Nim podadzą zasadnicze danie, radzą nam skosztować nieco szynki z firmowymi bułeczkami lub plastrem mango. *Beef i pollo*, czyli kurczę z różną, je się też z takimi bułeczkami i ostrą sałatą, obficie oczywiście popijając winem. Po nich obowiązkowe owoce, kompoty i *postre* – w tym przypadku *dulce con queso* – marmolada z serem. Jeszcze tylko kawa i możemy pójść na lody. Z kilku ostatnich pozycji rezygnuję. Z podziwem natomiast oglądałem Argentyńczyków, którzy zdolni są pochłaniać wolno i systematycznie nieprawdopodobne ilości *asado* lub *parijady*.

Parijadę już opisywałem, natomiast *asado* jest to najbardziej typowe danie argentyńskie. Przywędrowało do miejskich restauracji z pampasów, gdzie jeszcze dziś na hacjendach spożywanie tej potrawy to cała ceremonia połączona ze śpiewami i tańcami. I myśmy wzięli w niej raz udział. Któregoś wieczoru chłopcy ze Zrzeszenia Studentów Polskich w Argentynie zabrali całą naszą załogę do małego domku pod Buenos Aires – właśnie na prawdziwe *asado*. Rzecz cała odbyła się w ogrodzie. Mięso i wędliny składające się na *asado* nacierano czosnkiem, solono i przekładano boczkiem i cebulą. Jednocześnie nagrzewał się piec podobny do kominka, z rusztem nad żarem. Dziewczęta przygotowały sałatę, a gospodarz domu ważną przyprawę do mięsa – *chimichurri*, rodzaj sosu z czosnku, różnych ziół, octu winnego i oliwy. Zamiast na gitarze – instrumencie *gauchos* – grałem na organkach.

Przebywamy w Argentynie w gorącym okresie kampanii wyborczej przed rozpisaniem na 11 marca 1973 wyborami prezydenta. Panuje powszechne przekonanie, że wojskowy rząd prezydenta Lanusse odwoła zapowiedziane wybory. Najsilniejszym ugrupowaniem politycznym są peroniści, mimo iż sam Juan Perón od lat przebywa na wygnaniu w Hiszpanii. Bojówki peronistów przede wszystkim, ale też grupy lewackie i zwykłe bandy urządzają napady na posterunki policyjne. Akcja zbrojna jest formą nacisku na rząd prezydenta Lanusse i ma za wszelką cenę nie dopuścić do odwołania wyborów. Od zmierzchu ruch na ulicach kierowany jest tak, by bojówki nie mogły otoczyć zabarykadowanych posterunków wojska i policji, z których żołnierze nie ważą się oddalać.

Którejś nocy policja zatrzymała także samochód z załogą „Macaja”. Nim wyjaśniliśmy, kim jesteśmy i co tu robimy, przeżyliśmy nieprzyjemne chwile, czując przyłożone do głowy odbezpieczone automatyczne pistolety.

Ściany budynków pokrywają plakaty wyborcze, w radio i telewizji śpiewane są hasła, które wkrótce znamy na pamięć. Najładniejszą melodię mają dwa hasła: „*Balbín solución*” i „*Ezequiel Martínez presidente joven*”. Znaczą to: „Wyjściem z sytuacji jest Balbín” oraz „Ezekiel Martínez młody prezydent”. Wybory wygrał kandydat peronistów Héctor Cámpora, o czym dowiedzieliśmy się później z radia, żeglując do Puerto Deseado.

Argentyńczykom jednak największe wydarzenia polityczne nie może przeszkodzić w zabawie. Jeśli zaś bawić się, to najlepiej w La Boca, kolorowej dzielnicy *cantinas*. *Cantinas* nie są luksusowymi lokalami. Robotnicy, drobni kupcy, uboższa inteligencja obchodzą w nich urodziny, wyprawiają wesela. Argentyńczycy lubią się bawić przy każdej okazji. Jest ich dosyć: ktoś przyjechał, ktoś wyjeżdża, urodził się syn lub córka skończyła szkołę. W zabawie uczestniczą goście oraz personel *cantinas*. Przewodzi wodzirej, który dba, by bawili się wszyscy. Kelnerzy, kucharze, szatniarz i kierownik lokalu krążą wśród gości wykazując sporo fantazji w ich rozweseleniu, nieźle przy tym bawią się sami. Tańczy się dużo i wszystko – najrzadziej tango. Szaleje się chętnie przy... krakowiaku i polce, i to nie tylko wśród Polonii. Wiek uczestników zabawy: od lat siedmiu do siedemdziesięciu.

Po zakończeniu niemal wszystkich prac *Maciejewicz* wraca na kilka dni do Dársena Norte. Na boi stoi w sąsiedztwie japoński mały jacht z Osaki – *Ahodori II*. Poznajemy jego jednoosobową załogę. Yoh Aoki, 23-letni żeglarz, na tym własnoręcznie zbudowanym ze sklejki jachcie o długości 7,2 m, przebył w 60 dni trasę: Wyspa Wielkanocna – Buenos Aires, wokół przylądka Horn. Na Pacyfiku miał wywrotkę, drugą w Cieśninie Le Maire’a. Złamany bezan i obruszony balast – to była cena, jaką zapłacił za wyczyn. Jacht wewnątrz pokrywają wyryte na szotach zaklęcia i modlitwy. Yoh⁵ jest cichy i bardzo skromny. Do naszej „Visit Book” wpisuje sentencję: „życie jest w śmierci, życia nie ma w życiu”. Niezbyt do dobra wróżba przy wyjściu w morze. Przed nami przecież – Cape Horn.

HAJO I JACKIE

Tylko dobę pracował nasz silnik po wyjściu z Buenos Aires. Stanął z niewiadomej przyczyny. Wiatru ani śladu, powstał więc zasadniczy problem – co dalej robić? Leszkowa diagnoza wskazuje na uszkodzenie pompy paliwowej, instrukcja zaś przestrzega przed amatorskim naprawianiem tego urządzenia. Najbliższe większe miasto i port – Mar del Plata – leży po drodze i nawet nie daleko. Los nie dał nam wielu możliwości do wyboru.

Płyniemy więc na żaglach do Mar del Plata! Jeszcze dobę stoimy prawie w miejscu, w końcu jednak powiało, toteż szybko osiągamy wyznaczony port. Ledwie zdążyliśmy sklarować „Macaja”, gdy w główkach ukazuje się niewielki pomarańczowy jacht, *Joshua*, który wkrótce sprawnie cumuje do sąsiedniej boi. Na achtersztagu bandera RFN. Co ich aż tu przygnało?

– Hallo! – pozdrawiamy dwóch brodaczy, wyraźnie z czegoś zadowolonych.

– Hallo! Skąd żeglujecie? – zainteresowali się uprzejmie.

Opowiadamy o naszej awarii i przymusowym zawinięciu do Mar del Plata.

– A wy z Europy? – pytamy.

– Nie, wprost z Galapagos – brzmi nieco szokująca odpowiedź.

⁵ Yoh Aoki (ur. 1949) wypłynął z Osaki 13 czerwca 1971. Powrócił 3 lata i dwa miesiące później, 29 lipca 1974, jako pierwszy japoński żeglarz, który okrążył samotnie świat pod żaglami wokół przylądków Horn, Aguihas i Leeuwin. *Ahodori 2*, 21-stopowy bermudzki kecz ze sklejki, jest dziś eksponatem w *Banpaku Museum Park* w Osace.

– Południową czy północną drogą? – pytamy dalej, mając na myśli drogę wokół przylądka Horn, bądź Cieśninę Magellana lub przez Kanał Panamski.

– Wokół Hornu. Żeglowaliście pięćdziesiąt sześć dni. Czy macie może piwo na jachcie?

Mieliśmy na szczęście kilka puszek dobrego argentyńskiego piwa, tak więc za chwilę przechodzimy na pokład *Joshuy* – trzydziestostopowego plastikowego pogromcy Hornu. Na pokładzie idealny klar, jakby dwuosobowa załoga dopiero co wróciła z krótkiej niedzielnej przejażdżki pod żaglami. Czterdziestodwuletni Hajo, czyli Hans-Joachim Pusch, i o dziesięć lat młodszy Jackie (Götz Schreiber) – kapitan, są przeciwieństwem spotykanych często żeglarzy zachodnioeuropejskich. Pozbawieni najdrobniejszych oznak snobizmu, bezpośredni, weseli, dobrzy żeglarze. Hajo stanowi ostoję moralną dla swego bardziej beztroskiego, żywiołowego kapitana.

Osobliwie rozpoczął Hajo opowieść o swoim życiu:

– Pierwszy mój jacht to był „Ametyst” zbudowany w Gdańskiej Stoczni Jachtowej i nazywał się... *Danuta*.

– Pochodzę z Berlina i byłem jeszcze dzieckiem, kiedy w Kaliszu zastał mnie koniec wojny. Pamiętam, pewnego dnia 1945 roku kazano mi zasiąść w okopie z pancernym, miałem bronić miasta. Już nazajutrz łapałem ryby z rosyjskimi żołnierzami. *Danuta* była polską dziewczyną, z którą wówczas obierałem kartofle. Była starsza o kilka lat i nie zwracała zupełnie uwagi na moją miłość. Staralem się jak najlepiej obierać kartofle, być najczęściej przy niej. Potem wyjechałem do Niemiec i więcej mojej pierwszej miłości nie ujrzałem. W Niemczech nie było pracy, za to był głód. Werbowano ochotników do pracy w Australii – pojechałem. Kiedy okazało się już na miejscu, że mam zapewne do końca życia sprzedawać bilety do kina – uciekłem. Zjeździłem prawie cały kontynent. Jedyna droga ucieczki stamtąd była przez morze. Na którymś ze statków potrzebowano kucharza. Przekonałem chłopa o moich znakomitych zdolnościach kulinarnych i zostałem pomocnikiem w kuchni. Wszystko było dobrze, póki trzymałem się z dala od przyrządzania potraw, ale kucharz zmarł i awansowałem na jego miejsce. Z kłopotliwej sytuacji wybrnąłem wynajmując pomocnika, który znał się na gotowaniu. Praca moja ograniczała się do degustacji. Za oszczędzone pieniądze założyłem mały interes i po wielu latach kupiłem *Danutę*.

– Jackie jest też marynarzem, inżynierem mechanikiem. Pływaliśmy razem na *Danucie* i marzyliśmy o wielkim rejsie. Przygotowania trwały dwa lata. Potrzebowaliśmy dobrego, ale taniego jachtu i pieniędzy. Plan rejsu musiał uwzględnić również fakt, że nie mogliśmy zostawić pracy na zbyt długo. Jackie kupił *Joshuę*, ja sprzedałem *Danutę* – z zalem, bo był to bardzo dobry jacht. Do Barbados Jackie żeglował z chłopcami z naszego klubu. We dwójkę popłynęliśmy na spotkanie z wami.

– Horn? Przy Hornie mieliśmy ładną pogodę. Opłynęliśmy go na silniku, nie było wiatru. Nieważne jest jednak, jak tam było. Ważna jest decyzja. Podejście do Hornu pokazało nam wyraźnie, co może nas czekać. Mieliśmy dwa długie i bardzo silne sztormy do 11° Beauforta. Ale przy samym Hornie mieliśmy szczęście. Byliśmy jednak przygotowani na najgorsze.

Z kolei my opowiadaliśmy niemieckim jachtsmenom historię naszego rejsu. Zazdrościli nam patronatu Polskich Linii Oceanicznych. Największe wrażenie zrobił na obu młody wiek naszej załogi. Rozmowa musiała zejść na sprawy budownictwa jachtowego w Polsce. Hajo nie mógł w żaden sposób pojąć, dlaczego nasz kraj nie sprzedaje wcale jachtów, skoro robi je tanio i zupełnie dobrze.

Kilka słów chciałbym poświęcić wydarzeniom, udział w których zawdzięczamy znajomości z Hajem i jego kapitanem.

Leszek i Maciek zaraz po zacumowaniu w porcie podjęli się wyszukania mechanika, który zreperowałby nasz silnik. Pierwszą rzeczą było znalezienie książki telefonicznej. W *Club Náutico Mar del Plata* otrzymaliśmy potrzebny tom bez trudu. Następnym posunięciem było znalezienie jakiegoś Kowalskiego, który mógłby pomóc w znalezieniu mechanika. Żaden jednak Kowalski nie zamieszkuje w Mar del Plata, ale jest pan Kowalewski. Przyjechał wkrótce już z adresami tutejszych najznakomitszych mechaników. Na nic zdały się jednak operatywność i dobra wola rodaka – żaden z mechaników nie podejmie pracy przed końcem karnawału. Zaczyna się on jutro. Nie pozostaje nam nic innego, jak tylko czekać!

Nazajutrz wraz z załogą *Joshuy* wybieramy się na pierwszy bal karnawałowy w salach *Club Náutico*. Europejczycy w Ameryce Południowej są wysoko notowani jako klasa ludzi niewątpliwie zamożnych, z tego choćby względu, że mogą pozwolić sobie na przyjazd do Ameryki Południowej. Mieliśmy stanowić główną atrakcję uroczystego balu. Uprzejmości, jakie okazywano Hajowi, Jackiemu i nam, straciłyby na pewno na żywiowości, gdyby kierownictwo klubu uświadomiło sobie, że cała nasza siódemka groszem nie śmierdzi. Mieliśmy przecież jeszcze przed sobą kawał drogi i wiele na niej niewiadomych, pieniędzmi gospodarowaliśmy więc nader skromnie. Załoga *Joshuy* przybyła do Mar del Plata z dziesięcioma dolarami, a zamiast oczekiwanych pieniędzy, otrzymała z kraju patetyczne, gratulacyjne telegramy. Hajo z miną lorda rozdawał kelnerom napiwki i żaden nie śmiał nagabywać „zamożnego gentlemana z Europy” o coś tak przyziemnego jak rachunek – widocznie *señor* ma zwyczaj płacić przy końcu pobytu. Bal karnawałowy udał się nadspodziewanie. Szkoda tylko, że spora grupa klubowych gości bez naszej wiedzy zamawiała trunki na nasz rachunek.

Karnawał wreszcie się skończył, mechanik zabrał złamany wałek pompy paliwowej. Nowy miał przynieść *mañana* – czyli jutro, trwało to jednak oczywiście dwa dni.

Włóczyliśmy się wobec tego po pustych bulwarach nabrzeżnych czterystotysięcznego Mar del Plata. Latem do tego ładnego i czystego miasta przyjeżdżają tysiące wczasowiczów z pozbawionego plaż i kąpielisk Buenos Aires. Blisko *Club Náutico* jest spory port rybacki. W przyportowych restauracjach wśród potraw przeważają owoce morza.

– Lepiej to jeść, niż oglądać! – stwierdza Tomek, zaciągnięty kiedyś na sałatkę z macek głowonogów.

Jeden powrót z miasta na jacht będę pamiętał zapewne dość długo. Jak już wspomniałem, okres, w którym przybyliśmy do Mar del Plata nie był najspokojniejszy. Do wyborów prezydenckich pozostało zaledwie kilka dni i napięcie w całej Argentynie sięgało szczytu. Wojsko i policję postawiono w stan gotowości bojowej.

Dwa dni przed wyborami prezydenta wracałem z Leszkiem na jacht późnym wieczorem. Na plaży wsiadamy na nasz ponton. Zmęczeni wędrówkami po mieście, wiosłujemy wolno ciesząc się bliskością ciepłych koi. Mimo nocy wybraliśmy krótszą drogę przez tzw. „Cieśninę Magellana” – kilkumetrową przerwę w wewnętrznej główce portowej. Opuszczany w dzień mostek nad „Cieśniną” pozwala turystom na spacer do miejsca, gdzie wygrzewa się w jesiennym słońcu stado otarii. Na noc mostek bywa podnoszony, odcinając bazę marynarki wojennej od terenu *Club Náutico*. W momencie forsowania „Cieśniny” trzeba dobrze uważać, gdyż prądy mogą rzucić ponton na skały – nie zwróciliśmy więc zbyt dużej uwagi na wołanie stojącego na brzegu żołnierza z paskiem czapki pod brodą. Ten powtórzył coś głośniejsz, lecz zrozumieliśmy tylko jedno słowo – „*rocas*”.

– Wiemy, wiemy! – odkrzykujemy sądząc, że uprzejmy żołnierz ostrzega nas przed sterczącymi w środku „Cieśniny”, dobrze znanymi nam kamieniami.

Kiedy jednak żołnierz strzela dwukrotnie z pistoletu, wskazując brzeg – domyślamy się, że chodzi mu o bliższą znajomość. Wyciągamy ponton na skały i z rękami na karku, ruszamy nasypem gdzieś w mrok. Za nami kroczy podoficer z pistoletem w ręku. Z nasypu schodzimy na plażę oświetloną silnym światłem. Z bliskich krzaków wyłaniają się żołnierze w hełmach, z automatami w rękach. Nasza „obstawa” zostaje na górze. Słysząc szcęk odbezpieczanej broni. Czuję, że to nie przelewki...

– Nie mogą nas przecież rozstrzelać, nie sprawdzili nawet, kim jesteśmy.

Z drugiej strony – nie wiemy wcale, co oni mogą, a czego nie mogą. Może wybuchła wojna domowa, strzelają więc do każdego podejrzanego? Głupio byłoby zginąć od kuli w rejsie żeglarskim! Nie, nie strzelają jeszcze, idą tylko za nami. Forsujemy (cały czas z rękami za głową) zasieki z kolczastego drutu i wchodzimy na wzgórek uwieńczony małym, niepozornym domkiem. Dwadzieścia metrów przed domem żołnierze stają półkolem z wycelowanymi w nas automatami. Podoficer wskazuje na dom i każe tam podejść. W ścianie domu nie ma drzwi, w które mógłbym wejść w celu złożenia wyjaśnień. Podchodzę do ściany i odwracam się ku żołnierzom przodem.

– W tył zwrot! – podoficerowi nie podobają się moje manewry.

Pomagając sobie pistoletem ustawia mnie bardzo starannie i przemyślnie. Ręce wyprostowane w łokciach, nogi w kolanach. Dłonie jedna na drugiej oparte o ścianę, stopy rozstawione jak najszerzej i odsunięte od ściany. Mój strażnik podstawia lewą nogę tak, by móc mnie podciąć w każdej chwili. Trzymając pistolet przy mojej głowie, lewą ręką dokładnie mnie rewiduje. Powtarza tę procedurę z Leszkiem. Sprawdza dokumenty i wreszcie – pełne obustronne odprężenie. Żołnierze zabezpieczają karabiny i przypalają spokojnie papierosy. Możemy sobie iść. Podoficer milczy. Nie pada z jego ust żadne tam „przepraszam” czy „przykro mi, ale to mój obowiązek”...

– *Buenas noches!* – rzucamy mimo wszystko na odchodne.

– *Buenas noches* – mamrocze podoficer, chyba zawiedziony, że tyle czasu stracił na próżno.

Nazajutrz opowiedziano nam, chyba jako anegdotę, jakoby terroryści od dawna czynili próby wysadzenia w bazie łodzi podwodnych. Ostatnio odnieśli nawet połowiczny sukces – wyleciało w powietrze pole golfowe w pobliżu tej bazy. Tym ponoć należy tłumaczyć stan pogotowia w bazie i naszą nocną przygodę.

Wreszcie mechanik dorobił wałek do pompy. Możemy płynąć.

Szkoda tylko Hansa i Jackiego. Nie otrzymali jeszcze pieniędzy, a barman *Club Náutico* objawia już niechęć do żywienia ich na kredyt. Zostawiamy im więc w miarę naszych skromnych możliwości trochę konserw. Oni zaś przy pożegnaniu ofiarowują nam dwie pary rękawic ochronnych, spodnie – ocieplacze, kamerę „osiem-super” i co najważniejsze – 20-litrowy kanister na ropę z kranem przy samym dole. Okazało się bowiem, że awaria pompy nastąpiła na skutek silnego zanieczyszczenia paliwa. Mechanik Leszek postanowił więc zrezygnować na przyszłość z usług jachtowego zbiornika na ropę, gdyż ten – zaspawany dokładnie – nie pozwala na kontrolę zanieczyszczeń gromadzących się na dnie.

– Stopy wody i czekamy na was w Travemünde! – Hajo i Jackie nie wątpią w nasz sukces.

Żagle ciągną zdrowo, spragnione wiatru po długiej beczynności i „Macaj”, zadzierając wysoko dziób, wypływa na ocean przez kłębiący się przy wyjściu z portu przybój.

ROARING FORTIES

Po wyjściu z portu kładziemy się na kurs S i z prędkością 7 węzłów gnamy pełnym wiatrem na spotkanie ryczących czterdziestek. Dwa dni później notuję w pamiętniku:

To są już te słynne czterdziestki. W nocy Maciek około 24.00 obudził Tomka. Zaniepokoiła go olbrzymia chmura o niesamowitym wyglądzie. W ciągu 15 minut warunki zmieniły się całkowicie. Wiatr z NNE 7°B spadł do 2°B, a potem 1°SW. Płyniemy około godziny w kotłowisku fal. Osiągamy szerokość 41°06S, czyli przebieg za ostatnią dobę wyniósł zaledwie 72 mile. Musi być przeciwny prąd.

Zmieniliśmy zdecydowanie kurs na bliższy brzegowi. Opuszczenie silnego strumienia Prądu Falklandzkiego dało natychmiast wyniki – przebiegi dobowe wzrastają do 170 mil.

Jurek obejmuje służbę w kambuzie. Ciepło mu i bez zazdrości spogląda na opatulonych kolegów znad swojego dziennika astro. Liczeniu bowiem linii pozycyjnych poświęca większość wolnego czasu. Czterdziestki wprawdzie nie ryczą, ale pomrukują północnymi wiatrami o sile rzadko mniejszej niż 6°B. Częste zmiany żagli i ciężka praca na sterze nie sprzyjają w tym przelocie zbyt bliskim kontaktom towarzyskim. Najbardziej uciążliwą robotą jest zmiana grota. Zajmuje dużo czasu, a do jego wykonania trzeba koniecznie włożyć kilka swetrów i oczywiście sztormiak. To wszystko na niewiele się zdaje, jeśli sternik nie uważa dostatecznie i wpuszcza raz po raz na pokład kilka „dziadów”.

Unikamy nocnych zmian żagli, ale czasem jest to konieczne. Wstawanie i wkładanie zawsze nieco wilgotnego, zimnego ubrania nie jest przyjemne. Stół i kanapa dają oparcie przy wciąganiu górnych partii odzieży. Do wkładania spodni trzeba się klinować w drzwiach. Pozostają jeszcze skarpety, kotwice i jeśli nie trwa to wszystko zbyt długo, zdążyć można zmienić na czas manewru sternika wachtowego. Dostatecznie ma on przecież sterowania i chętnie rozprostuje nogi na pokładzie. Początkowo pracę wykonuje się półświadomie, automatycznie. Senność ustępuje przeważnie dopiero pod koniec zajęć pokładowych. Warto potem posiedzieć jeszcze w mesie – pogadać, wypić herbatę.

Na początku żeglugi w ryczących czterdziestkach zmorą się przecierające się o sztagi nici mocujące raksy do żagli. Niemal codziennie trzeba zmieniać sztakse tylko z tego powodu. Kres temu kładzie w końcu Jurek. Opracował sposób zakładania raks kabłączkami na zewnątrz i skończyło się codzienne ich szycie. Na tym odcinku żeglugi sterowanie wymaga uwagi i siły. Pędzący do 8 węzłów z wiatrem jacht łatwo schodzi z kursu, do czego przyczyniają się walenie 5-metrowe fale. Sterować należy tak, by fala z rufy nadbiegała pod kątem kilkunastu stopni do burty. W momencie zjeżdżania w dolinę trzeba się ustawić do fali prostopadle – wtedy jacht odbiera najmniej uderzeń, a i sternikowi przyjemniej, gdy nie zalewają go słone bryzgi. Tajemnicę takiego sterowania odkrywa się bardzo szybko, już na początku morskiej kariery. Czasem jednak, szczególnie na niezrównoważonym jachcie, trzeba pociągnąć rumpel całą siłą, by jacht nie poszedł do wiatru. *Maciejewicz* nie zalicza się do najbardziej zrównoważonych.

Z wacht przy sterze schodzę więc spracowany, ale nigdy nie znudzony. Wspaniale jest czuć na sterze opór nadbiegającej fali, powolne wznoszenie na jej grzbiet i szalony zjazd w dół z szybkością do 10 węzłów. Kadłub wibruje wtedy na skutek obracającego się wału śruby, drgających żagli i masztów, wydając przy tym przeraźliwy warkot. Sądząc z odgłosów, jacht powinien rozlecieć się na

kawałki. Wiadomo, że tak się nie stanie i ten warkot jako objaw maksymalnej szybkości jachtu sprawia wielką radość sternikowi – wtedy jacht nie płynie już, ale leci. Dodam do tego obrazu gęstwinę gwiazd Mlecznej Drogi nad horyzontem przed dziobem jachtu, żywe srebro oświetlonych księżycem fal i głęboką czerń dolin między nimi.

Niekiedy jednak w czasie porywającej żeglugi przychodzi zła myśl: a jeśli Tomek czy Jurek pomylili się w obliczeniach i za pół godziny „Macaj” roztrzaska się na skałach? Nawigatorzy *Maciejewicza* nie dostarczyli jak dotąd reszcie załogi powodów do utraty zaufania w ich solidność i umiejętność w prowadzeniu nawigacji, toteż takie złe myśli rodzą się rzadko.

Tuż przed Puerto Deseado łapiemy przez radio na innej niż zazwyczaj częstotliwości radiolatarnię Cabo Blanco. Mając pewną pozycję teraz bez trudu odnajdujemy nocą ujście rzeki Deseado. Płaskie brzegi, nieoznakowane żadnymi światłami, odstręczają nas od wejścia. Dopiero rankiem, gdy tylko zanikł 5-węzłowy prąd pływowy, wsuwamy się w ujście rzeki.

PORT POŻĄDANIA

Silne północne wiatry, które przygnały nas w rekordowym czasie do ujścia rzeki Deseado, ustały tuż przed portem. Po pięciu dniach żeglugi po rozhukanym morzu, wśród ciągłego szumu rozcinanych dziobem fal, gwizdu wiatru – cichy, słoneczny ranek sprawia, że czuję się jakbym wypoczywał po wykonaniu ciężkiej, fizycznej pracy. Jacht sunie spokojnie po gładkiej wodzie, wśród kamiennych plaż, między którymi ukazuje się czasem bezkres szarej pustyni. Żadnych śladów życia. Na prawym brzegu ogromne rozłożyste konary uschniętego drzewa wyciągają do nieba ramiona niemym, proszącym gestem o zmiłowanie chyba nad tą zatoką zapomnianą przez Boga i ludzi.

Cumujemy do dwóch boi na końcu powstającego właśnie nabrzeża portu. W porcie, prócz kilku ospałych robotników zaplatających betonowe zbrojenia – pustaki. Tomek i Leszek wyruszają na poszukiwanie władz. Leszek wkrótce wraca, by zabrać plastikową beczkę na paliwo. Szef jedynej tutejszej władzy – *Prefectura Marítima* – wydaje się być dla nas bardzo przyjazny. Po zatankowaniu paliwa zabiera nas camionetą⁶ do hotelu, na spotkanie z Pawłem Zalewskim, inżynierem z Buenos Aires, nadzorującym w Puerto Deseado budowę sporej zamrażalni mięsa.

Nasze przybycie raczej nie mąci spokoju i monotonii sennego miasteczka. Życie towarzyskie dorosłych koncentruje się w tutejszym Saloon-Barze, młodzieży – na boisku parafialnej szkoły. Pociąg odjeżdża raz w tygodniu. Kontakt z cywilizacją zapewnia dobra droga wzdłuż brzegu oceanu, prowadząca na północ aż do stolicy kraju.

Nazajutrz wczesnym rankiem wyruszamy z prefektem niezastąpioną w Patagonii camionetą na wycieczkę. Zabranym pontonem przepławiamy się na wyspę Quiroga. Stada pingwinów magellańskich z daleka kiwają ze zdziwieniem głowami na rzadko oglądanych przybyszów, jeśli jednak nie mają pod opieką małych brązowych potomków, uciekają na wszelki wypadek ślizgając się po nabrzeżnych skałach do wody, w której czują się znacznie bezpieczniej. Napotkane w skalistej zachodniej części wyspy dzikie kozy nie dają się podejść na odległość „strzału” naszych aparatów fotograficznych. Ze szczytu wzgórza widać, jak okiem sięgnąć, sfalowaną lekko równinę i kwadraty mizernej zabudowy Puerto Deseado.

Dopóki przebywałem w towarzystwie ludzi, wrażenie pustki tego miejsca nie było tak przygnębiające. Kiedy po południu przeprawiam się samotnie na prawy brzeg rzeki do opuszczonej osady Puerto Jenkins, mam wrażenie, że pustkę można czuć zmysłami. Najokazalszy dom zastaję otwarty. Przy wejściu szynkwasy, rozstawione na nim w nieładzie szklaneczki, butelki, na sali – połamane stołki. Wszystko to wygląda jak niepotrzebne już dekoracje po nakręconym ongiś filmie. Kiedyś zapewne był to zajazd dla pasterzy owiec z prawego brzegu Rio Deseado. Po zlikwidowaniu przeprawy przez rzekę, Puerto Jenkins zamarło i rozpada się w proch.

Ruszam od brzegu w stronę sterczącego nieopodal głazu Piedra Toba. Żwirowy grunt nadbrzeżny ustępuje wkrótce szarym ostrym trawom i wrzosom. Łaty spękanej ziemi znaczą miejsca, gdzie zbiera się w czasie deszczów woda. Wzrok daremnie szuka oparcia na czymś, co znamionowałoby cokolwiek więcej niż szary step. Długo nie bawię w Puerto Jenkins. Spycham ponton na wodę i umykam co sił na swojski, przytulny jacht.

– Czy oni wiedzą, gdzieśmy przyjechali? – zastanawiam się, słuchając beztroskiej paplaniny kolegów, omawiających wrażenia z wycieczki do miasta.

Pragniemy zwiedzić pobliską farmę, prowadzoną przez zakonnika polskiego pochodzenia, Andrzeja Taszarka. Zawozi nas tam miejscowy proboszcz, dyrektor szkoły i kustosz regionalnego muzeum w jednej osobie. Sposób zachowania się brata Andrzeja daleki jest od naszych wyobrażeń o mniszej powściągliwości i powadze. Stale uśmiechnięty, ruchliwy, chętnie prezentuje nam wyniki swej kilkuletniej samotnej harówki: dom, budynki gospodarcze i co najważniejsze – wiatrak pompujący wodę ze studni oraz system nawadniania gruntów. Dzięki temu założył sad, uprawia ziemniaki i warzywa, hoduje kury i trzodę chlewną. Opiera się przy tym na naukowych zasadach gospodarowania.

– Lubię samotność i pracę na świeżym powietrzu – tak nam tłumaczy tajemnicę swych sukcesów.

Rozpamiętując je w drodze powrotnej oczyma wyobraźni widzę miast wyschniętego stepu – wieś i miasteczka wśród ogromnych łąk pszenicy, ogrodów i sadów... Jeśli tylko nasz zakonnik znajdzie dość naśladowców... Puerto Deseado najbardziej bowiem potrzebuje ludzi. Ludzi, którzy tchnęliby życie w ten bezwodny na razie step i obudzili drzemiące w nim ogromne siły witalne.

WSTĄPIENIE DO PIEKIEŁ

Wyszliśmy już z Puerto Deseado i płyniemy szybko i przyjemnie. W dzień – słońce na bładniebieskim jak w Polsce niebie; nocą – księżyc w pełni. Przewaga sprzyjających wiatrów. Kilkakrotnie stawiamy nawet spinakera. Trzymamy się brzegu. Prąd Falklandzki nie przeszkadza zbyt w żegludze na południe. Już po dwóch dobach identyfikujemy latarnię morską Cabo Vírgenes – jesteśmy więc przy wejściu do Cieśniny Magellana. Rankiem tworzy się podwójna tęcza, wieczorem niebo pokrywają malownicze chmury.

Pod wpływem tak idyllicznych warunków – rozważamy możliwość lądowania na wyspie Horn, śladem załogi dużego jachtu *Stormvogel*. W planie wycieczki mamy zdobycie szczytu przylądka, pamiątkowe zdjęcia, zażywanie kąpieli słonecznych i pozostawienie stosownej tablicy pamiątkowej.

⁶ *camioneta* – rodzaj terenowej furgonetki: w Ameryce Południowej bardzo powszechny środek komunikacji.

Leszek czyta nam z książki *Samotni żeglarze*, relację kapitana Louisa Bernicota, żeglującego jachtem *Anahita* do Cieśniny Magellana:

Nadeszła noc, zdawało mi się, że wicher osiągnął swą największą prędkość, ale fala wydłużała się i coraz bardziej wypiętrzała... Czuwałem aż do pierwszej nad ranem, bądź w kokpicie uczepiony do liny bezpieczeństwa, którą przeciągnąłem na pewnej wysokości po obu burtach, bądź we wnętrzu nadbudówki. Około 01.30 czując się wyczerpany nie tyle zmęczeniem, ile umysłowym napięciem, zszedłem na dół, by wyciągnąć się na kilka chwil na kanapce. Zdrzemnąłem się przez pół godziny, kiedy wśród przerażającego łoskotu zostałem gwałtownie ciśnięty o burtę – może nawet o pokładniki – i czułem, że wali mi się na głowę kupa różnych przedmiotów. Latarnia, którą w nocy trzymałem zapaloną w kabinie – zgasła. Hałas i wstrząs kazały mi obawiać się najgorszego: „Stało się!” – pomyślałem. Przez kilka sekund znieruchomiałem nadsluchując, ale gdy do moich uszu nie doszedł odgłos wlewającej się wody, nabrałem nadziei. Statek wyprostował się.⁷

Opis wywrotki *Anahity* wywołuje wśród nas dyskusję na temat roli sternika w zapobieganiu tego rodzaju wypadkom. Przeważa opinia, że prowadzenie jachtu osobiście przez sternika znacznie zmniejsza prawdopodobieństwo wywrotki. Większość współczesnych jachtów żeglujących samotnie w ryczących czterdziestkach miała wywrotki przez burtę, nawet przez dziób. Niebezpieczny bywa również powolny dryf z wiatrem – na dryfkotwie lub na linach wypuszczonych z rufy. Najlepszym tego przykładem są wywrotki jachtu *Tzu Hang* przy obu nieudanych próbach opłynięcia przylądka Horn.

Neptun postanowił widocznie sprawdzić nasze teorie, gdyż już o godzinie 17 spinaker, grot i bezan lecą w dół; stawiamy małego grota i na krótko genuę, którą w pół godziny później zmienia fok. Ciśnienie, wolno spadające od rana, maleje teraz gwałtownie. Wiatr jednak nie przekroczył siły 8°B. Gnamy więc przez rozfalowane morze z bezpieczną prędkością aż do wieczora następnego dnia. Ale następnie wiatr dotychczas wiejący z NW, skręca na W i ciśnienie skacze kilka milibarów w górę.

– Zdycha! – mając na myśli wiatr, stwierdza Maciek, wystawiając głowę z kambuza.

Rzeczywiście – wieje już „dycha”: 10°B.

Widok ośnieżonych szczytów Ziemi Ognistej jest czymś niezwykle i strasznym. Odwyczailiśmy się od zimowego krajobrazu. Miesiąc przecież zaledwie minął od upałów w Buenos Aires, gdzie szorty były jedynym ubraniem w dzień i w noc. Podchodzimy blisko brzegu, by określić dokładną pozycję przed podejściem do Cieśniny Le Maire’a. Latarnie Cabo San Pablo i Cabo Peñas znikają w ciemnościach. „Macaj” dryfuje w kierunku cieśniny. Na masztach ani skrawka żagla, szybkość – 4,5 węzła. Lepiej byłoby dryfować wolniej – korzystny dla nas prąd w cieśninie zaczyna się dopiero o jedenastej rano. Sterujemy przez całą noc na wschód – zbyt niebezpiecznie jest nocą podchodzić do owej cieśniny, w której wielu żeglarzy przeżywało poważne kłopoty.

Rankiem skręcamy przy słabnącym wietrze na południe i wkrótce ukazują się niezwykle malownicze, poszarpane łańcuchy górskie Wyspy Stanów. Nad Cieśniną Le Maire’a, od Ziemi Ognistej daleko na wschód, burosine skłębione chmury wyznaczają wyraźną bramę, najprawdopodobniej do piekła. Za nami pozostaje błękit rozświetlonego nieba, my zaś zbliżamy się do ginących w deszczowych szkwałach brzegów Wyspy Stanów i Ziemi Ognistej.

⁷ Merrien, Jean. *Samotni żeglarze*. [przeł. Tadeusz Borysiewicz] Warszawa : Iskry, 1972

Na noc chronimy się do zatoki Crosley na Wyspie Stanów. Trzy światła nawigacyjne na brzegu pozwalają nam na ciągłą kontrolę zakotwiczonego jachtu. Zatoka odsłonięta jest od NW i w razie niekorzystnej zmiany kierunku wiatru można wylądować na kamiennej plaży. Noc jest bardzo niespokojna. Jacht szarpie się na kotwicy, wachtowych smagają gradowe szkwały. Na wachtę wychodzę o czwartej rano. Wiatr ucichł. Termometr wskazuje 2°C. Dla rozgrzewki pompuję ponton. Od wczoraj czeka słoik z farbą i pędzel – trzeba uwiecznić nasz pobyt na tej Wyspie. Prawdopodobnie zawinęliśmy tutaj jako pierwsi.

Dopijam kawę i budzę załogę.

– Kto ze mną płynie na brzeg?

Pytanie zawisa w próżni. Jurek odrzuca śpiwór, ale zimno wpycha go ponownie do koi. Leszek nawet się podnosi, ale też szybko rezygnuje.

Wsadziwszy więc zapakowane w plastikowe worki aparaty fotograficzne za bluzę sztormiaka, sam wsiadam do pontonu. Początkowo wiosłowanie idzie mi dość sprawnie, ale kiedy docieram do przesmyku między skałami, szkwały niemal uniemożliwiają poruszanie się do przodu. Wiosła płaczą się w gęstych wodorostach. Przeczekuję najsilniejsze szkwały zakotwiczony wiosłami w brunatnym zielsku. Wreszcie z cumą w rękę wyskakuję na brzeg. Odciążony ponton unosi się w górę jak balonik poderwany wiatrem. Przywalam go głazami i ruszam na poszukiwanie drogi do stóp latarni Le Maire, gdzie zaplanowałem umieścić pamiątkowy napis.

Na skalnej półeczce siecze deszcz. Kotwice ślizgają się po ptasim guanie, wiatr szarpie, gdy tylko odrywam się choć trochę od skały. Z wielkim trudem złażę na dół. Wiatr stężał, podrywając z powierzchni morza tumany kropel, kręci nimi diabelskiego młyńca. „Macaj” ledwo widoczny w szarej kurzawie. Mocno zdenerwowany bazgrzę pośpiesznie napis – dopiero później na jachcie uświadomiłem sobie, że napisałem datę o trzy dni wcześniejszą.

Chłopcy podnieśli tymczasem kotwicę i zabierają mnie wraz z pontonem na pokład w „locie”. Wychodzimy na skotłowane wody cieśniny.

Prądy pływowe, odgałęzienie Dryfu Wiatrów Zachodnich i podwodne skały, powodują powstanie w Cieśninie Le Maire’a tzw. *overfalls*. Zawirowania przemieszczanych mas wody wytwarzają krótkie, łamiące się strome fale, które mogą smutno skończyć żeglowanie w tym rejonie oceanu. Wymowny opis forsowania cieśniny podaje Marcel Bardiaux:

Dotychczasowy zachodni wiatr przeskoczył gwałtownie na niesłuchanie silny południowo-zachodni osiągając 12°Beauforta. Dął prosto z dziobu, nie pozostawiało więc nic innego, jak sztormować w dryfie. Znos do tyłu był bardzo szybki, chciałem więc zmniejszyć go dryfkotwą. Owe kilka sekund niezbędne do przyniesienia jej z kabiny, spowodowały katastrofę: podczas gdy trąba wodna wdzierła się do wnętrza przez pokrywę włazu, którą po prostu zamknąłem za sobą zamiast zaryglować, zostałem ciśnięty wraz z całym dobrze przecież umocowanym sprzętem. Podłoga pod naciskiem ciężkich przedmiotów znajdujących się pod nią zerwała wiązania i zostałem zasypany gradem wszelkiego rodzaju pocisków. „Cztery Wiatry” wykonały całkowity obrót pod wodą. Na wpół ogluszony wyskoczyłem z kabiny i z trudem zdołałem uchwycić się stojaka osłony kokpitu, dociskając jednocześnie nogami pokrywę luku. Znow znalazłem się pod wodą, tym razem czas zanurzenia wydał mi się tak długi, że już chciałem puścić stojaki, których się uczepliłem, sądząc, że wszystko jest stracone. Wówczas maszt i ja wraz z nim powoli wynurzyliśmy się na powierzchnię. Sztormowy grot i mocne żagle przednie zniknęły, żalosse szczątki pozostały po osłonie mego kokpitu. Wanty wydawały się być nie naruszone, lecz jacht

zachowywał znaczny przechył, wszystek bowiem sprzęt zwałił się na jedną burtę, na której również zebrała się woda. Zamiast dryfkotwy wyluzowałem pośpiesznie długą cumę mocując ją do łańcucha, który wypuściłem na dobre 30 metrów. Ustaliwszy w ten sposób dryf mogłem puścić ster i zabrać się do pompowania wody. Silnik częściowo zanurzony w wodzie odmówił posłuszeństwa, nie mogłem więc posłużyć się jego pompą i dłuższy czas pompowałem ręcznie. Ukończywszy wreszcie uciążliwą pracę, zająrzałem do kabiny. Panował tam nieopisany chaos: kotwica, zamocowana pod podłogą, strzaskała stół i jedną ze skrzynek prowiantowych oraz wybiła dziurę w poszyciu sufitu. Szczątki butelek i pozrywane przedmioty walały się wszędzie; duszący gaz z wypróżnionej gaśnicy uniemożliwiał oddychanie.⁸

Na szczęście ster „Macaja” nie jest puszczone luzem nawet na kilka sekund. Wiatr też tylko 8°B. Mimo to żegluga przypomina jazdę ciężarówką po wybojach. Na nic zdaje się uważne sterowanie – w najmniej spodziewanych momentach jacht wpada w dziury między falami. Tępe uderzenia kadłuba czują prawie na własnym ciele.

Dalej od brzegu wiatr jakby słabnie, ale i zmienia kierunek na W. Halsujemy pod kliwrem i dużym grotem.

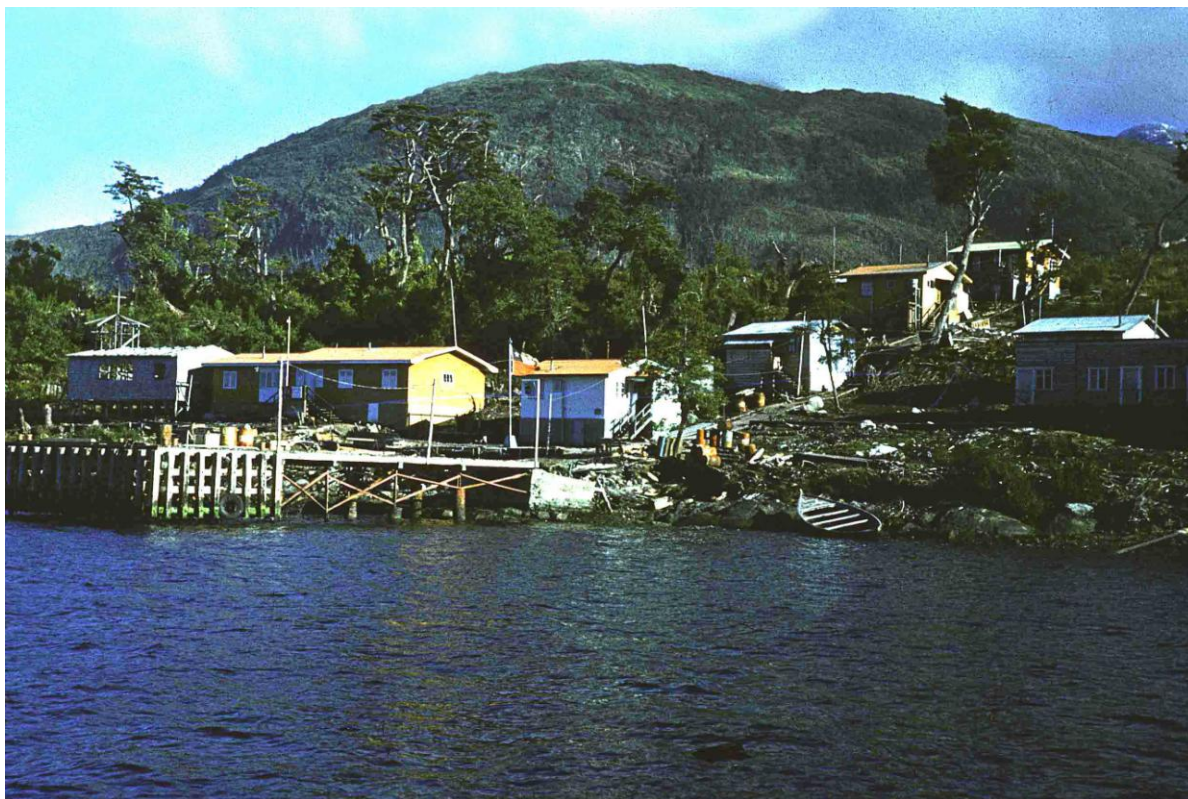
Udało się – namiar na latarnię południowo-wschodniego cypla Ziemi Ognistej Buen Suceso wynosi 010°! Radość nasza płonna, gdyż i tak już niskie ciśnienie spada jeszcze o kilka kresek. O północy wieje już z siłą 10°B, z NW. Stawiamy sztormowy fok, śmiesznie mały żagielek i mały grot z dwoma refami. Dwie doby próbujemy utrzymać pozycję na południe od Ziemi Ognistej i nie dać się zepchnąć na wschód. Próbę schronienia się w zatoce Aguirre, w której ratował się Bardiaux, uniemożliwił wiatr z NW. Następnego dnia wiatr rośnie do 11°B. Szturmujemy na fok sztormowym i bezanie.

Punktualnie jak nigdy, co trzy godziny, „świeży i wypoczęty” marynarz zmienia zmęczonego, mokrego kolegę targanego po kokpicie przez narowisty rumpel. Siedzenie za sterem jest ciężką pracą. Wściekle podskoki jachtu rzucają sternikiem na wszystkie strony; co chwila trzeba wracać na swoje miejsce z jakiegoś kąta kokpitu. Sternik, mimo że siedzi, przyjmuje naraz pozycję leżącą, to znowu stojącą – zależnie od gwałtownych przechyłów jachtu. Bolał wszystkie mięśnie od wstrząsów, mąci się w głowie. Bryzgi chlaszczą białymi grzywami pokład, rozbijają się w wodną kurzawę, którą wiatr niesie sternikowi w twarz, w zaczerwienione od soli oczy. Sam jacht nieźle znosi wściekle ataki wiatru i fal, tylko co jakiś czas kadłub tąpnie z hukiem o wodę, tak iż po ciele przechodzą mrówki. Woda w zębie, w kojach i za kołnierzem. I jeszcze ten hałas. Gwizd i wycie wichru potęguje warkot lin, stukot bloków, trzeszczenie masztu i kadłuba ciężko pracujących na fali.

Gdyby ktoś mi wówczas obiecał, że nazajutrz opłyniemy Przylądek, uznałbym go za szaleńca. A przecież od tego właśnie zacząłem tę opowieść – więc to się stało!

⁸ Bardiaux, Marcel. *Aux „4 vents” de l'aventure – Le défi au cap Horn*. Paris : Flammarion, 1958.

Bardiaux, Marcel. *The Four Winds of Adventure: Round Cape Horn to Tahiti*. London : Adlard Coles & Harrap, 1961.



Posterunek wojskowy w kanale Murray. Nikt nie mówił, że tędy nie wolno

W KANAŁACH PATAGONII

Każdego ranka, wciąż na nowo zaskakiwał mnie widok ośnieżonych szczytów górskich oglądanych poprzez bulaje jachtu – będzie wspominał Jurek zasłużony postój w Ushuaia po opłynięciu przylądka Horn.

To najbardziej południowe miasto świata leży nad zatoką o tej samej nazwie, głęboko wciętą w Ziemię Ognistą. Otaczające od zachodu i północy ponad 1000-metrowe góry Martial powodują, że klimat Ushuai jest bardzo łagodny w porównaniu z okolicznymi obszarami. O tym jednakże mieliśmy się przekonać znacznie później.

W Ushuaia, mając przed sobą 1200 mil wąskich kanałów Patagonii, musimy doprowadzić do dobrego stanu jachtowy zbiornik paliwa. Pułkownik Jorge Luis Perrotto, *jefe*⁹ tutejszej *Base Naval*, złożył nam, wizytę w 2 godziny po przycumowaniu. Wieczorem, wykąpani i nakarmieni zasiadamy z przydzielonym przez *jefe* fachowcem do rozwiązania problemu zbiornika. Ustalono, że trzeba wyciąć w zbiorniku otwór o takich rozmiarach, by zmieściły się w nim bary marynarza – inaczej nie da się oczyścić głębokiego i wąskiego zbiornika. Korzystając z wiadomości nabytych jeszcze w szkole średniej, śmiało podejmuję się wykonania niełatwego zadania mając nadzieję, że w ramach podziału pracy uniknę zatrudnienia w charakterze czyszciciela. Po nawierceniu kilkunastu dziesiątków otworów, za pomocą przecinaka i młotka wycinam, kalecząc ręce, niezbędny otwór. Fachowiec z *Base Naval* dorabia klapę, a Leszek, tkwiąc do pasa głową w zbiorniku, wybiera 3-centymetrową warstwę szlamu osiadłego z brudnego paliwa i farby, którą nieopatrznie pomalowano ścianki zbiornika. Potem czyści go, płucze i znowu czyści czystymi szmatami. Leszek zawsze jest niezmordowany, jeśli robi

⁹ *Jefe* – szef

coś, co może się przyczynić do niezawodności silnika. Z reguły, przed uruchomieniem, sprawdza i koryguje poziom oleju. Czasami jest to niezwykle denerwujące. Silnik to dla Leszka świętość nietykalna dla profanów. W sumie jednak Leszkowa pedanteria wychodzi naszej siłowni tylko na dobre. Kiedy pracuje on przy swej maszynie, nawet kucharz nie ma przystępu do kambuza zarzuconego śrubami, narzędziami, częściami silnika.



Kanal Beagle w drodze do Ushuaia

Postój w Ushuaia odbywa się pod hasłem „wszystko i wszyscy dla maszyny”. A ośnieżone szczyty, lodowce, dzika okolica, prowokują do dłuższych pieszych wędrówek badawczych. Prócz zespołowych wycieczek samochodowych, które rozbudziły tylko moje ambicje odkrywcze, udało mi się raz wyrwać samotnie w teren na pół dnia. Daleko nie zaszedłem, ale widok na kanał Beagle i okolice z podnóża gór Martial wynagrodził trudy marszu po wykrotach, starych dolinach rzecznych, karczowiskach. Nad strumieniem Rio Grande popróbowałem owoców, rosnących na kolczastych krzewach kilkumetrowej wysokości. Smakowały podobnie jak nasze jagody i z łakomstwa zrezygnowałem z dalszej eksploracji terenu.

Po powrocie Tomek i Jurek nie wróżą mi zbyt długiego żywota. Nawet zaczynam już odczuwać ból żołądka. Życie przywraca mi wartownik z portowej bramy wyjaśniając, że owoce nazywają się *calafate* i są jadalne. Cieszy mnie również legenda, według której kto spróbuje *calafate* – musi wrócić do Patagonii.

Camionetą polskiego inżyniera, pana Witteka, poznajemy dalsze rejony Ziemi Ognistej. Jedziemy doskonałą drogą, zbudowaną pod nadzorem właśnie naszego przewodnika, zwaną Paso Garibaldi. Cóż za różnorodność barw i form powierzchni Ziemi! Wszelkie odcienie złota i czerwieni jesiennych buków antarktycznych występują razem z zielonym gąszczem krzewów i traw. Poszarpane skały dwutysięcznych szczytów z kapturami śniegu i niebieskimi lodowcami pomiędzy nimi, przechodzą

w połoniny do złudzenia przypominające nasze bieszczadzkie. Rzeki i strumienie przecinają teren głębokimi dolinami lub spadają z urwiska huczącą kaskadą, by znaleźć w końcu ujście w jeziorze 600 m głębokości, o wodzie zimnej i czystej, bo pochodzącej z topiących się lodowców. Wszystkie te obrazy przesuwają się przed naszymi oczami tak szybko, że ten kalejdoskop prowokuje do refleksji nad niesprawiedliwością natury tak szczerze szafującej swymi darami na tym bezludziu.

Żegluga kanałami Patagonii, zgodnie z przepisami chilijskimi wymaga zabrania pilota i posiadania radiostacji. Zwolnienie od obu warunków uzyskujemy w Puerto Williams, bazie chilijskiej marynarki na wyspie Navarino. Dostajemy też – ku wielkiej radości jachtowych nawigatorów – dokładne mapy, wskazówki o dobrych kotwicowiskach itp. instrukcje.

Uwieńczeniem akcji „wszystko dla silnika” jest zatankowanie we wszystkie posiadane zbiorniki i naczynia 600 litrów ropy. Na rufie pod bomem bezana, na leżach tratwy ratunkowej przeniesionej czasowo na nadbudówkę, spoczywa 200-litrowa beczka oplątana siatką mocujących lin. Kanistry zajmują forpik i część kabelgatu, 50-litrowa plastikowa beczka stoi na rufie, przytroczona do kosza rufowego i relingu. Akwen, po którym przyszło nam żeglować z Ushuaia, tak opisuje Michael Mason, żeglarz, który spędził blisko pół roku w południowej Patagonii:

Można bez obawy powiedzieć, że w tamtych okolicach pogoda jest na ogół prawie zawsze zła, a kraj zupełnie nie nadaje się do zamieszkania, przez większość dni wieją burzliwe wiatry, przez pozostały czas – pełny sztorm, a przez trzy dni w każdym miesiącu – huragan¹⁰

Dalej Mason pociesza żeglujących na zachód: „niekiedy wiatr wieje nawet w Cieśninie Magellana ze wschodu na zachód, lecz nigdy zbyt długo...”

Przebycie 150 mil kanałów prowadzących na zachód, zajęło nam 5 dni. Tuż za Ushuaia szeroki w tym miejscu na 3-5 mil kanał Beagle wita nas wiatrem W 8°B. Mgła i deszcz ze śniegiem. Stawiamy małego grota, by jacht mniej rzucał się na krótkiej, skotłowanej fali. Silnik: blisko 3000 obrotów na minutę. Krótkimi halsami wydzieramy diabłu 24 mile i rucamy o zmięczeniu kotwicę w Puerto Ferrari. Rozpoczął się dla nas niepowtarzalny spektakl w wielu odsłonach pod tytułem: „Kanały Patagonii”. Każdy jednodniowy akt zaskakiwał nowymi dekoracjami, a nocne przerwy dostarczały wrażeń, jakich żeglując po całym świecie doświadczyć nie sposób.

W Puerto Ferrari przejmująco wyją psy, na brzegu pali się światło, szumi agregat. Obecność ludzi, prawdopodobnie pasterzy lub drwali, wśród tej dziewiczej, surowej przyrody, jest czymś bardzo nierealnym. Nikt z pobliskiego brzegu nie interesuje się naszym przybyciem. Nam też nie wydaje się konieczne nawiązywanie znajomości. Zasuwamy klapę zejściówki. Jurek przystępuje do ceremonii rozpalania ciśnieniowej naftowej lampy „Petromax”. Nabiera w gumową gruszkę spirytusu i wtryskuje go do zbiorniczka pod koszulkę żarową. Zapala. Koszulka spopieliła się jakby i lekko zaczerwieńiła. Pod wpływem rosnącej temperatury lampa zaczyna szumieć. Jurek otwiera zawór wylotowy i pary naftowe rozżarzają koszulkę do jasności 500-watowej żarówki. W mesie robi się widniej niż w dzień. Wkrótce jest również ciepło: tak ciepło, że siedzimy w koszulkach i spodenkach. Gotuję wodę na herbatę i wychodzę na pokład zakręcić gaz. Jest cicho i świeci księżyc. Jacht pokrywa gruba warstwa śniegu.

Rankiem załoga odgarnia śnieg i rozpoczyna się gimnastyka poranna, od dzisiaj systematyczna i wyczerpująca.

– Hej raz! Hej raz! – to chłopcy ciągną kotwicę.

¹⁰ Mason, Michael H. *Where Tempests Blow upon the Land of Magellan*. London, UK : Hodder & Stoughton, 1931.

– Kotwica pion! – meldują wkrótce, a Tomek odkrzykuje z rufy:

– Rwij!

Ciężkie żelastwo trzeba teraz podciągnąć pod burtę, założyć pętlę na łapy i wokół relingu wyjąć na pokład. Jacht już płynie na pełnych obrotach silnika w bramę zatoki.

Jestem kukiem, więc tylko moja dobra wola może wypędzić mnie z mesy. Przy rwaniu kotwicy jednak nie ograniczam się do składania chłopcom wyrazów współczucia. Patrząc na ich nosy czerwone z zimna, nie zazdroszczę im zajęć pokładowych. Wyciągnąwszy wespół z nimi kotwicę niezwłocznie śpieszę do mojego kambuza nie tyle z poczucia obowiązku, co w poszukiwaniu miłego ciepłka. To się nazywa „muszę pozmywać po śniadaniu”.

Tego dnia żegluga rozwija się podobnie jak dnia poprzedniego, tylko kończymy ją wcześniej – już o godzinie piętnastej. Wiatr tężeje do 10°B i przestajemy posuwać się do przodu. Podchodzimy do piaszczystej plaży w Caleta Ola. Na brzegu długonogie i długoszyjne guanako stoi osłupiałe tak niezwykłą wizytą. Plusk spadającej kotwicy i płowobrunatne zwierzę cicho jak zjawia ginie w gąszczu. Niskie chmury sypią śniegiem lub deszczem. Kiedy słońce wygląda przez dziurkę w niebie, na zachodzie poczyna świecić niebieskim blaskiem lodowiec Holandia. Chłopcy nie chcą na razie słyszeć o jakichkolwiek wyprawach – dość mają mocnych wrażeń z minionego dnia. Decydujemy się obaj z Tomkiem. Właśnie powstaje kolejne okno w stratocumulusach i wiatr nieco słabnie. A więc ryzykujemy: ponton na wodę i jazda!

Jakże byliśmy naiwni! W odległości 50 metrów od jachtu dosięga nas silny szkwał. Śnieg bije w oczy wyciskając łzy, by za chwilę ustąpić kłującym razem lodowatych kulek gradu. Wiatr stara się wderzeć pod ponton i wywrócić nas z całym sprzętem fotograficznym do lodowatej wody. Wiosłować nie ma potrzeby. Wiatr i tak gna nas szybko, tyle że nie bardzo tam, gdzie byśmy chcieli. Wiosłami stara się utrzymać pożądany kierunek ślizgu.

Z dużą prędkością dobijamy do kamienistej plaży. Ponton podskakuje na kamieniach. Wyskakujemy do wody – obciążony ponton może rozpruć się na ostrym głazie. Ruszamy brzegiem lodowcowego strumienia. Po słońcu drzew wydaje nam się, że wiatr osłabł, wkładamy więc do dzwiganego przez nas pontonu pozawijane w celofanowe worki aparaty fotograficzne. Po chwili musimy je wylawiać z płytkiego, na szczęście, strumienia. Dalej z pontonem nie da się iść. Przywalamy go konarami, by wraz z nim nie utracić szansy powrotu na jacht. Zapada zmierzch. Śnieg pada gęsty, potęgując narastającą ciemność. Wchodzimy ścieżką wydeptaną przez guanako w las. Cisza. Słychać tylko nasze buty, taplające się w miękkim, nasiąkniętym wodą jak gąbka mchu. Coraz mniej wyraźna ścieżka rozmywa się w końcu zupełnie wśród ociekających wodą krzaków i wysokich traw. Przez godzinę jeszcze posuwamy się naprzód, zapadając się co chwila w podziemne strumyki, omijając trzęsawiska, które rozpoznać można po tym tylko, że postawiona na nich noga zapada się powyżej kolan w roślinno-błotnej brei.

Na nic nie zdały się moje prośby by kontynuować wędrówkę. Tomek nakazuje odwrót i ma niewątpliwie rację.

Do pontonu docieramy, gdy jest zupełnie ciemno. Wita nas znajomy gwizd wiatru – ale przynajmniej nie pada. Do jachtu mamy tylko czterysta, może pięćset metrów. Próbujemy wiosłować po kanadyjsku: co dwie pary rąk, to nie jedna. Nie posuwamy się jednak ani o krok naprzód. Jestem już mokry do pasa i nie mam nic do stracenia. Wchodzę do wody – decyduję się ciągnąć ponton jak tylko daleko będę mógł. Trzymając się blisko brzegu udaje mi się przeholować go sto metrów. Bierzymy się następnie znów za wiosło, krótkimi zrywami poruszamy się nieco do przodu. W momentach, gdy dopada nas szkwał – chwytamy się kamieni i alg, kiedy zaś nieco cichnie – młócimy zażarcie

wiosłami. Słabe światelka jachtu przywołują wspomnienie ciepłej mesy, gorącej herbaty. Na pomoc nie możemy liczyć: zbyt płytko, by jacht mógł podejść – gdyby nawet zamknięci w mesie chłopcy usłyszeli nasze wołanie zagłuszane przez wycie wichru i szum fal. Sytuacja niemal bez wyjścia zmusza nas do dalszych wysiłków. Osiągamy w końcu nawietrzny brzeg i już z wiatrem dryfujemy do jachtu. Leżę długo na pokładzie – mokry i rozgrzany niedawną harówką. Jest mi bardzo dobrze.

Dzień następny nie przynosi w sytuacji meteorologicznej żadnych zmian. Stoimy w Caleta Ola – szkoda żagli i paliwa na te nędzne kilka mil, które moglibyśmy wywalczyć.

W komfortowych dla kucharza warunkach postoju na kotwicy, serwuję suty obiad: rosół z kogutkiem, kaszę gryczaną z jajami sadzonymi na boczku i sałatkę ze świeżych warzyw. Raptem czujne ucho naszego mechanika wyławia odgłosy silnika. Wolno podchodzi ku nam bardzo bojowo wyglądający kuter patrolowy chilijskiej marynarki wojennej. Kapitan pyta po angielsku, czy nie mamy kłopotów. Wdzięczni jesteśmy za ich troskliwość. Nietrudno przyszło im znalezienie nas – zatok dogodnych do kotwiczenia nie jest tak wiele, ale to ładnie, że nas w ogóle szukali w czasie tak paskudnej pogody. Chciałbym tym marynarzom okazać jakieś wyrazy sympatii, podziękowania, zrozumienia, ale cokolwiek bym powiedział byłoby to śmieszne i pretensjonalne. Kapitan pociesza nas, że pogoda powinna się następnego dnia poprawić i zgrabny, w ochronnych barwach okręcik odpływa. Nie mogę odmówić sobie w tym momencie przyjemności opuszczenia naszej biało-czerwonej bandery w pożegnaniem salucie.

Tego samego dnia wychodzimy po południu na kanał Brazo Noroeste. Wiatr tylko 5-6°B, więc następuje dosyć szybki przeskok w śnieżnej zadymce kilkanaście mil do Caleta Morning. Bardzo zła widoczność uniemożliwia oglądanie lodowców Italia, France, Alemania i największego – Romanche. One – i dziesiątki innych – powodują, że w tym rejonie „pogoda jest prawie zawsze zła”. Te kilka godzin na pokładzie zasypywanym śniegiem sprawiają, że mesa wydaje się nam szczególnie przytulna. Zostaje więc nazwana odtąd „leśniczówką”. Alladyn Jurek zapala cudowną lampę. Mokre ciuchy parują. Herbata z rumem jest napojem bogów dla ledwo odtajających marynarzy. Wyciągamy szachy, karty, ulubione książki i na parę godzin nie istnieje dla nas ten przerażająco dziki, nieokiełznany świat poza mesą.

Nasza bezradność, nieumiejętność odmalowania, utrwalenia i przekazania ewentualnym przyszłym czytelnikom naszych wspomnień, obrazu tego świata staje się głównym tematem cowieczornych dyskusji. Sprowokowała je książka Parandowskiego „Luźne kartki”¹¹. Książka o błahych sprawach, a takie opisać jest przecież najtrudniej. Konieczny jest po prostu naprawdę wielki talent.

Nazajutrz wielki lodowiec Romanche, spływający szerokim jęzorem z blisko dwukilometrycznych szczytów Gór Darwina, długo kryje się przed nami przysłonięty śnieżną kurzawą. Na moment tylko błysnęło słońce, umożliwiając nam sfotografowane ostatniego jęzora tego lodowca bezpośrednio spływającego do Brazo Noroeste.

Niewiarygodnie szybko następuje poprawa pogody, gdy zostawiamy za sobą obszar obfitujący w te lodowce. Tego dnia przybywamy w drodze na zachód 55 mil. Następnego dnia jeszcze kilka mil więcej. Już się nam wydaje, że postój w małej zatoce na półwyspie Brecknock (pozycja: 54° 39 S i 71° 49,5 W) będzie punktem zwrotnym w naszej żegludze. Cieszymy się, że będziemy mogli płynąć wreszcie na północ! Tymczasem wiejący przez pięć dni z małymi przerwami zachodni wiatr, przeskakuje na NW. Ogarnia nas czarna rozpacz – kanał Brecknock prowadzi dokładnie pod wiatr. Czyżbyśmy byli skazani na żeglowanie pod wiatr i to o sile nigdy poniżej 6°B? Na to wygląda.

¹¹ Parandowski, Jan. *Luźne kartki*. Wrocław : Ossolineum, 1967.



Kanały Patagonii. Lodowiec Romanche

Przy wejściu do kanału Cockburn fala z otwartego Pacyfiku wyrzuca na podłogę z półek nasze przybory toaletowe. Na szczęście wiatr słabnie z godziny na godzinę. Nawigatorzy, radośnie podnieceni decydują się zaryzykować przejście kanałem Acwalisan, żeglownym w zasadzie tylko dla marynarki wojennej. Udaje nam się. Z jednym postojem w Puerto Yelcho, tuż przy wyjściu na Cieśninę Magellana. W Puerto Yelcho dryfujemy z silnikiem pracującym na luzie. To nowy sposób spędzania nocy w kanałach Patagonii. Dotychczas stawaliśmy przeważnie na kotwicy, raz przywiązaliśmy jacht do nadbrzeżnych drzew, a w którejś z zatok cumowaliśmy nawet do prawdziwej boi. W Puerto Yelcho, przy wiejącym południowym wietrze, nie możemy zakotwiczyć ze względu na znaczną głębokość zatoki.

Cieśniną Magellana płyniemy znów na silniku i pod żaglami. Kilka mil przed wyspą Carlos III Tomek wypatrzył przed nami żeglujący jacht. Z przeglądu map najbliższych kotwicowisk jasno wynika, że jeżeli jacht ten nie żagluje nocą, to powinien zatrzymać się w zatoce Borja. Nocą już, podnieceni niecodzienną sytuacją, wchodzimy do zatoki.

Jest! Rozpoznajemy pomarańczowy kadłub jachtu *Willywaw*, to on przecież opuszczał właśnie Ushuaia, gdy my obkładaliśmy cumy na polerach nadbrzeża. Jacht kołysze się teraz lekko na spokojnej wodzie zatoki. Rzucamy obok kotwicę i z butelką szampana płyniemy pontonem. Kapitan Villy de Roos jest Belgiem. Wraz z córką i jednym tylko marynarzem opłynął Horn i niespiesznie żegluje do Valparaíso. Stamtąd – na Polinezję. Jacht wzbudza w nas zazdrość. Jest znakomicie przystosowany do oceanicznej turystyki. Kadłub – z nierdzewnej, używanej do wyrobu kas pancernych stali Siemens, wysoka wolna burta, niewielka nadbudówka. Płynne linie przy dość pełnym kadłubie składają się na to, że w 12-metrowym zaledwie jachcie jest więcej mieszkalnej przestrzeni, niż na *Maciejewiczu*. Maszty Proctora, bogate wyposażenie elektroniczne włącznie z autopilotem. Klimatyzacja i 50-konny silnik pozwalają żeglować wygodnie, szybko i bezpiecznie. Oczywiście jeśli wszystko funkcjonuje. Dla mnie przerażająca jest ilość rzeczy, które mogą się popsuć na takim jachcie. Wiele godzin poświęca Jurek, by na „Macaju” utrzymać „na chodzie” prądnicę, instalację

elektryczną, log, echosondę (tylko!). I teraz właśnie zamiast popijać szampana w miłym towarzystwie, ślęczy nad zatartym wałkiem prądnicy.



Willywaw w Caleta Borja

Nazajutrz lądujemy z kapitanem *Willywaw* na brzegu. Joshua Slocum dwukrotnie w swej podróży przez Cieśninę Magellana kotwiczył w zatoce Borja i tak pisze o niej w swej książce „Samotny żeglarz”:

*Piękna pogoda jeszcze bardziej podkreśliła samotność tego miejsca. Doszedłem wreszcie do samotnej mogiły, przy której zawróciłem. W powrotnej drodze napotykałem rodzaj pomnika, który zrobił na mnie wrażenie Kalwarii: marynarze ze wszystkich stron świata, ciężko dźwigający swe krzyże, postawili je tam ku przestrodze tych, którzy mają przyjść po nich.[...] Przeczytałem imiona wielu statków, niektóre z nich zapisałem w swym pamiętniku, inne nie dały się odcyfrować. Wiele krzyży pochyliło się i popadało. Spomiędzy rąk, które je stawiały, niejedna już uspokoiła się na zawsze. Wokoło panował ponury nastrój, nie zwlekając więc powróciłem na jacht, aby otrząsnąć się z niemiłego wrażenia.*¹²

Obok wielu innych, umieszczamy wspólny z *Willywaw* krzyż z nazwami i rysunkami naszych obu jachtów, wypalonymi ze znanstwem przez Leszka na mahoniowej desce.

W Cieśninie – znowu przeciwny wiatr 7-8°B. Kiedy to się skończy?

Załoga *Willywaw* nie lubi widoczne takiej żeglugi. Im się przy tym nie spieszy. Toteż w jednej z mijanych zatok widzimy znajomy pomarańczowy kadłub kołyszający się na kotwicy – czeka tam na lepszą pogodę. Nasz „Macaj” nie poddaje się pogodzie tak łatwo. Kotwiczymy więc dopiero w zatoce

¹² Slocum, Joshua. *Samotny żeglarz*. [tłum. Ludwik Szwykowski] Warszawa : Wiedza Powszechna, 1958.

Parda. Zatokę otaczają skały na kształt tronu z poręczami grani łagodnie opadającymi po obu jej brzegach. Zielone pionowe oparcia przecina wstęga 100-metrowego wodospadu. Rano okazuje się, że szkwał podrzucił przycumowany do relingu ponton, wysypał pozostawione w nim nieopatrznie wiosła i złamał flagsztek. Przy pomocy lornetki odnajdujemy te wszystkie przedmioty na pobliskiej plaży. Popłynął tam Leszek z deską zamiast wiosła.



Patagonia – pustka, ale nie pustynia

W dziesięć dni po wypłynięciu z Ushuaia zaczynamy żeglować również nocą. Od położonej na wschód od przylądka Pilar wyspy Tamar, nie płyniemy – jak Slocum – na Pacyfik, ale wychodzimy w dobrze oznakowany kanał Smytha, biegnący wprost na północ. Przed kanałem zza skalnego cypla wyskakuje raptem nieduża rybacka łódź. *Maciejewicz* płynie akurat z prędkością z 8 węzłów i łódka nie dogoniłaby go nigdy. Ale rybacy czegoś od nas chcą, dają znaki. Luzujemy żagle: jacht zwalnia i łódź poczyną się zbliżać. Podajemy cumę.

Na pokładzie kuterka czterech zarośniętych, o indiańskich rysach twarzy mężczyzn w łachmanach i z pięć psów. Stojący na dziobie rybak wymownym gestem prosi o coś do jedzenia i papierosy. *Maciek* wyszukuje jakieś puszki, *Leszek* daje im paczkę papierosów. Grzecznie dziękują i odpływają.

Dwie doby non-stop „*Macaj*” polyka mile do kanału Wide. Królestwo garów i zlewozmywaka objął w posiadanie *Jurek*. Teraz on będzie miał ciepło. *Kambuz* ma czasem i dobre strony.

Kanał Wide. Mam wachtę przy sterze. Wielka misa księżycy oświetla drogę, ale odległości od skał na brzeg wydają się niepokojąco małe, to znów zupełnie bezpiecznie duże. Steruję – stojąc, mogę w ten sposób kontrolować ponad nadbudówką, co dzieje się przed dziobem. W czerń lub granat skał i srebrne migotanie wody wdziera się jakieś *novum* – białe paski u podnóża skał – jakby plaża, czy też piana przyboju.

– Jurek, chodź zobacz, co to jest? – zaniepokoiłem się nieco.

– Cholera! Pewnie kry na przybrzeżnych skałach.

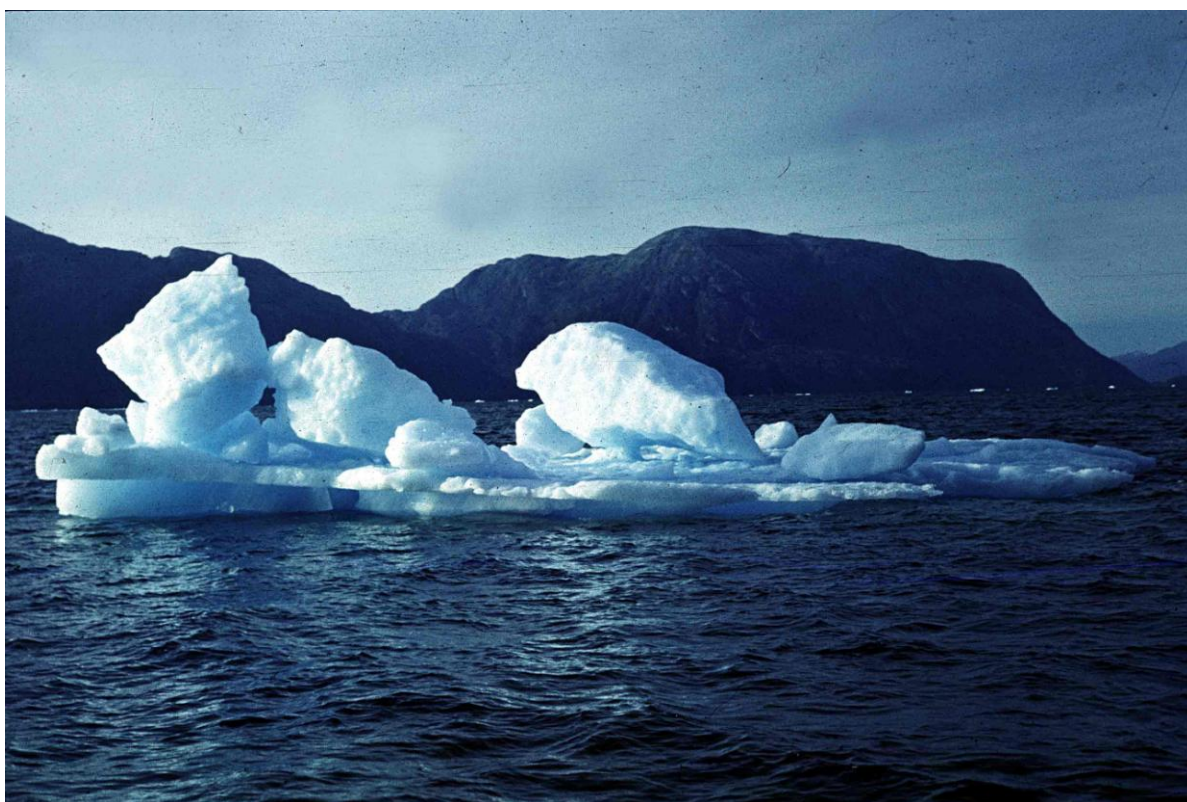
– W Puerto Williams pilot mówił, że tutaj może być lód.

I rzeczywiście. Przed dziobem na środku kanału pojawiają się biało-niebieskie, spiętrzone, wielkości naszego jachtu – kawały lodu. To tylko jedna dziesiąta małych gór lodowych, reszta ich masy jest pod wodą. Za chwilę nadpływają następne. Wielkimi łukami omijamy sunące cicho bryły. Drobną ryz szoruje po kadłubie.

– Wiejemy z powrotem! – decyduje znad mapy Tomek.

– Tu nie ma gdzie się schronić.

Czasem trzeba i tak. Cofamy się kilkanaście mil do Estero Gage na głębokie kotwiczowisko.



Lody patagońskie

Po bezchmurnej nocy, rano zastaje „Macaja” skutego cienkim lodem. Wyjątkowo zimno. Śnieg leży bardzo nisko na zboczach, a nad górskim jeziorkiem, niby nad kotłem, kłębią się gęste chmury. Pod pionową ścianą wzgórz z drzewami uczeponymi każdej półki czy uskoku przemykamy się na szerokie wody kanału. Słońce prześwietla złomy sunącego z chrzęstem lodu. By nie zdrapać lakieru na linii wodnej jachtu, staramy się omijać nawet małe kry lodowe. Cały dzień trwa ten bardzo specjalny slalom. Paso Abismo, wąski korytarz ponad 100 metrów głębokości, z 1000-metrowymi wzniesieniami gór po obu brzegach prowadzi do Puerto Eden.

Ten port u podnóża gór to kilkanaście bud na palach i okazały budynek radiostacji. Mieszkańcy, potomkowie Alakalufów, wracają z meczu piłki nożnej, rozegranego właśnie na łące między drużynami z lewego i prawego brzegu zatoki. Selekcjonerzy drużyn nie mają zbyt wielkiego wyboru:

Puerto Eden bowiem zamieszkuje 150 mieszkańców. Biednie tu, pusto i smutno. Szef radiostacji, po konsultacji z Punta Arenas, sprzedaje nam prawie cały zapas posiadanej ropy – 70 litrów. Trochę mało, ale może skończą się w końcu przeciwne wiatry! Szef daje nam także 4 bochenki chleba. Te bułki pszenne – to cały zapas pieczywa w osadzie. Biorę się za golenie i mycie w misce wody za budynkiem radiostacji. Oczyszcziło się nie tylko ciało – znów czuję się zdolny do wykonywania ciężkiej pracy, znoszenie chłodu i wilgoci. Może to tylko odprężenie po przebyciu trudnego odcinka? Nikt nas nie żegnał, jak i nikt nas nie witał przy drewnianym moło w tej osadzie, gdzie wśród surowej przyrody „czas nie płynie, ale ciecze”.

Na noc stajemy w zatoce Tribune. Maciek, jak zwykle przy takich okazjach, wyciąga z jachtowych zakamarków „absolutnie ostatnie” puszki szynki, ogórków kiszonych i butelkę szampana. Okazja podwójna: Wielkanoc i imieniny Jurka. Pozornie wszystko odbywa się jak zwykle: toasty, życzenia. Radośnie, ale wspomnienia ludzi z Puerto Eden tkwi w mózgu jak drzazga. Jakie oni mają święta? Jakie prowadzą życie? Co ich łączy ze współczesnym światem?



Wielkanoc 1973. Jesteśmy rodziną

Z zatoki Tribune płyniemy do długiego fiordu Seno Iceberg. Pod wyspą Wellington kolejny wrak. Wszedł na skały i stoi na równej stępce – ponura przestroga dla innych. Z odległości kilku mil wygląda tak naturalnie, że schodzimy mu z drogi. Z bardzo bliska dopiero widać, że ten statek płynie donikąd. Kilkanaście mil w bok od kanału Messier płyniemy żółto-zielonym Seno Iceberg. Góry załamują swe odbicie w rufowym odkosie, ptaki na bryłach lodu wydają się zdziwione, ale dalekie od wszelkich obaw. Tniemy w końcu cienką warstewkę lodu. Sprawia to we wnętrzu jachtu, nieprzyjemny chrzęst. Wracamy! Bez żalu, bo na końcu fiordu łagodnie schodzi do wody na pół mili szeroka łącha brudnego śniegu. To ma być lodowiec?

Gdzie mu tam do tych pionowych urwisk i złomów lodu o przenikliwym, niebieskawym blasku z Brazo Noroeste!

Tego samego dnia kilka godzin spędzamy w zatoce Conor. Na zmianę dwiema grupami lądujemy na brzegu. Jacht dryfuje 10 metrów od brzegu, gdzie głębokość sięga kilkunastu metrów. Szukamy tablicy zostawionej siedem lat wcześniej przez „Śmiałych”. Daremny był trud załogi pierwszego polskiego jachtu, który pływał po tych wodach. Tablicę pochłonęła zaborcza, rozpasana zieleń. Ociekająca wodą, pokryta mchami i porostami, wtopiła się w gąszcz nie do przebycia. Koniec kanałów! Drogę wprost na północ zagradza półwysep Taitao, kawałek amerykańskiego kontynentu. Przecinamy na ukos wielką Zatokę de Penas i wychodzimy na ocean. Patagonia żegna nas błyskami latarni Cabo Raper.



Jak wiosłować w kelpach

Jesteśmy zmęczeni i rozdrażnieni. Dziesięciominutowe spóźnienie na wachtę urasta do problemu pokaźnych rozmiarów. Jajka ugotowane na twardo, zamiast na miękko, potrafią zatruć nam cały dzień. Kotwice rzucone w mesie po zejściu z wachty, wywołują ostrą wymianę zdań. Przez szesnaście dni żeglugi z Ushuaia sprzyjały nam wiatry zaledwie przez kilkanaście godzin, a wejście na Pacyfik tak odnotowałem, także w tonacji minorowej:

Opornie rżniemy ocean – wiatry cały czas od NW – NE. Wyspę Guamblin ominęliśmy przy pomocy katarynki. Potem szliśmy na NW, mając nadzieję, że wiatr wykręci w końcu w tym kierunku i lewym halsiem będzie można płynąć trochę na północ. Niestety, wzrósł tylko do 8°B i pod małym grotom kliwrem pasujemy się w Boca del Guafo, cieśninę między wyspami Guafo i Quiteca. Thucze jachtem i nie ma nic lepszego do roboty, jak leżeć lub spać.

To prawda! Atmosfera w mesie skłania raczej do szukania samotności, izolacji od reszty załogi, od denerwującej, powolnej żeglugi pod wiatr. Schodzę z wachty przy sterze. Zapisuję w dzienniku jachtowym przebieg żeglugi. Nanoszę pozycje na mapę. Wyskakuję z ubrań i za chwilę jestem w koi. Zasuвам firankę i nic mnie nie obchodzi, co się dzieje poza moim sarkofagiem.

Koja jest nietykalna. Jest to jedyne miejsce na pokładzie, które można nazwać swoim” – napisał Tage Voss w eseju pod tytułem „Koja”.

Daremny byłby mój trud pisania o koi – Voss zrobił to w sposób wymagający szacunku dla jego wiedzy i pisarskiego talentu. Chciałbym więc napisać tylko o moich wrażeniach z koi. Według Vossa jest *to miejsce wypoczynku i jedyna przystań. Tu się sypia, tu się czyta, tu się ucieka, gdy się przeszkadza innym, czy nie ma ochoty na rozmowę*. A prócz tego jest to moim zdaniem także miejsce, gdzie przeżywa się również swoje dramaty i radości, dławi w sobie wściekłość, szuka ukojenia, przeżywa strach. Strach przed gwałtownym zatonięciem jachtu: można nie zdążyć wygrzebać się ze śpiwora. Strach przed dziobem jakiegoś statku, który może uderzyć w „moją” burtę, nie dając żadnych szans na ocalenie. Prócz tych bardzo konkretnych obaw, bywa, że obudzony z głębokiego snu, przez chwilę jetem przerażony, gdyż nie mogę określić gdzie jest dziób: za mną, czy może przede mną? Kiedyś obudziłem się zlany potem, gdyż śniła mi się szaleńcza jazda *Maciejewiczem* ulicą Zieleniecką w Warszawie. Z trudem wyostrzyłem na most Poniatowskiego – udało mi się nie spaść do Wisły, ale tylko po to, by stanąć przed koniecznością utraty masztów przy przejściu pod wymyślanym wiaduktem, gdzieś w Alejach Jerozolimskich.

Przeważnie jednak wiem, że leżę w koi nogami w kierunku jazdy, odgłosy wody obmywającej kadłub mówią dokładnie, jaka jest prędkość jachtu. A zmęczenie odpędza złe sny. By „nawigacja kojowa” była odbiciem tej rzeczywistości, zamontowałem w suficie lotniczą busolę z fosforyzującą tarczą dla określenia kursu. Pod ręką mam papierosy, pamiętnik, igły do szycia żagli – bo tych nie może zabraknąć; rasky, pełzacze i juzing do ich mocowania. A więc wiele rzeczy używanych wprawdzie dość często, ale pozbawionych jakiegoś stałego miejsca na jachcie. Możliwość określenia się w miejscu i czasie, możliwość wykonywania czynności nie wymagających opuszczania koi, działa kojąco i sprawia prawdziwą radość. Nie mogę oprzeć się wrażeniu, że „koja” pochodzi od „koic”.

Nagła zmiana kanałowego na oceaniczny system żeglugi spowodowała, że im bardziej oddalaliśmy się od lądu, tym bardziej doceniałem walory koi. Tam w Patagonii, wiele czasu spędzaliśmy razem w mesie. Długie, do późna w noc przeciągające się gry w szachy, rozmowy i dyskusje odsunęły na plan dalszy potrzebę samotności. Wróciliśmy na morze i koja na powrót stała się czymś bardzo ważnym i każdemu bliskim.

Przy Boca del Guafo wpływamy na rozległe wody zatoki Corcovado. Z lewej – duża wyspa Chiloé, na której znaleziono niegdyś szczątki jachtu *Mary Jane*, którym 23-letni Norweg Al Hansen jako pierwszy samotny żeglarz próbował w 1934 roku opłynąć Horn ze wschodu na zachód. Opłynął... i zginął! Wyspa jak setki innych. Ma jednak w sobie coś wrogiego – lepiej, że już za nami.

Wiatr mamy z rufy! Jeszcze kilkanaście mil i port. Jak zwykle w takich momentach panuje na pokładzie radosne podniecenie. Załoga wykonuje polecenia kapitana potwierdzając rozkazy donośnym: „Ay, ay sir!” Mycie, golenie – można już darować sobie oszczędzanie słodkiej wody.

Do Puerto Montt w Chile wchodzimy nocą. Podobnie jak uprzednio do Holtenau, Helgolandu, Borkum, Plymouth, Las Palmas, Rio de Janeiro. Przy nabrzeżach pełno statków. Otrzymujemy

pozwolenie na przycumowanie do burty patrolowca wojennej marynarki Chile *Lautaro*¹³. Chilijski marynarz przynosi nam wkrótce na tacy świeże bułeczki, kawał mięsa i butelkę szampana.

– To od kapitana. Przepłynęliście Patagonię, na pewno wam się przyda!

DWA ŚWIATY

Postój przy burcie *Lautaro* nie mógł rozpocząć się oczywiście od czegoś innego, jak od prac pokładowych. Znowu jazda na maszt, oglądanie ściągaczy, lin itp. Spory kłopot sprawia zużyte łożysko prądnic. Wymieniamy je w końcu po kilku dniach dzięki mechanikom patrolowca. Na *Lautaro* zażywamy nieczęstych ostatnio rozkoszy codziennych kąpiei. Robimy drobne „przepierki”. Słuchamy podczas lunchów w mesie oficerskiej opowieści Carlosa Marchant Ahumada, pilota okrętu, o rejsach po Pacyfiku i przyległych morzach na *Esmeraldzie*.

Do miasta – jeśli już wychodzimy – to wieczorem, po prostu aby posiedzieć w innym niż jachtowa mesa miejscu, wypić kawę, piwo. To chilijskie miasteczko nie kusi night-clubami, dzielnicami rozrywek. Kino, kilka knajp i podejrzanych barów – to wszystko, co oferuje marynarzom ze statków zawijających tu po bogactwa Patagonii. Tuż obok portu handlowego, w małej zatoczce znaleźliśmy sympatyczny rybacki port Angelmo. Przez dziurę w portowym płocie, w wolnych od czyszczenia, reperacji i konserwacji chwilach, wymykam się właśnie do Angelmo.

Ubogi jest tu świat, ale rojny i gwarny. Błotnistą, wąską uliczką wchodzi się między dwa rzędy baraków. Te po stronie lewej to składy towaru dostarczanego wprost z rybackich łodzi. Mieszczą się w ustawionych na palach budach, zrzucone z nich rybie odpadki zabiera odpływ. Turyści nie zaglądadają tu zbyt często. Odstrasza ich odór gnijących szczątków, błoto i ponure spojrzenia rybaków, sprzedawców „owoców morza” oraz właścicieli „jadłodajni”, ciągnących się po prawej stronie mrocznej ulicy. W tych garkuchniach znajdują się po dwa, trzy zbite byle jak z desek stoliki, smaży się tam ryby, gotuje zupę ze wszystkich dostępnych *mariscos*¹⁴. Przylegają do nich stragany z małżami podobnymi do naszych, z polskich rzek i stawów, z mniejszymi *ostras*¹⁵, wreszcie z wielkimi skorupami małży *locos*¹⁶. Nazwę tę zawdzięczają dziwnym reakcjom podczas gotowania. Dotknięte mianowicie metalowym przedmiotem *locos*, twardnieją na podszwę i nie nadają się już do jedzenia. Można też kupić krewetki, raki, wielkie ryby i małe *pescaditos* – rybki. Sprzedawcy oferują również butelki wypełnione zawartością czarnych skorup jeżowców. Przykucnięte Indianki proponują pęczki brunatnych alg, spotykanych przez nas w całej Patagonii. Zupa z alg jest ponoć smaczna i zdrowa. Dzieci indiańskie szczególnie upodobały sobie inny przysmak. Zdobywają go same. Z zielonkawego od morskich porostów odłamka skały wyciągają jakieś galaretowate zwierzę i połykają je łączywie na surowo w całości – z wyjątkiem dzioba. Zrozumiałe, że całe Angelmo silnie pachnie jodem. To zapach morza.

Tuż obok tego osobliwego gastronomicznego centrum, w którym nikt z załogi „Macaja” nie odważył się jednak popróbować tamtejszych *mariscos*, kotwiczą łodzie rybackie. Tutejsza łódź – „*lanchia*

¹³ *Lautaro* – młody wódz powstania Indian Araukanów przeciw Hiszpanom. Chilijski bohater narodowy.

¹⁴ *mariscos* – owoce morza

¹⁵ *ostras* – ostrygi

¹⁶ *locos* – liczba mnoga od *loco* – głupi

Chiloe” ma długość 6-7 metrów i jest bardzo solidnie zbudowana. We wnętrzu, wprost na dnie leżą koce, woreczki mąki, czerpak, wiosła – to całe jej wyposażenie. Na kamiennym palenisku buzuje ogień. Rybak podgrzewa na nim wodę w puszcze zawieszanej na długim utrzymanym w ręku drucie. Dym z ogniska uchodzi przez dwa otwory w pokładzie, przykrywane na morzu drewnianymi klapami. Wątpliwe, czy łodzie te mają karty bezpieczeństwa – a pływają przecież w ciężkich nieraz warunkach, po niebezpiecznym akwenie. Z basenu jachtowego w Gdyni na pewno by nie wypłynęły: bosman Wacek miałby spore obiekcje.

Gdy wiatr nie sprzyja, kobiety przeciągają te ciężkie łodzie wzdłuż kanału na szersze wody. Ociężałe – wydawałoby się – z pięciocentymetrowym poszyciem, niezgrabne krypy – ożywają pod gąflowymi żaglami. Zadziwiająca jest ich zdolność ostrego chodzenia na wiatr i dobra szybkość. Ich dzielność morska nie może budzić jakichkolwiek zastrzeżeń. Takielunek natomiast pozostawia wiele do życzenia – ale widocznie lepiej się spisuje niż wygląda.

W Puerto Montt toczy się także mniej egzotyczne życie. Wraz z Leszkiem i Maćkiem udajemy się na proszoną kolację do domu trzech sympatycznych studentek. Wprost z ulicy wchodzimy do przyzwoicieumeblowanego salonu, nawet z telewizorem. Dziewczęta odebrały od nas usłudnie kurtki, rozwiesiły na wieszaku, po czym zakrzętnęły się gorliwie wokół poczęstunku. Speszni taką formą powitania zasiadamy przed telewizorem. Rozgrywany jest akurat mecz piłki nożnej Chile z Ekwadorem. Nerwowo sięgamy po papierosy. Dziewczęta podrywają się, podają ogień i przysiadają w pobliżu w usługowej postawie z popielniczkami w rękach.

Co kraj to obyczaj! Przekonaliśmy się później, że była to jak najbardziej typowa w Chile postawa kobiet wobec mężczyzn, a nie jakiś specjalny wyraz hołdu dla dzielnych polskich żeglarzy.

– Oj, przysłać by tu na przeszkolenie drogie koleżanki z Polski! – rozmarzył się Leszek.

Po obejrzeniu meczu schodzimy po schodach do dużej kuchni z ogromnym stołem zastawionym półmiskami pełnymi... *mariscos*! Nie możemy odmówić. Pytam, co z tego zestawu zasługuje na szczególną uwagę, mając na myśli „co można przeżyć”.

– *Ostras*! – pada chóralna odpowiedź.

Ostrygi w końcu jada się niemal na całym świecie, ale raczej w ekskluzywnych lokalach, a ja nie bywam w nich zbyt często. Dziewczęta muszą więc nam pokazać, jak się to je. Budząc wesołość naszych gospodyń pierwsze ostrygi łykamy, zamykając uprzednio oczy. Małże po otwarciu skorupy skrapia się przed spożyciem cytrynowym sokiem. O smaku ostryg niewiele mogę powiedzieć: łykałem je jednym haustem. Podano również małże na ciepło doprawione serem i w innych postaciach. Zalewaliśmy je obficie winem.

Nie wiem czy to *ostras* czy może wino nappełniło nas wiarą w nasze wokalne umiejętności, ale na stanowcze nalegania naszych gospodyń podejmujemy się wykonania znanego przeboju: „Szła dziewczynka do laseczka” w tercecie. Na bis śpiewają już wszyscy.

W rewanżu proszę Xymenę, Monikę i Alicję o zaśpiewanie znanej nam z Ushuaia piosenki. Jest to niemal drugi hymn Chilijczyków: „*Si vas para Chile*”.

Dziewczęta spoważniały i zaczynają śpiewać. Melodia tej piosenki wznosi się i opada, ciągnie wolno i nagle ostro przyspiesza. Monika zapewnia, że ta melodia jest tak piękna jak całe Chile – są w niej wzgórza, nadbrzeża, równina środkowo-chilijaska i poszarpane Andy. A słowa dobrze podkreślają przywiązanie Chilijczyków do swej ojczyzny:

*Jeżeli pojedziesz do Chile,
proszę, byś zajrzał
tam, gdzie mieszka moja ukochana;
gdzie domek piękny i maleńki
wtopiony jest w zbocze wzgórza*

*I zdobi go winorośl, i otacza laguna
a przed nim rośnie wierzba
która płacze i płacze,
bo ja cię kocham*

*Jeżeli pojedziesz do Chile,
Powiedz jej, że z miłości umieram*

ŚLIWKI ROBACZYWKI

Z Puerto Montt żeglujemy dość szybko mimo przeciwnego południowego wiatru 5°B. Niewielki akwen nie pozwala na powstawanie fali, jacht pod małym grotem i genuą prowadzi się lekko i przyjemnie – nie jest tak bardzo nawietrzny jak pod dużym grotem. To lubię!

Tomek odnotowuje trawersy mijanych wysepek. Reszta śpi. Noc jest bardzo ciemna, a wyjście na zatokę Ancud wąskie, o poszarpanych, skalistych brzegach. Halsujemy sami – nie warto przy takim wietrze wyciągać ludzi. Wychodzimy maksymalnie na lewo, by możliwie najpełniejszym bejdewindem przepłynąć koło wyspy Queullín na „czystą” zatokę. Wyspa zostaje z tyłu. W oczekiwanym namiarze ukazuje się pława, ale charakterystyka światła zupełnie inna niż podana na mapie. Widać za to dokładnie kształt brzegów i nie ma wątpliwości: jesteśmy w zatoce Ancud.

Rankiem zaczęliśmy przy promowym pomoście porciku Chacao na korzystny prąd w kanale Chacao. Wąski korytarz między Isla Grande de Chiloé i kontynentem przelatujemy z szybkością ponad 15 węzłów i ruszamy na północ co wiatru w żaglach. „Pierwsze śliwki – robaczywki”, zwykły mawiać Maciek przy takich okazjach – żeby nie zapeszyć. Tym razem to nie pomogło, gdyż po pierwsze: zdechł zupełnie wiatr, po drugie: woda zabrana z *Lautaro* okazała się niezdatna do picia. Zmieszana była z ropą. Próby filtrowania, gotowania w celu uzdatniania spaliły na panewce i nasz śmiały zamiar dotarcia do Valparaíso non stop – również.

Valdivia za nami. Talcahuano przed nami, ale to dość spory kawałek drogi. Ale przecież jesteśmy dzielni i nie cofamy się. Maciek wydziela zamiast wody resztki soków owocowych z Buenos Aires. Najpopularniejszym tematem rozmów jest oczywiście szklanka herbaty. Po dobie nieustannej pracy trzeba było unieruchomić silnik: z miski olejowej wyciekł olej i dalsze używanie groziłoby zatarciem. Mimo to dwie następne doby żeglowania bez silnika, bez wody i prawie bez wiatru, załoga spędzała wesoło, wręcz beztrąsko.

Maciek niewiele ma kłopotu z gotowaniem i zmywaniem. Po posiłkach, możliwie mało tłustych i pikantnych, starym zwyczajem, pełnym szacunku głosem pyta: *Tea or coffee?* Do dobrego tonu należy długie certowanie się przy wyborze. Maciek z poważną miną przyjmuje zamówienie i przed amatorami „małej czarnej” stawia na stole kubki z odrobiną soku. Zbiera wówczas pochwały dla swego kunsztu parzenia kawy.

Tylko przed snem, w mej dziupli za firanką nadchodzi mnie czasem myśl:

Gdyby zdrowo przywiało – nie byłoby tak wesoło. Jeszcze gorsza byłaby flauta. Jesteśmy przecież ciągle na niebezpiecznych wodach. Czy nasza beztroska nie wynika z tego, że popadliśmy w rutynę? Czy nie jesteśmy zbyt pewni możliwości własnych i jachtu? A przecież nawet Kodeks Morski operuje pojęciem „sił wyższych”, którym zaradzić nie sposób.

Południowy wiatr odegnał w końcu te moje refleksje hen daleko.

Zadowoleni, że nadarzyła się okazja zobaczenia jeszcze jednego portu, wchodzimy do zatoki Talcahuano. „Macaj”, któremu stało się dobrze przy burcie *Lautaro* w Puerto Montt, sam chyba skręca do basenu pełnego stalowoszarych kadłubów. Nikt nie protestuje przeciwko naszej wizycie i wkrótce cumujemy w sercu bazy chilijskiej marynarki wojennej w Talcahuano.

NIEPLANOWANY POSTÓJ

Pierwszą rzeczą jest oczywiście napompowanie nas samych wodą, następną: wstawienie na ogień zupy i herbaty jednocześnie. Następnie przystępujemy do opróżniania zbiorników wody, podobnie jak zbiorniki paliwa nie posiadających innych otworów prócz przewodowych. Przelewamy wodę do zęzy i stamtąd na zmianę wypompowujemy ją za burtę. A jest jej sporo – blisko pół tony. Krzątanie pod pokładem przerywa nam stanowczy, acz bardzo uprzejmy głos wachtowego z bazy, domagającego się zmiany przez nas miejsca postoju. Przenosimy się więc do miejscowego jachtklubu.

Tego samego jeszcze dnia poznajemy pana Zygmunta Koryzmę – wykładowcę Uniwersytetu w Concepción. Uniwersytet zwiedzamy nazajutrz. Kompleks gmachów uczelnianych położony w zalesionej kotlinie, domy studenckie na zboczach wśród 20-metrowych sosen, boiska sportowe, ogromne stawy z oswojonymi pięknymi ptakami, obudziły zazdrość w mojej studenckiej duszy.

Ale w trakcie zwiedzania okolic miasta uczucie zazdrości mija. Tuż za miastem rozciąga się spalona słońcem rdzawoszara przestrzeń zabudowana nędznymi domkami górniczego osiedla. Monotonia i prymitywność zabudowy bez skrawka zieleni sprawiają przygnębiające wrażenie. Kamienną plażę szpecą szyby kopalni węgla. Jedziemy dwoma samochodami. Siedzę przy Scarlet, młodej żonie przyjaciela pana Zygmunta. Mógłbym godzinami ją podziwiać, gdy impulsywnie wyrzuca z siebie hiszpańskie zdania i obserwować mimikę jej twarzy.

– To swoista kokieteria i kobieca prowokacja – tłumaczy mi pan Koryzma. – Ona po prostu chce, żebyś robił „wielkie oczy”; nieczęsto się tu przecież spotyka niebieskookich.

A jednak się spotyka. Pewnego razu wracamy z kąpeli na argentyńskim statku. Przy jachcie stał potężny mężczyzna o jasnych włosach i ogromnej brodzie, jaką widywałem tylko u popów w cerkwi na warszawskiej Pradze.

– *Wy iz etoj jachty?* – huknął na mnie tubalnym głosem po rosyjsku.

– *Tak toczno!* – odparłem zaskoczony, na gwałt przypominając sobie rosyjskie słowa.

– I wyście na tym przyjechali z Polski? Do diabła, *mołodcy* – zaklął z uznaniem i klepnął silnie po ramieniu. – Nazywam się Rościśław Chippine, dla przyjaciół – Sława. Ja także żeglarz. Jutro zabiorę was do siebie. Przyjadę o trzeciej. Do jutra.

Trzasnął drzwiami ogromnego forda, ruszył z rykiem pozbawionej tłumika maszyny, ostro wykręcił i już go nie było.

Nazajutrz wpadamy w tryby maszyny rozpędzonej dla nas przez Sławę, rodowitego Chilijczyka pochodzenia rosyjskiego. Nasz nowy znajomy jest dzierżawcą wielkiego domu towarowego „Astoria”, postacią powszechnie znaną i szanowaną. Zaraz po obejrzeniu jego jachtu pędzimy do Concepción, do redakcji popołudniówki. Abyśmy tam nie stracili zbyt wiele czasu na tłumaczenia, Sława udziela tej gazecie w naszym imieniu bardzo obszernego wywiadu. O naszym rejsie wie już wszystko, więcej chyba, niż my sami... Robią nam zdjęcia z lewej i z prawej – i pędzimy z kolei do studia radiowego. Tam podobnie: Sława pełni rolę tłumacza. Dowcipny i żywiołowy – niemal kieruje wywiadem. Wyciąga z nas i przekazuje do mikrofonu najistotniejsze momenty z naszego długiego rejsu. Wreszcie koniec wywiadu.

– No, a teraz: do domu! Ninoczka czeka z obiadem.

W drzwiach pani Nina Chippine wita nas po polsku. W domu liczne modele statków, jachtów, obrazy o tematyce morskiej, a wśród nich olejny portret naszego gospodarza, z fajką i przy kole sterowym. Bogata morska biblioteka. Z gramofonu płyną piosenki Wertyńskiego, Okudżawy. Każdy pewnie inaczej przeżywa te wspólne chwile, kojarzy różne wspomnienia. Sława nie ukrywa swego wzruszenia – my też, to rozumieliśmy i nikt się tego nie wstydzi.

– A teraz mały egzamin – zapowiada Sława, podając nam po kieliszku złotawego płynu. – Poznajecie co to za trunk?

– Czyżby to był jarzębiak? – odzywa się Maciek nie dowierzając własnemu podniebieniu.

– *Kanieczno!* Minęły prawie cztery lata, jakem go przywiózł z wycieczki po Polsce. W końcu doczekałem się właściwej okazji, by otworzyć tę butelkę.

– Sława, my przecież wracamy do Polski, schowaj ten jarzębiak, jeszcze ci się przyda.

– Nie zawracajcie głowy! Kto się tutaj pozna na takim trunku!

Dalszy ciąg zdarzeń jeszcze bardziej umacnia we mnie wrażenie niezwykłości chwili i miejsca, w którym się znalazłem – pośrednio dzięki mechanikowi z *Lautaro*, który sknocił napełnianie naszych zbiorników. Nina śpiewa pieśni polskie – akompaniując sobie na gitarze. Tak, pieśni polskie – ukończyła bowiem polskie gimnazjum w Krakowie. Załoga śpiewa w zamian „*Studentoczkę*”, „*Kawaliry pręglaszajcie damy*” oraz inne wesołe i liryczne piosenki para-rosyjskie, tylekroć umilające nasze rejsy po Bałtyku.

Gospodyni prowadzi rozmowę w pięciu językach z zaproszonymi gośćmi. Sława tymczasem pokrzykuje z męskiego końca stołu:

– Ninoczka, dawaj coś do picia.

Obecna na biesiadzie para młodych Francuzów nie bardzo rozumie, skąd tak radosna atmosfera w domu Sławy. Z okazji przyjazdu pięciu Polaków? Oni sami poznali Sławę z rekomendacji przyjaciela z Santiago. Przyjechali do Talcahuano, poprosili o gościnę, śpią i jedzą u Sławy ponad dwa miesiące – ale przecież takiego entuzjazmu u gospodarza, jak ci Polacy, swym przybyciem nie wywołali.

Grono biesiadników powiększa się. W kwadrans po telefonie naszego gospodarza zjawia się najstarszy stopniem w Talcahuano *Hermano de la Costa* (Brat Wybrzeża), kapitan tutejszego Stołu „Bractwa Wybrzeża”. Piastując tak wysoką funkcję w *Hermandad, de la Costa* odznaczać się winien nie tylko

długim stażem w organizacji, miłością do morza, opieką nad żeglarzami, ale także elokwencją. Winien bowiem również umieć przemawiać na *zaffarancho* – zebraniach „braci” – często hucznych, trwających kilka dni.

Podstawową jednostką organizacyjną „Bractwa Wybrzeża” jest Stół (*la Mesa*) i to chyba sporo tłumaczy. Wywodzące się z Południowej Ameryki, przede wszystkim z Chile i Peru, idee Bractwa rozprzestrzeniły się także na inne kontynenty. Najwięcej Stołów rozsianych jest w tych europejskich krajach, gdzie pije się najchętniej wino. Ale chodzi przecież nie tylko o biesiady. Leszek tłumaczy na żywo regulamin: surowe przykazania obowiązujące Braci Wybrzeża. *Capitan de la Costa* wygłasza okolicznościowe przemówienie. Mówi o zasadach bractwa, obowiązku pomocy dla żeglarzy, o morzu i ludziach morza ze swadą, ale i dostojną powagą. W końcu, wyrażając uznanie dla uczestników polskiego rejsu, zapowiada zwołanie *zaffarancho*, na którym chciałby przedstawić „braciom” nasze kandydatury na członków tej organizacji. Na początek wręcza nam czarny proporczyk z białym napisem *Hermanidad de la Costa* i wizerunkiem skrzyżowanych puszczeli. Wznosimy toasty: „Za tych co na łądzie!”, „Za Chile!”¹⁷, „Za Polskę!”.

Dobrze po północy Sława zaczyna Leszkowi szeptać coś do ucha.

Pani Nina surowo spojrzawszy na męża, konstatuje z rezygnacją:

– Ja wiem, że Sława chce was zabrać na zabawę! Żeby nie wiem jak go prosiła – on zrobi swoje.

I rzeczywiście! Ryczącym po pustych ulicach Fordem, zajeżdżamy niebawem pod kipiący życiem nocny lokal. Sława jest tu doskonale znany. Oświadcza barmance, że płaci za wszystko, zasiada ciężko na krześle i zasypia snem sprawiedliwego. Nam to nie w głowie. Jest dużo pięknych dziewcząt, wypada mniej więcej po siedem na jednego, a więc tańczymy. Nie wiem, czy od tych tańców, czy też od wina, ale zakręciło nam się w głowach. A przecież już nazajutrz mieliśmy odpływać! Obudziliśmy Sławę i zaproponowaliśmy opuszczenie lokalu, czego się nie spodziewały zapewne ani Pamela ani Juanita ani inne dziewczęta, chociaż zapewniały, że rozumieją duszę marynarza. Docieramy szczęśliwie do jachtu. Tylko podarowany nam tort, przechodząc z rąk do rąk, wymyka się w ostatniej chwili i rozpląszcza żałośnie na pokładzie. Nie bardzo nas to zmartwiło. Przez następną dzień załoga odczuwała zdecydowany brak apetytu.

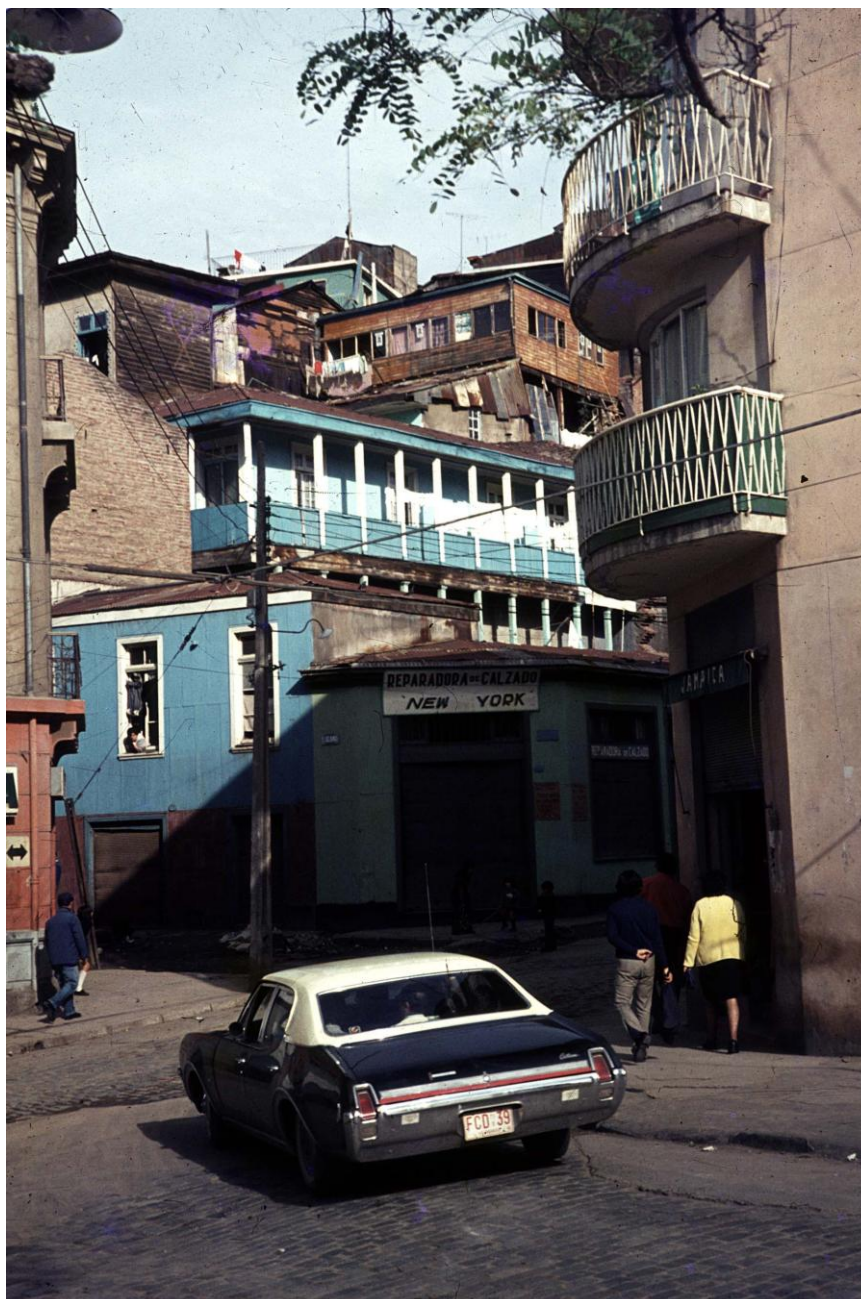
VALPARAÍSO

Nazwa tego największego portu Chile pochodzi od *valle del paraíso* – „Rajska Dolina” – miejsce urodzenia szlachcica z Estramadury Pedro del Valdivia, założyciela tego i wielu innych miast: Santiago, Concepcion, Valdivia, Villarica. Zginął w końcu z rąk Araukanów, walczących o wolność Indian dowodzonych przez dziewiętnastoletniego Lautaro.

Na dotarcie do „Rajskiej Doliny” *Maciejewicz* potrzebował trzy i pół doby, z tego jedną pełną dobę leżał potulnie na burcie, dryfując w silnym do 10°B północnym sztormie. Był to na szczęście ostatni poważny sztorm na morzu w tej podróży. Natomiast żagle, które nie sprawiały kłopotów od Buenos Aires, poczęły teraz zdradzać objawy zużycia. Nie odbyło się również bez awarii silnika.

W zatokę Valparaíso wplywamy – jakże by inaczej – nocą.

Czterystutysięczne miasto rozpostarte szeroko na wzgórzach migoce mgławicą światełek. Wiatru ani śladu. Bomy latają bezwładnie z burty na burtę. Wejście proste, ale martwa fala może rzucić pozabawiony sterowności jacht na portowe główki. Latarnia mruga przyzywająco, decydujemy się więc spuścić bączek i z szybkością pół węzła holować jacht do portu. Podobnie wchodziliśmy ongiś do Sztokholmu i do Visby. Szczęście nam sprzyja i tym razem, toteż jeszcze tego wieczora cumujemy przy kei w Valparaíso.



Och, Valparaíso!

¹⁷ 11 września 1973, a więc w kilka miesięcy po naszym pobycie w Chile, został dokonany zamach. Augusto Pinochet wraz z innymi generałami przy pomocy armii obalił legalny Rząd Jedności Ludowej. W czasie przewrotu zginął Salvador Allende, urzędujący prezydent Chile.

Miasto rozciąga się na czterdziestu trzech wzgórzach. W dolinach – jakby w wyschniętych kanionach – biegną dziewiętnastowieczne uliczki zamieszkane przez zamożniejszą część ludności. Im wyżej, tym domy stają się nędzniejsze, ulice przemieniają się w wąskie, ciemne zaułki, przegrodzone sznurami z suszącą się bielizną, wypełnione uganiającymi się obdartymi dzieciakami. Na samych szczytach, daleko od centrum miasta, stoją już tylko drewniane budy.

W jednej z nich, daleko od portu, mieszka nasz przyjaciel Marcelo. Mimo że naprawdę uznaliśmy go za przyjaciela, zawsze się do nas zwracał per *señores*, więc i dla nas był również *señorem* Marcelo. Prawdziwym domem Marcela była jednak portowa keja – Muelle Prat. Mieszkał w baraku sąsiadującym ze stróżówką portowych wartowników. W baraku nie było okien, ale palił się tam zazwyczaj ogień rozpalony przez starszych kolegów Marcela. Chłopak jadł, co mu dawali żołnierze czy dokerzy, ale wolał takie życie niż ponurą roślinność w domu babki na wzgórzu. *Señor* Marcelo miał może 7 lub 8 lat. Był za młody, by jak jego koledzy – przewozić marynarzy wiosłową lanchią. Był bardzo żywy, uczynny, wszystko wiedział i wszystkich znał: słowem – dziecko portu.

Kiedy cała załoga „Macaja” wychodziła na miasto, Marcelo obejmował służbę na nabrzeżu. Po naszym powrocie, bardzo dumny z zadania jakie na nim spoczywało, relacjonował:

– *Oh, señores!* Dzisiaj było mnóstwo ludzi: najpierw taki pan z panią, potem dwóch panów przyjechało łódką, a później była jedna starsza pani... – i tak dalej.

Przekazywał nam wiadomości, kontakty, wiedział, dokąd poszliśmy i o której godzinie wrócimy. Kiedy na pokładzie mieliśmy gości, a nowi pojawili się na brzegu, wyjaśniał:

– *Señores* są zajęci. Proszę przyjść za pół godziny, albo raczej jutro, bo *señores* są zaproszeni na kolację.

W Valparaíso nie zginęła z jachtu nawet zapalka, choć kradzieże są ponoć plagą tego portu. Przyjaźń z Marcelo zaczęła się na początku postoju. Wracaliśmy na jacht wieczorem. Na nabrzeżu wsiedliśmy na lanchię Hectora, starszego kolegi Marcela.

– Czy możemy wejść i popatrzeć? – zapytał śmielszy Marcelo, gdy lanchia lekko stuknęła o burtę „Macaja”.

Jurek wziął się do smażenia jajek na kolację. Nasi mali goście w skupieniu oglądali tę operację.

– Tak zupełnie najedzeni to oni zapewne nie są – zauważył Jurek i zaprosił chłopców do stołu.

Nie musiał dwa razy tego powtarzać. Odtąd Hector już nigdy nie chciał wziąć od nas pieniędzy za przewóz lanchią, a Marcelo oddał się cały do naszej dyspozycji.

Przyjaźń zobowiązuje, więc kiedy zajęcia jachtowe przerywał cieniutki głosik z brzegu: – *Capitano!* – Marcelo jako dziecko portu znał się na obowiązującej hierarchii – *yo tengo hambre!*¹⁸, wsiedliśmy na ponton, by zawieźć mu coś do jedzenia.

Któregoś dnia znajomi, którzy wiedzieli o naszej przyjaźni z Marcelo, pokazali nam notatkę w gazecie. Notatka traktowała o wypadku przy Muelle Prat. Mianowicie siedmioletni Marcelo S. wypadł z łódki do wody i zaczął tonąć. Wyratował go marynarz. Chłopiec został zabrany do szpitala. Ale nie było go na Muelle Prat tylko przez pół dnia. Niebawem wrócił do swych portowych obowiązków.

¹⁸ *Capitano, yo tengo hambre!* – Kapitanie, jestem głodny!

Przyjaźń naszą przypieczętowała sprawa butów. Marcelo ubrany był w przydługie spodnie i zbyt obszerną marynarkę. Połatanane to było i nie najczystsze. Najgorsze jednak były buty. Miał je w stanie doprawdy oplakany.

– Kupię ci buty – obiecał mu któregoś dnia Maciek.



Maciek i Marcelo w Valparaíso

Odtąd Marcelo codziennie nieśmiało pytał, kiedy mu je sprawimy. Marzył o czarnych mokasynach – takich jak ma *Doctore*. W końcu nadszedł ten wielki dzień. Już wszyscy w porcie wiedzą, że *señores* idą kupić buty dla *señora* Marcelo. Pierwszy sklep mijamy z pogardą – Marcelo wyśmiał stojące tam na wystawie gumowe pantofle. Mijamy także kilka innych sklepów, wreszcie bystre oko chłopca dostrzega upragnione mokasyny.

– Dobrze, Marcelo? – pytamy po wstępnej przymiarce.

– *Claro!* Takie jak ma *Doctore!* – entuzjazmuje się mały.

– Dobierz sobie także skarpetki. Do tych butów dobre byłyby czarne.

– Tak, czarne będą dobre – potwierdza chłopiec z powagą.

Jurek płaci rachunek. Marcelo siada na sklepowej ladzie do przymiarki tym razem skarpetek. Zdejmuje nowe buty i ukazuje bynajmniej nie najczystsze nogi.

– To ja już wolę przymierzyć je na zapleczu – reflektuje się nasz mały gentleman.

Wraca za chwilę już w pełnej gali. I w pełni szczęśliwy.

W kilka dni później Marcelo wręczył nam zdjęcie zrobione przez ulicznego fotografa, na którym – dumnie rozparty na masce eleganckiego samochodu – prezentował swoje buty. Chłopak widział na jachcie naszą „Visit Book”, gdzie znajomi i przyjaciele zostawiali pamiątkowe wpisy i swoje fotografie – i postąpił jak oni. Wkleiliśmy oczywiście i zdjęcie *señora* Marcelo.

Chile – nazywane „Ziemią 25 tysięcy wulkanów” – nawiedzają częste trzęsienia ziemi. Jego wybrzeża zalewają fale tsunami, powstające przy zapadaniu się dna oceanu. W Valparaíso każdej zimy wieje ponadto silny wiatr północny tzw. *temporal*. Port jest odsłonięty od północy ze względu na znaczne głębokości zatoki Valparaíso utrudniające budowę falochronu. *Temporal*, podobny do monsunu, rozpętuje w porcie prawdziwe piekło.

Byłem właśnie z Mackiem w mieście, gdy *temporal* – jak zwykle nieoczekiwanie – uderzył z siłą do 10°B.

Przez blisko dwie doby nie możemy dostać się na jacht. Z nabrzeża „Macaj” wygląda, jakby miał się urwać z trzymającej go kotwicy. Kładzie się na boki, targa jak oszalały linę kotwiczą. Okoliczne statki – spowite gęstą siecią cum i szpringów – podobnie. Stojący najbliżej Jugosłowianin zabezpieczył się dodatkowo. Odciąga go do nabrzeża, wyoszczonego obijaczami, potężna cuma biegnąca ze śródookręcia aż na przeciwległy brzeg portowego basenu. Część statków opuściła port, by sztormować w morzu – zdarzały się bowiem podczas najsilniejszych *temporales* przypadki zatonięcia statków urwanych z kotwicy.

Łódź ratunkowa „*Bote Salvavidas*” uwija się wokół „Macaja”. Przechyły boczne jachtu sięgają 35°. Nasza kotwica nie utrzymałaby jachtu. Ciężka łódź z „*Bote Salvavidas*” rzuca blisko 100-kilogramową kotwicę przed dziobem „Macaja”. Podaje mu linę na pokład i to chyba w końcu uratowało jacht przed niechybną zagładą. W czasie manewrów ulega wprawdzie złamaniu fałszburta i dwie stójki sztormielingu, ale jachtowi nie grozi już niebezpieczeństwo. Chłopcy z jachtu zapewniają nas – przekrzykując wicher – że wszystko w porządku. Nie zazdrościmy im tej huśtawki.

„*Bote Salvavidas*” nie tylko w czasie *temporalu* służy nam pomocą. Organizacja ta, podobna do „*Hermandad de la Costa*”, kładzie główny nacisk na niesienie pomocy ludziom i statkom na morzu, jednak bez tych osłonek tajemniczości i ceremoniału, w jakich się lubuje „Bractwo Wybrzeża”. Członkowie jej są ochotnikami, a organizacja – samowystarczalna. Niezbędne dla egzystencji pieniądze organizacja czerpie ze składek członkowskich i z dochodów, jakie przynosi restauracja, mieszcząca się na piętrze klubowego budynku, tuż przy Muelle Prat. Pomieszczenie klubu „*Bote Salvavidas*” stoją dla nas otworem. Członkowie służą pomocą przy rozwiązywaniu naszych problemów związanych z napełnianiem gazowych butli, z silnikiem czy żaglami. Gospodyni Klubu – *señora* Blanca – gotuje nam niezwykle tanie posiłki, jej mąż – don Lucio – stara się o niezbędne narzędzia do pracy na jachcie i dba o nasze dobro, jak o własne. Kiedyś Leszek i Maciek zrobili w klubowej łazience wielkie pranie. Jakież było ich zdziwienie, gdy wieczorem zastali bluzy i spodnie najwyraźniej uprane po raz wtóry i do tego wyprasowane.

Wolontariusze „*Bote Salvavidas*” wywodzą się z najprzeróżniejszych warstw społeczeństwa i wszelkich ugrupowań politycznych. W organizacji jednak wszyscy są równi, obowiązuje absolutny zakaz mówienia o polityce, pasjonującej przecież całe społeczeństwo.

Pancho z „*Bote Salvavidas*” i kilku innych członków organizacji zabierają nas któregoś dnia do pobliskiej prześlicznej miejscowości wypoczynkowej Viña del Mar, której wjazdu strzeże, przywieziony z Wyspy Wielkanocnej, posąg długouchego Mo-ai.

Ta „Perła Pacyfiku” odbiega zupełnie swym charakterem od Valparaíso. Nowoczesne budownictwo, palmy, piękne plaże. Mieszkają tu ludzie zamożni. Latem, tj. od grudnia do marca, zjeżdżają z Santiago i Valparaíso tysiące turystów. Pancho wiezie nas bynajmniej nie na zwiedzanie miasteczka. Mamy obejrzeć najlepszy lokal rozrywkowy w Chile – „Topsy-Topsy”. Już z zewnątrz wyróżnia się on oryginalną architekturą. Nie stanowi zwartej bryły. Brak w nim jakiegokolwiek symetrii, ma przedziwne kształty okien. Tworzy to całość jak z książek science-fiction, ale wyjątkowo harmonijną. Kelner z latarką prowadzi nas przez labirynt o kształtach tak wymyślnych, jakby je stworzył szalony architekt. Niskie korytarze, wąskie na jedną osobę schodki, ułożone z nieregularnych głazów, sadzawki z fontannami, małe bary niepodobne do zwykle spotykanych, a każdy inny, małe nisze dla kilku tylko osób i spore sale ze stolikami tak ustawionymi, by każdy czuł się intymnie, odseparowany od reszty gości. Komunikację między piętrami rozwiązano kilkoma sposobami. Jest spiralna zjeżdżalnia, strażacki słup i wysoki na dwa piętra młyn. Słysząc skądś muzykę. Feeria światła dyskoteki przerywa raptem ciemności. Tańczy się wszędzie. Największym powodzeniem cieszy się wysepka na środku sadzawki, na którą trzeba wskoczyć. Jeden z kelnerów obsługuje sterczący w sadzawce podnośnik z długim ramieniem, zakończony jakby widłami. Zgarnia nim z wysepki jakąś dziewczynę i winduje ją na poziom wyższych pięter. Na koniec sprawia jej prysznic nad wodotryskiem i odstawia na miejsce. Piski, śmiechy i znów głośna muzyka. Do „Topsy-Topsy” dziewczęta mogą wejść tylko w towarzystwie męskim, więc samotnych dziewcząt ani na lekarstwo. Długo nie zabawiamy w tym niezwykle urokliwym przybytku.

Być w Południowej Ameryce i nie widzieć meczu piłki nożnej? Wdzięczni więc jesteśmy dwu sympatycznym dziewczynom Cecylii i Weronice za zaproszenie na mecz Colo-Colo (Chile) z Independiente (Argentyna). Mecz odbyć się ma w Santiago¹⁹. Valparaíso oddalone jest od stolicy nieco ponad 100 kilometrów. Santiago wita nas nieopisanym tłokiem na wąskich, zabudowanych secesyjnymi domami uliczkach.auta i domy toną w sztandarach i proporczykach dumy Chilijczyków – drużyny Colo-Colo. Na stadionie blisko 100 tysięcy ludzi. Schody między trybunami wypełnione zbitym tłumem, w którym nasza siódemka dzielnie walczy o życie, opierając się stanowczo stratomaniu. W rogach boiska po kilkunastu policjantów z psami, reszta ukryta w podziemnych przejściach. Atmosfera na trybunach gorąca. Wokół boiska biega „zagrzewacz” publiczności z tubą głosową.

– *Que es*²⁰ Colo-Colo? – pyta zagrzewacz.

– Chile! – ryczy 100 tysięcy gardeł.

¹⁹ Stadion *Estadio Chile*, który podczas mojej wizyty w Chile (czerwiec-lipiec 1973) wyglądał tak niewinnie, stał się kilka miesięcy później miejscem faszystowskiej kaźni. Po zamachu stanu dokonanym 11 września 1973 przez Augusto Pinocheta, jego żandarmi zgromadzili na płycie stadionu kilka tysięcy więźniów. Pierwszych 600 osób przywieziono na stadion już 12 września. Wśród nich był Víctor Jara, poeta, kompozytor, muzyk, reżyser teatralny, uznawany za wroga reżimu, gdyż był bardem narodowym, aktywistą politycznym i należał do Komunistycznej Partii Chile. Jara został zamordowany po torturach 16 września 1973. Dzisiaj stadion nosi jego imię: *Estadio Víctor Jara*.

²⁰ *Que es?* – co to jest?

– *Que es Chile?* – krzykacz.

– Colo-Colo! – tłum nie ma wątpliwości.

Dla odmiany, pod batutą zagrzewacza, połowa trybun skanduje:

– Chi! – Chi! – Chi!

Reszta:

– Le! – Le! – Le!

I wszyscy razem:

– *Co-lo Co-lo de Chi-le!!*

Gra obu drużyn nie stała jednak na najwyższym poziomie, Argentyńczycy w końcu zremisowali 0:0 i tym samym przeszli do finału Pucharu Ameryki. Żadnych poważniejszych ekscesów nie było, prócz obrzucenia gradem butelek i kamieni egzekwującego rzut różny Argentyńczyka.

Po meczu rozżaleni kibice chętnie by jednak wyładowali swe niezadowolenie i niewiele brakowało, a uczyniliby to na mnie. Hiszpańskiego uczyłem się właśnie w Argentynie. Wyglądam jak „gringo”²¹, a wyjaśnienia rozpocząłem od „yo” (ja) wymawionego „džio”, jak to się praktykuje w Argentynie, w odróżnieniu od Chile, gdzie mówi się „jo”. Skończyło się dobrze, ale wróciliśmy na jacht (autostopem, bo w drodze popsuł się autobus), przemarznięci i wściekli.

Szwedzki statek *Silver Gate* miał wyjść w morze i poznany kilka dni temu marynarz z tego statku Hons przyszedł się z nami pożegnać.

– Może chcecie poznać faceta, który płynie na wiosłach do Australii? – przypomniał sobie. – Przywieźliśmy go ze Szwecji, jutro ma wypływać.

Biegiem pomknęliśmy na statek. Przy stalowej ścianie statkowej burty kołysała się odkryta łódź wiosłowa z tworzyw sztucznych. Obecny w niej mężczyzna około czterdziestki poprosił właśnie o oddanie cumy, chwycił za długie wiosła i oddalił się w kierunku Muelle Prat. Pędem wracamy na jacht. Przy jego burcie zastajemy przycumowaną łódź. Nazywa się *Waca Moana* (Córka Oceanu). Przedstawia nam się jej właściciel, jasnowłosy i wysoki:

– Jestem Andres Svedlund. Jutro wypływam. Mogę do was przycumować?

– Oczywiście. I zapraszamy na kolację.

Schodzimy do mesy. Kuk zabiera się do przyrządzania kolacji. Tomek wyciąga butelkę wina.

– Mnie nie nalewajcie, nie piję – Andres robi przeczący ruch ręką.

Je za to dużo, bez skrępowania i z wielkim apetytem. Padają pierwsze pytania. Andres jest rozmowny, wydaje się być pewny siebie.

– Dlaczego nie wypływasz z Callao, byłoby łatwiej, a przede wszystkim cieplej?

– *Silver Gate*, którym przyjechałem, zmienił trasę i nie wszedł do Callao. Popłynę więc z Valparaíso.

²¹ Gringo – obcy, ale najczęściej (pejoratywnie) w znaczeniu „obywatel USA”, prawdopodobnie od koloru munduru, zielonego – *green*.

Podaje szczegóły planowanej wyprawy. Rysuje się obraz tego, co czeka Andresa w szaleńczym rejsie.

– Sądzę, że powinienem osiągnąć Australię po 6-7 miesiącach wiosłowania. W zbiornikach, mieszczących się w podwójnym dnie łódki mam 100 kilogramów ryżu, melasę z trzciny cukrowej, suszone figi, olej. W małych pojemnikach 300 litrów słodkiej wody. Liczę na deszcz i rybołówstwo, będę też pił wodę morską, ale niedużo. Rano na spirytusowej kuchence będę gotował ryż z olejem. Na obiad będzie jeszcze ciepły, a na kolację może być zimny. W nocy trzeba będzie stawać w dryf na 6 godzin snu.

– Nawigacja? Nie jest trudna, trzeba wiosłować cały czas na zachód, kontrolując tylko szerokość geograficzną. Map nie mam prawie wcale. Nie wiem, gdzie wyląduję, a zabranie kompletu map brzegowych kontynentu nie ma sensu...

Andres mówił o tym wszystkim tak, jakby wybierał się na tygodniową wycieczkę kajakiem.

– Masz jakieś doświadczenie w wiosłowaniu?

– Tak, w 64 dni przewiosłowałem Ocean Indyjski, z Australii na Madagaskar. Ale to było łatwe. Miałem sprzyjające wiatry, tylko łódź słabszą, drewnianą. Nazywała się *Roslagen*. Miała zamykaną kabinę, do której ciężko się było dostać. Na *Waca Moana* mam wszędzie łatwy dostęp.

– Woda też go ma! W sztormie nie będziesz miał gdzie się schować, wysuszyć ubrania.

– Nie będzie tak źle!

Długo w noc opowiada Andres o swym życiu, podobnym do podróży, w którą się wybrał.

Urodził się w malutkim szwedzkim miasteczku Mullsjö. Mając 12 lat uciekł z domu. Po wielu perypetiach wylądował w Nowej Zelandii, która stała się dlań drugą ojczyzną. Pływał jako marynarz, zjeździł rowerem Północną Afrykę, by w końcu osiąść na... Polinezji. Ożenił się z Polinezyjką, ma dwie córki. Ale żona go nie rozumiała, narzekała ciągle, że nie zajmuje się domem. Kiedyś nocą chciała mu uciąć głowę maczetą...

– Uciekłem więc i teraz mogę spokojnie wiosłować – kończy smutno Andres.

Kiedy nazajutrz, jak zwykle koło ósmej, wstajemy z koi, Andresa już nie ma. Pobiegł do miasta załatwić ostatnie formalności i kupić półszlachetne kamyki lapis lazuli.

– Na biznes w Australii – jak tłumaczył nam w nocy.

Kilku dziennikarzy denerwuje się nieobecnością bohatera dnia. Leszek udziela informacji o podróży, parametrach *Waca Moana*. Na nabrzeżu czeka telewizja i tłumek gapiów. Dopiero koło południa Andres wpada na nasz jacht, natychmiast odwiązuje cumkę i siada na wiosłarskim wózku.

Chwytam za aparat, by jak sądzą, zrobić zdjęcie próby technicznej.

– Może chcesz trochę jabłek? – proponuje Leszek.

– *Well* – godzi się Andres – tylko nie za dużo. Ja zaś wam zostawiam te spodnie i sweter: będzie mi za gorąco!

Kładzie rzeczy na pokładzie „Macaja” i chwyta za wiosła.

– Do jakiego portu płyniesz? – pyta Leszek, myśląc o ewentualnej korespondencji.

– Człowieku! – Andres podnosi głowę ze zdziwieniem – Nie do portu! Mnie chodzi o kontynent!

Nie obdarza ludzi bijących mu brawo ani jednym spojrzeniem i długimi pociągnięciami wiosła kieruje swą *Waca Moana* w portowe główki. Niebawem ginie w sinawej mgielce zatoki Valparaíso.



Andres Svedlund rusza na Pacyfik



„Będę wioslował, to się rozgrzeję!”

Było to w tydzień chyba po naszym przybyciu do Valparaíso. Dziesięć następnych pracowitych dni obfitowało w opisane już zdarzenia i przeżycia, które spowodowały, że załoga zaczęła używać innej nazwy Valparaíso: *Puerto de Nostalgia* – Port Tęsknoty. Może przyczyniły się do tego Cecylia i Weronika. Być może i one...

I oto znów wypływamy na ocean. Daleko odprowadza „Macaja” łódź wypełniona znajomymi i przyjaciółmi. Długo obserwujemy pożegnalne gesty Juanity. Macha ku nam białą chusteczką – i chyba ociera nią także oczy...

NIECH ŻYJE NAM GÓRNICZY STAN!

Górnictwo niewiele ma wspólnego z żeglarstwem. Bywają jednakże okoliczności, w których żeglarze mogą znaleźć z górnikami wspólny język, wspólne problemy i czuć się podobnie jak oni. Następny postój „Macaja” miał wypaść w maleńkim porcie Huasco, 340 mil na północ od Valparaíso.

Ale zacznijmy od tego, że kilka dni przed wypłynięciem z Valparaíso, Marcelo wywołał mnie z jachtu (byłem sam) na nabrzeże. Już od dobrych paru chwil stał tam niewysoki mężczyzna z teczką, z zainteresowaniem oglądając nasz jacht. Przedstawił mi się jako Alfred Tomiak, dyrektor budowy głębinowej kopalni żelaza Boquerón Chañar. W samym sercu pustyni Atacama przebywa wraz z nim od blisko 9 miesięcy polska ekipa budowlana górników ze Śląska. O naszym pobycie w Valparaíso dowiedział się w Santiago, dokąd przybył służbowo. Bardzo miło mu spotkać rodaków i gorąco zaprasza ich w gościnę u polskich górników na Atacamie.

Ucieszyłem się z zaproszenia. Niestety, inżynier Tomiak bardzo się śpieszył i nie mógł nawet zwiedzić naszego pływającego domu.

– Zobaczę go w Huasco! – oświadczył, wypisując nam adres i numery telefonów dyrekcji budowy na Atacamie.

Po powrocie załogi, złożyłem jej sprawozdanie z niecodziennego spotkania. Kapitan zaoponował przeciwko zawinięciu do Huasco z braku czasu na wizyty, ale załoga stanęła po mojej stronie i przekonała Tomka. Tymczasem jednak, już w dwie godziny po rozstaniu z łodzią *Bote Salvavidas* stanął nam silnik, tak dobrze rzekomo odremontowany w Valparaíso. Zaczęły się kolejne awarie spowodowane zanieczyszczeniem wtryskiwaczy paliwa.

Wolno więc snujemy się po oceanie, wśród wiecznej mgiełki wiszącej nad zimnym Prądem Peruwiańskim. Niebo ciągle w chmurach nie poprawia minorowych nastrojów, wywołanych nikłymi przebiegami dobowymi sięgającymi zaledwie 80 mil. Trzeba coś wymyślić dla odprężenia. Pada propozycja fotografowania „Macaja” i jego załogi z pontonu.

Oplływamy z Leszkiem jacht pontonem, aparaty trzaskają, jak na ślubie królowej Elżbiety. „Macaj” – mimo pozornego bezruchu wody – ginie nam raz po raz z oczu pomiędzy długimi falami.

Zaraz po tych atrakcjach mamy następną: pęka ściągacz prawego topsztagu. Zakładamy nowy z szekłą przy sztagowniku, by uniknąć wyginania ściągaczy na boki. Do końca podróży mamy już z tym spokój. Pod koniec tego czterodobowego, najsłabszego w całej podróży przelotu, podpływamy bliżej brzegu, nie chcąc przeoczyć małej zatoki Huasco. Jurek złapał Słońce i okazuje się, że jesteśmy już kilka mil dalej na północ niż trzeba. Inżynier Tomiak wspominał wprawdzie, że port Huasco nie

jest wielki, ale po wpłynięciu do zatoki w ogóle nie wiemy, czy dobrze trafiliśmy. Nawigację „na nos kapitana” wspieramy więc „nawigacją kolejową”. Zasady tej ostatniej nie są skomplikowane: wpływa się do najbliższego portu, na stacji kolejowej czyta się tablicę z jej nazwą – i już ma się bardzo dokładną pozycję.

Słońce skryło się za horyzontem Góry Przybrzeżnej. Kordylera jednostajnie ruda, nieskalana żadną roślinnością, zmieniła swą barwę. Jest teraz fioletowa i odcina się wyraźnie od ciemnego ale bezchmurnego nieba. Zryte na kształt księżycowego krajobrazu brzegi zatoczki przecinają dwa taśmowe transportery. Między usypanymi kopcami rudy przycupnęły trzy baraki. Przy jednym betonowym nabrzeżu – maszynowca o nośności ponad 30 tys. ton. To wszystko.

Z braku stacji kolejowej, zasięgamy języka u pierwszego spotkanego człowieka.

– Tak, to jest Huasco, oczekujemy was od kilku dni.

Pół godziny później pędzimy camionetą w stronę Vallenar, na spotkanie z inżynierem Tomiakiem i górnikiem. W drodze dowiadujemy się, że *señor* Tomiak zorganizował brzegową służbę patrolową, mającą sygnalizować zbliżanie się *Maciejewicza*. Kapitan portu Huasco lustrował więc codziennie horyzont, członkowie miejscowego aeroklubu patrolowali wybrzeże daleko na południe, a miejscowa *Compania Acero del Pacifico*, zawiadująca wydobyciem i wywozem rudy, gotowa była zająć się nami natychmiast.

W hotelu niewielkiego miasta Vallenar czekają więc już na nas górnicy. Kolacja i pędzimy znów kilkadziesiąt kilometrów do *campo* – osiedla górników w Boquerón Chañar. Małe czystutkie baraki, światło, woda, ciepło i przytulnie. Na zewnątrz zaledwie kilka stopni powyżej zera.

Nasi górnicy przebywają tutaj dziewięć miesięcy, my poza krajem – osiem. Dwie społeczności zamknięte i skazane na siebie. Podobne problemy. To nie jest ich pierwsza budowa poza krajem. Drażyli szyby na Syberii i Korsyce, w Indiach, Jugosławii i Bułgarii. Wszędzie sprawdzali się jako fachowcy i jako ludzie. Co ich pchnęło w dalekie strony? Czy większe zarobki mogą zrekompensować to, co poświęcają?

Relacjonujemy im przebieg naszej wyprawy, pokazujemy slajdy. Odpowiadamy na pytania o najtrudniejszy odcinek podróży, o sztormy, najciekawsze miejsca. Spotkanie upływa w bardzo przyjemnej atmosferze. Następnej nocy wyprawiam się na pustynię z górnikiem Pawłem „Chico”. Tuż za betonowym chodnikiem biegnącym między barakami *campo*, rozpościera się, oliwkowa w świetle gwiazd, równina. Wielkie kaktusy wyciągają ramiona ku niebu jak świeczniki, które zapomniano zapalić. Opuszczone baraki stacji kolejowej. Piach, kamienie i znowu piach. Światła *campo* daleko.

– Widzisz – mówi cicho Paweł – to jest nasz ocean! Żeglujemy tutaj blisko rok, podobnie jak wy. Tylko ciągle jesteśmy w tym samym miejscu. Ty jesteś żeglarz. Pokaż mi więc ten słynny Krzyż Południa!

Nie mogłem mu go niestety pokazać. Była czwarta rano i Krzyż Południa skrył się już za horyzontem.

Nazajutrz, kiedy Paweł „Chico”, Paweł „Grande” i inni górnicy oprowadzali mnie z kolei po szybie, odległym od *campo* o kilkanaście kilometrów, reszta załogi z inżynierem Tomiakiem uganiała się za mechanikiem zdolnym naprawić nasz silnik. Zamówiono w końcu wtryskiwacze w Santiago. Trzeba z tym poczekać. Tym bardziej, że następny dzień to niedziela.

Maciek z grupą górników pojechał autobusem do portu, pożeglować trochę z nimi na „Macaju”. Pozostała czwórka z inżynierem Tomiakiem udała się camionetą na lotnisko aeroklubu Vallenar.

„Cessna 172”, mała awionetka, uniosła nas w powietrze i oczom naszym ukazała się jedna z najsurowszych pustyń świata. Kolory gór i piasków przeważnie rude, jako że okolice Vallenar obfitują przecież w rudy żelaza. Gdzieniegdzie połyskują niebieskawo złoża miedzi.



Moja samotność na pustyni Atacama

– Tu jej nie oplaca się wydobywać – wyjaśnia inżynier Tomiak. – W Chuquicamata, w El Teniente, wydobywa się rudę miedzi wysokoprocentową, ale na dobrą sprawę można by te wszystkie góry ładować do hutniczych pieców.

Pod nami tarasy ogromnej odkrywki rudy żelaza – Algarrobal. W tych górach można kopać kobalt, miedź, żelazo, złoto, srebro – niemal wszystko, co tylko dusza zapagnie. Nie darmo Chile uchodzi za skarbnicę bogactw naturalnych tego kontynentu.

Przelatujemy nad rzeką. Widzimy próby zagospodarowania pustyni: zadrzewione kwadraty, poletka uprawne i znów piach bądź skały... wreszcie zatoka Huasco. Załamujące się na przyboju fale

Pacyfiku wyznaczają białymi paskami izobary dna i strzelają w górę fontannami – kończąc na skałach swą wędrówkę przez tysiące mil wodnej pustyni. Pilot awionetki nurkuje na *Maciejewicza* wolno sunącego po zatoce z grupą górników na pokładzie.

Chociaż wywołane później zdjęcia (robione z samolotu) przedstawiały nasz jacht dzielnie żeglujący, faktycznie „Macaj” z górnikami musiał być przyholowany do portu. Albowiem w zatoce Huasco – „zdechł” zupełnie wiatr i „Macaj” z dzielną załogą począł już dryfować na Pacyfik z odpływowym prądem.

Dwa dni przyszło nam czekać na wtryskiwacze do silnika. Pierwszy z tych dni spędziłem wśród nadbrzeżnych, niemal pionowych skał, urzekających swym surowym pięknem. Alpinizm nad huczącym przybojem oceanu – tego jeszcze w naszej podróży nie było. Utrwalałem te obrazy w obiektywie, mając świadomość przeżywania czegoś niepowtarzalnego, jedyne w życiu.

Ostatni dzień postoju przebiegł pod znakiem „wielkich łowów”. Łowy były bezkrwawe, ale trup słał się gęsto. Dzień ten bowiem poświęcony został Instytutowi Biologii Uniwersytetu Warszawskiego. Leszek co jakiś czas przypominał sobie o obowiązkach naukowca. Czasu na to nie było nigdy i sporadycznie tylko wypuszczał siatkę planktonową – łapał raki, meduzy i dla dobra nauki umieszczał nieszczęsne stworzenia w formalinie.



Najważniejsze te naukowe badania!

Na łowy w zatoce Huasco wypływamy pontonem we trójkę. Garnki z kambuza, noże i pincety stanowią wyposażenie wyprawy. Jurek manewruje pontonem na przyboju, unikając za wszelką cenę ostrych skał, Leszek w momencie doskoku gumowej łódki do brzegu, podważa nożem jeżowce i chwyta je do garnka. Fala odrzuca ponton i operacja zaczyna się od nowa. Na brzegu chwytam wśród kamieni fioletowo mieniące się pancierzami raki-pustelniki. Mocno uczepony zalewanego wodą kamienia chiton nie reaguje na brutalne próby oderwania go od skały. Wydaje się martwy. Lepiej już, żeby ujawnił w obronie jakieś zęby, szczypcy czy żądła. Ale i on w końcu ląduje w Leszkowym garnku, razem z rozgwiazdami i jeżowcami. Żal, że już trzeba wypływać, że nie da się tych trofeów zdobyć więcej, że doktor Umiński może być zawiedziony.

[...] 14.06.1973 o godz. 20.00 zaokrętowano nowozelandzkiego żeglarza *Andresa Svedlunda*. Jego łódź uległa sztrandowaniu na wybrzeżu chilijskim i uznano za celowe udzielenie mu pomocy i przewiezienie do Peru [...]

Zacytowany wyżej zapis w dzienniku jachtowym wyjaśnia prawie wszystko. Dodam trochę szczegółów. Andres na swej *Waca Moana* wiosłował przez dwa tygodnie, próbując wyrwać się na zachód z wartkich nurtów Prądu Peruwiańskiego. Ciężkie warunki i błędne założenia konstrukcyjne jego łodzi – szczególnie brak zamykanej kabiny – mocno dały mu się we znaki. Postanowił lądować gdziekolwiek. Po wysztrandowaniu, przebył długich 40 mil skalistym brzegiem do Huasco.

– Macie moje spodnie? – zapytał przede wszystkim.

Odpowiedź twierdząca wyraźnie go ucieszyła.

– Na morzu było jednak bardzo zimno, a i tutaj nie ma upałów!

Andres przedstawił swą trudną sytuację: Nie ma pieniędzy. Ostatnie wydał na lapis-lazuli. Musi zaokrętować się na jakiś statek płynący do USA lub Szwecji, prosi więc o przewiezienie do Callao.

Wtryskiwacze wreszcie nadeszły, ale o innych niż zamówiono wymiarach. Nie możemy jednak dłużej czekać! „Macaj” po raz wtóry wypływa na Pacyfik. Tym razem z sześcioma załogantami na pokładzie.

Z ANDRESEM WŚRÓD WIELORYBÓW I FOK

Po swych niedawnych morskich przygodach Andres jest zachwycony żegluga na *Maciejewiczu*. Ciągłe powtarza, że podróżuje transatlantykiem, i to pierwszą klasą. Nie cierpi nigdy na zły humor, czy złe samopoczucie. Jest skory do żartów, chętny do każdej pracy, punktualny i w miarę możliwości dokładny w robocie. Nie jest doświadczonym żeglarzem, ale bardzo się stara, by nim jak najszybciej zostać. Dzięki swej młodzieńczej żywiołowości zyskuje przydomek „Młody”. Jego dzień rozpoczyna się o godzinie siódmej trzydzieści. Wstaje sam, podczas gdy budzenie pozostałych członków załogi na wachtę trwa przeważnie długo. Myje się za burtą, dokładnie czyści zęby i już o 07.45 czeka na objęcie wachty przy sterze. Szybko nauczył się sterować, ale zanim to nastąpiło,

zdarzyło mu się owinąć wokół sztagów spinaker i przez dwie godziny musieliśmy go odplątywać, do tego w środku nocy.

Nie istnieje u nas problem, co zrobić z resztkami z posiłków – Andres zjada wszystko do czysta. Nauczył nas gotować ryż, który z braku ziemniaków stał się naszym głównym obiadowym „wypełniaczem”. Cała załoga śladem Młodego poczęła zajadać się czosnkiem i chanką²². Toteż zmieniła się atmosfera w mesie – jest bardzo wonna.

Przynajmniej raz dziennie Andres wyciąga ze swego marynarskiego worka śpiewnik przypominający nasze tego rodzaju studenckie wydawnictwa rajdowe. Zeszycik powielony na zwykłym szarawym papierze zawiera perły marynarskiego repertuaru. Począwszy od popularnych, dobrze znanych: „Rolling Home” czy „The Banks of Sacramento”, do słyszanych przez nas po raz pierwszy „The Sloop John B.” i „Oh, Blow the Main Down”. Ta ostatnia – to typowa shanty: opowieść o perypetiach marynarza z dziewczyną i jej mamusią. Refren zaś to okrzyk „bullies” brasujących reje, czy obracających kabestan:

Oh, blow the main down, bullies, blow the main down
Oh way-ay! Blow the main down!
Oh, blow the main down, bullies, blow the main down,
Give me some time to blow the main down!

Nasz Młody z takim zapalem ryczy zwykle „Give me...”, że wolę nie myśleć o sytuacji, w której rzeczywiście należałoby „to blow the main down” – zrzucić główny (żagiel). Andresowi dzielnie sekunduje Maciek i urządzają taki koncert, że aż puchną uszy. Czasami dołącza do tego duetu Leszek, ale i on, podobnie jak Maciek, ma uszy rozdeptane przez słonia. Andres tym się od nich różni, że w śpiew wkłada wiele serca. Każde zresztą zadanie, jakiego się podejmuje na jachcie, wykonywane jest przez Młodego solidnie. Czy jest to szorowanie pokładu, sprzątanie, mycie garów, praca przy żaglach, czy też nużące sterowanie. Złości go także, kiedy ktoś inny lekceważy pracę. Któregoś dnia Maciek sterował przy słabym wietrze, czytając książkę. Tarcza kompasu tańczyła w obie strony. Młody obserwował to z niesmakiem. W końcu – odsadził Maćka od steru.

– Pozwól, że ja to będę robił, a ty sobie poczytaj!

Andres zaskakuje czasem oryginalnością zachowania się. Każdy niemal kuk, jeśli jest w nienajlepszym humorze, podaje zupę lub owsiankę na płaskich, fajansowych talerzach, gdyż łatwiej je zmywać, niż głębokie plastikowe miski. Jeśli jachtem tłucze, tak podana zupa rozlewa się i oczywiście sypią się gromy na kuka. Pewnego razu Andres, mimo starannego żonglowania płytkim talerzem z owsianką, nie uniknął wylania jej na sweter. Wycisnął owsiankę ze swetra do talerza i... dokończył jedzenia.

– A reszta przyda się na ciężkie czasy – skwitował śmiejąc się z tego incydentu i wskazując plamę na swetrze.

Trudno sobie wyobrazić, że jednak ten twardy człowiek poniósł życiową porażkę! W nieudaną podróż do Australii zaangażował wszystkie swoje pieniądze. Nie tylko zresztą pieniądze – na tej podróży oparł życiowe plany: chciał napisać książkę, liczył na popularność i płynące stąd dochody. Wraca teraz by znaleźć pracę – i zacząć od nowa. Potrzebuje funduszy na przebudowę

²² *chancaca* (zwana w innych krajach Ameryki Łacińskiej także: *raspadura*, *panela*, *tapa de dulce*, *papelón*) – gęsta melasa z trzciny cukrowej, najczęściej w formie bloków lub kostek.

i wyposażenie łodzi. Mimo to potrafi w takiej sytuacji zachować pełną pogodę ducha, cieszyć się życiem. W Valparaíso wiele osób mówiąc o nim i jego podróży kręciło znaczące kółka na czole. Ale Andres nie jest pomyłony. Tkwi mocno w realnym świecie. Wybrał tylko inną drogę życiową, niż większość ludzi i kroczy nią nie bacząc na nic – nawet na los własnej rodziny. Z pewnością nie powinien jej być zakładać.

Huasco opuściliśmy z silnym postanowieniem, by żeglować szybko i przyjemnie. Przez całą noc halsujemy: wieje słaby północny wiatr. Zapowiadamy stanowczo z Jurkiem:

– Nie wstajemy na wachcie, jeśli nie będzie południowego wiatru o sile około 5°B, przy bezchmurnym niebie!

Poskutkowało! Na świtówce – wachcie Jurka – jacht rączo zaczyna pomykać z południowym wiatrem, po morzu skrzącym się blaskiem wielkiego księżyca. Rankiem wiatr wzmaga się, słońce świeci, jacht pędzi z szybkością do 8 węzłów. Genua na spinakerbomie chwyta wiatr z przeciwnej strony, gdy jacht schodzi zbyt z kursu. Przy wracaniu wypełniany gwałtownie żagiel strzela, silnie wstrząsając masztem. „Macaj” przysiada, cichnie śruba wyjąca dotąd przy dużej prędkości jachtu.

– Poszła genua – sternik melduje fakt oczywisty.

Leszek i Jurek walczą na dziobie z trzepoczącymi kawałkami żagla. Trwa to długo, kończy się niezbyt dobrze: splątane fały, jeden szot nie wiadomo gdzie, drugi oplata śrubę, hamując ją całkiem skutecznie. Ostała się tylko genua II. Bez grota jacht mniej chodzi na boki. A na trawersie – Antofagasta. *Śmiały* siedem lat temu miał dokładnie w tym samym miejscu pierwsze kłopoty z poczynającymi pruć się żaglami.



Znów ciepło, więc jest dobrze

Zwrotnik Koziorożca.

Drogie tropiki! Witajcie po raz wtóry! Tylko dlaczego ciągle jeszcze musimy nosić na wachtach po dwa swetry?

Słońce kryje się za stratusami, zła prognoza. To są właśnie normalne warunki żeglugi z Prądem Peruwiańskim. Ocean zaczyna kipieć życiem. Pojawiają się foki. Mają chyba okres godów: często jakaś spłoszona, przytulona para sympatycznych zwierząt daje nurka tuż przed dziobem jachtu. Po raz pierwszy spotykamy wieloryby. Jurek ponoć widział już jednego na Atlantyku, ale nikt mu nie uwierzył. Dla wyrażenia jakichś wątpliwości przyjęło się u nas powiedzenie: „To jest tak, jak z Jurka wielorybem”. Obecnie nikt nie ma wątpliwości, że wieloryby jeszcze żyją w oceanie. Widzimy je wszyscy – pojawiają się często. Tory płynących pod powierzchnią olbrzymów zdradza smuga spokojnej, jakby oleistej wody. Czatowałem właśnie z naciągniętą migawką zorki, gdy nie dalej jak kilka metrów od burty wychyliła się z wody bestia, strzelając z nozdrzy fontanną.

– Wieloryb! – rozdarłem się przeraźliwie.

Załoga wypadła na pokład, ale dostrzegła już tylko ciemną plamę w morzu daleko za rufą jachtu płynącego z dobrą prędkością.

Zaskoczenie było duże i to mnie usprawiedliwia, że nie zdążyłem zrobić zdjęcia. Znalazłem pocieszenie w książeczce Olgierda Budrewicza „Równoleżnik zero”²³. Autor opisuje w jednym z rozdziałów podobne wypadki jak mój. Bliskie mi są również jego perypetie z kamerą filmową Admira Elektric 16 mm. Właśnie taką kamerę udało mi się po wielu trudach uzyskać. Ale od Puerto Deseado moja Admira jest ciągle zepsuta. W zalutowanych puszkach leżą setki metrów bezużytecznej taśmy, a mnie zalewa zła krew. Dobrze jest przeczytać, że takie przykrości zdarzają się nie tylko mnie.

Trzy doby trwała pasatowa żegluga. Dalej musimy już żeglować w podmuchach słabiotkich południowych wiatrów. Nocą wolno przesuwają się wzdłuż jachtu świecące łachy planktonu, coś tam chłapie się za burtą. Porannej rozrywki dostarczają nam stada delfinów. Nieraz woda aż gotuje się od ryb.

Wraca nam ostudzony niepowodzeniami na Atlantyku rybacki zapal. Ale ryby, choć głosu nie mają, na pewno są obdarzone rozumem, starannie bowiem omijają najróżniejsze przynęty z hakiem w środku. Próbuję łowić na błysk (z puszek od konserw), na białą szmatę, na czerwoną szmatę – umazaną mięsem z konserw, na błysk z piórami (ponoć niezawodny przy łowieniu tuńczyka) – za każdym razem z takim samym, zerowym wynikiem. Nikły promyk nadziei na złowienie opiewanej przez żeglarzy złotej makreli lub dorodnego bonito pojawia się wraz z latającą rybą, która spada rankiem na pokład. Mam świetną, jak sądzę, przynętę, ale ku mojej rozpaczli łakomi się na nią mała foka. Wyskubuje rybę z haka, bawi się przez chwilę żyłką i daje nurka pod jacht, by za chwilę wystawić uśmiechnięty pysk tuż koło burty. Przymierzamy się z aparatami – foczka śmieje się przy drugiej burcie. Tomek zakłada maskę i wskakuje do wody. Foczka nie ucieka, tylko się droczy robiąc błyskawiczne uniki. Tomek wygląda przy niej bardzo nieporadnie, długo więc nie bawi w lodowatej wodzie – i wraca na pokład. Tak więc rybołówstwo nie miało stać się podstawowym źródłem naszego zaopatrzenia. A przecież, jak twierdzą rybacy, to sprawa prosta: trzeba tylko wydać dwieście metrów włoka na stumetrowej głębokości i ryba będzie na pewno.

Wiatr wciąż 1-3°B! Jeśli nie śpiewamy z Andresem, to na pewno toczy się zażarta dyskusja na przykład na temat sposobów ostrzenia igieł. Są także na szczęście książki. W jednej z nich Leszek

²³ Budrewicz, Olgierd. *Równoleżnik zero*. Warszawa : Iskry, 1971.

przeczytał o propozycjach generała Mariana Zaruskiego zmian nazewnictwa żeglarskiego. Zajęliśmy się tym zagadnieniem i zaczęliśmy wymyślać nowe wyrazy, np.:

żagle – płachty pędne z dominacją formy trójkąta (wiatropędy),
grotmaszt – nośnik głównego wiatropędu,
sztagi, wanty itp. – dźwigniki nośników wiatropędu,
ściągacze – gwintowane, manualne stymulatory permanentnych dźwigników wiatropędu,
rumpel – dźwignia poziomej zmiany posuwu,
greetingi – platformy robocze podnogowe,
klapa zejściówki – pokrywa zasuwana wjazdu komunikacyjnego wraz z obudową.

Radosną twórczość przerywają awarie. Główny „wiatropęd” – spinaker – wpadł pod jacht po urwaniu się rogu fałowego wraz z metalową głowicą. Przy wyciąganiu – naderwał się nieco. Zeszyty i postawiony na ściągniętym z topu fale, wyszarpał pozostawioną nieopatrznie korbę z kabestanu, która zniknęła za burtą, a następnie wyleciał z lików i jako bezużyteczny zaległ na dnie kabelgatu.

Wkrótce potem zagroziło nam zatonięcie: mosiężny łącznik przewodu doprowadzającego wodę morską do silnika uległ całkowitej korozji elektrochemicznej i odpadł od korpusu silnika. Woda zaczęła lać się do zęzy silnym strumieniem. Zmajstrowałem prowizorkę z puszki po konserwach. O dziwo, okazała się dosyć sprawna w działaniu.

Na szczęście Callao już niedaleko. Jurek uprawia niezłą gimnastykę z nawigacją. Słońca w dzień nie uświadczysz. Jedyna więc ostoja nawigatorów to gwiazdy: Canopus, Rigel, Syriusz i planeta Wenus. Jurek zna je na pamięć. Swoją drogą, w jaki sposób Francis Drake odnalazł we mgle Callao? Nie przyszło mu to pewnie łatwo, ale srebro z Potosí i złoto Inków zgromadzone w Limie były silnym magnesem.

Jurek oddycha z ulgą, gdy po 9 dniach żeglugi z odległości 2 mil poczęła błyskać nocą latarnia Palominos. Wśród tropikalnych ciemności i mgły jak wata, odpływamy wyspę Lorenzo od zachodu i północy. Wyspy nadal nie widać, wiemy jednak, że ona tam jest. Światła więzienia na wschodnim brzegu potwierdzają nasze dane, że opłynęliśmy tę wyspę-widmo. Dostrzegamy już światła portu Callao. Tylko gdzie jest jego latarnia morska? Ma ponoć świecić na 20 mil! Silnik odmówił posłuszeństwa, wchodzimy więc znów na żaglach i jak zazwyczaj – w nocy. W porcie flauta. Na wysokiej wieży mruga słabe światelko latarni – widzimy je dopiero teraz.

MT CRATER

Nabrzeże puste – jest druga w nocy. Zjawia się osobnik w białym, mocno przybrudzonej mundurze, by nam pomóc przy cumowaniu.

– Celnicy, policja?

– Jutro! Jest przecież noc i wszyscy śpią. Ale mogę zawieźć was na polski statek.

Peruwiańczyk jest zadowolony z wrażenia jakie wywołuje jego propozycja.

Biała burta m/t *Crater*. Znam tę nazwę. W Valparaíso czytaliśmy w przysłanej z kraju prasie o świetnych wynikach dwóch trawlerów-przetwórní łowiących w Peru „anchovetę”²⁴. Jeden z nich to właśnie *Crater*. Spotkany na jego pokładzie rybak nie wygląda na zdziwionego. Wita nas bez emocji, jakby to spotkanie było czymś normalnym, nawet pospolitym. Dla mnie jest ono niezwykle: polscy rybacy i polski jacht spotykają się gdzieś na drugiej półkuli, w bardzo egzotycznym porcie nie mniej egzotycznego kraju! Ale rybakom trudno czymś takim zaimponować. Na morzu spędzają przecież znacznie więcej czasu niż my; morze jest dla nich domem i miejscem pracy.

Crater wypłynął z Gdyni w tym samym czasie co *Maciejewicz*. Dokładnie 8 miesięcy przebywa poza krajem. Portem wypadowym na łowiska jest dlań Callao, do którego wpływa po miesięcznym pobycie na bogatych łowiskach szelfu kontynentalnego. Tydzień postoju w porcie przeznaczony jest na wyładunek ryby i mączki rybnej, tankowanie paliwa i wody, uzupełnienie zapasów żywności, odpoczynek załogi. I znów wypływa na miesiąc w morze. Ryby jest dość. Każdy włók jest pełny, ilość mączki rybnej i zamrożonej ryby zależy od możliwości przerobowych przetwórní i wytrzymałości rybaków. Po wyciągnięciu włoka do pracy stają wszyscy prócz kapitana i lekarza. Praca czasem trwa i po 20 godzin na dobę. Polacy weszli na tutejszy rynek w 1972 roku. Konkurencja Japończyków i Rosjan była silna. Polscy rybacy w spółce polsko-peruwiańskiej są nie tylko handlowymi partnerami, są również nauczycielami. Peruwiańczycy chcą się uczyć, chcą iść jak najszybciej do przodu z rozwojem kraju. Dla Peru rybołówstwo jest najważniejszą chyba dziedziną gospodarki, podstawą dochodu narodowego. Niestety, od czasu, kiedy to zanotowałem – wiele się zmieniło. Opracowywane właśnie Prawo Morza wprowadza pojęcie 200-milowych stref zastrzeżonych dla państw nadbrzeżnych. Wprowadziło je także Peru. Oddalił się od brzegu Prąd Peruwiański, a wraz z nim łowiska ryb. Polacy kontynuują współpracę, ale na dużo mniej korzystnych warunkach.

Na początku postoju „Macaja” przy burcie *Cratera* wczesnym rankiem budzi nas łomot spadających na pokład przedmiotów. Wypadam na pokład w samej bieliźnie. Pół kokpitu wypełniają litrowe puszki soków owocowych, których doskonały smak poznaliśmy już wcześniej. Z otwartego bulaja wychyla się uśmiechnięta twarz:

– Dzień dobry! Przepraszamy za pobudkę, ale pora już na śniadanie. Witamy serdecznie i prosimy do nas.

Głowa chowa się – z bulaja wychyla się za to ręka ze szklanką. Wspinamy się na trap.

– Za to spotkanie! – dobiega nas zachęcający głos.

W szklance jest sok cytrynowy z solidną „wkładką”. A więc trafiliśmy do rodzinnego domku...

Gościmy na *Craterze* przez tydzień. Nie ma takiej sprawy, w której rybacy nie mogliby nam pomóc. Najpierw silnik. Mechanik *Cratera* zwany Dziadkiem potrafił się uporać z zapieczonymi wtryskiwaczami.

– Gwarantuję, że Kanał Panamski przepłyniecie, ale za Kiloński, to już nie ręczę! – stwierdza Dziadek po udanej próbie silnika.

Są to prorocze słowa!

Wytaczają nam również porządny mosiężny łącznik przewodów chłodzących, który zastępuje moją prowizorkę z puszki po konserwach. Elektrycy dokładnie przeglądają i naprawiają prądnicę oraz regulator napięcia. Przyspawują solidne ucho do mocowania obciążacza bomu. Wreszcie dostajemy niezbędne przy przechodzeniu Kanału Panamskiego długie, mocne liny i wiele innych rzeczy

²⁴ Anchovietta, Anchoa - rodzaj ryb z rodziny sardelowatych (Engraulidae)

przydatnych na jachcie. Każdy z rybaków chce nas także ugościć w swej własnej kabinie, wyrazić uznanie, obdarować. Cóż my możemy ofiarować w zamian? Zdjęcie jachtu, kopertę wyprawy z autografami?

Rybacy – przez marynarzy ze statków handlowych – są pogardliwie nazywani „śledziolapami”. Kryje się za tym lekceważenie rybaków jako marynarzy i ludzi morza. Nic nie mam przeciwko „tramwajarzom” (tak rybacy nazywają marynarzy ze statków handlowych) – wszak Polskie Linie Oceaniczne patronują naszej wyprawie – ale chciałbym podkreślić szczególną wagę rybackiego rzemiosła. Nie każdy się do tego nadaje, nawet z ludzi morza, nie każdy potrafi... A przy tym – w naszym rejsie tak się stało, że znaleźliśmy więcej zrozumienia i serca na statku rybackim, niż na naszych jednostkach handlowych. W Callao np. złożył nam wizytę pewien marynarz ze statku PLO po to tylko, by nam oświadczyć: „z tymi wyprawami to trzeba wreszcie skończyć!!”

Rybacy z *Cratera* także Andresa darzą sympatią i uznaniem. Andres Svedlund nie jest im nieznanym. W jednej z kabin pokazano nam 1008 numer „Dookoła Świata” z artykułem Ryszarda Bańkowicza pt. „Nie pytajcie, dlaczego”. Jest to relacja z ostatniego odcinka podróży Andresa z Australii na Madagaskar łodzią *Roslagen*. Czy rybacy, tak różni stylem życia od Andresa, mogą go zrozumieć? Chyba tak! Każdy z nich ma chwilami dość życia w stadzie, odczuwa potrzebę samotności nawet na morzu, szczególnie na morzu. Przyjęli Andresa jak swego, polubili go i szanują jego indywidualizm.

Minął tydzień. *Crater* z odmalowanymi burtami, sklarowany i wyposażony ma wyjść na łowisko. Umawiamy się na spotkanie w morzu.

– Szukajcie nas na 100-metrowej izobacie koło wyspy Lobos de Tierra!

Jachtowa „Visit Book” krąży wśród załogi *Cratera*. Na końcu dociera do kabiny 103, w której spędziliśmy wiele czasu. Myślę, że warto zacytować wpis czterech rybaków z tej kabiny:

Drodzy Koledzy. Innym trzeba lat. Wam wystarczyło siedem dni i zabraliście nasze serca. Mocnych wrażeń i do szybkiego zobaczenia w Gdyni. Życzą Wam przyjaciele z kabiny 103 m/t Crater.

POSTOJU W CALLAO – CZĘŚĆ DRUGA

Po wyjściu *Cratera* na łowisko, jacht zmienił port handlowy na kotwiczowisko *Yacht Club Peruano*. Członkowie klubu znaleźli nam żaglomistrza, który naprawił spinaker i genuę za astronomiczną sumę czterdziestu dolarów, ale dosyć solidnie. Andres do końca postoju pozostaje na jachcie. Johnny, przyjaciel Andresa zamieszkały w Limie, o którym słyszeliśmy tyle barwnych opowieści, przyjął Młodego raczej chłodno. Nie kwapi się z udzieleniem pomocy będącemu w potrzebie rodakowi. Andres wybrał się do niego w odwiedziny wraz z Jurkiem. Z Callao do Limy nie jest daleko, ale Andres wyraźnie denerwował się tą podróżą. Johnny – playboy – jak go Andres określa, przyjął ich w swym luksusowym apartamencie w towarzystwie dwóch ślicznych dziewczyn. W ścianach pokoju dziury od pistoletowych kul.

– To po ostatnim party – wyjaśnia Johnny.

Jest pewny siebie, tryska humorem, czuje się ustabilizowany w swoim dobrobycie. Andresa traktuje lekko i protekcyjnie. Zachęca ich do picia, chociaż wie, że Andres nie pije. Rozmowa schodzi na Polskę.

– Byłem tam – stwierdza Johny. – Jako agent Volvo. Piękny kraj! Żelazowa Wola, Kraków... Polskie kobiety: są takie romantyczne... Chciałbym ten kraj jeszcze raz odwiedzić!

– Na razie może wpadniesz do nas na jacht?

– Nie, nie. Dziękuję! Zabawmy się lepiej gdzieś tutaj. Ja stawiam!

Ale Andres i Jurek rezygnują z zabawy, do której może musieliby dołożyć, a nie mają z czego. Wracają do Callao na piechotę. Młody próbuje jeszcze usprawiedliwiać rzekomego przyjaciela – ale komentarze są zbędne. Andres pozostaje więc na jachcie. Rzadko wychodzi do miasta, jest to dla załogi bardzo wygodne. Jacht stoi daleko od brzegu, jacyś niepożądani goście mogliby złożyć przykrą w skutkach wizytę. Mamy wprawdzie skrupuły, że Andres pełni za nas wachty kotwiczne. Młody jednak, nawet gdy ktoś z nas przebywa na jachcie, woli nie opuszczać pokładu. Odbywa tylko codziennie krótkie spacerunki do portu, by zapytać o upragniony statek.

Życzliwy dla wszystkich Andres nie znosi tylko jednego człowieka – Jesúsa Nestora.

Poznaliśmy go na *Craterze*, gdzie bywał dość często. Był przewodnikiem, pośrednikiem, agentem i tłumaczem dla rybaków z *Cratera* i dla nas. Zachwycony był Polską i Polakami do tego stopnia, że starał się rozmawiać z nami tylko po polsku. Mieliśmy jednak poważne trudności ze zrozumieniem naszej ojczystej mowy w jego wykonaniu, na przykład gdy mówił: „looky looky durro praksa praksa tak tak rozumia”. Miało to w przybliżeniu oznaczać: „ty zobaczysz, czy masz dużo pracy, tak, tak – rozumiem”. Piękne hiszpańskie słowo „*novia*” – narzeczona, uparcie zastępował barbarzyńsko brzmiącym „*naretona*”, gdyż tak wydawało mu się ładniej. Tylko „spać” wymawiał bezbłędnie.

Andresa zraziły używane przez Jesúsa w wielu znaczeniach „looky, looky”, ale przede wszystkim jego gadatliwość i przesadna uprzejmość. Określił to krótko, jako „zawracanie d...”.

Zupełnie wyprowadził Młodego z wrodzonej równowagi wypadek z pontonem. Jesús zawsze nosił z sobą aparat fotograficzny i robił dużo zdjęć pamiątkowych. Któregoś dnia wpadł na genialny pomysł sfotografowania jachtu z pontonu. Wszystko przebiega dobrze do momentu, gdy Jesús podejmuje próbę powrotu na jacht: rusza jednym wiosłem – ponton okręca się dookoła, macha drugim – i skręca w drugą stronę. W rezultacie nie posuwa się do przodu choćby o metr. Tymczasem bezwładny ponton zaczął dryfować na ocean z odpływowym prądem... Andres, niebawem oburzony karygodnym ignorancją Jesúsa, daje mu gorączkowo wskazówki na migi, krzyczy też do niego po angielsku. Ponton tymczasem odpływa coraz dalej. W końcu Jesús instruowany po hiszpańsku przez Leszka, wiosłując jednym wiosłem – raz z jednej, raz z drugiej strony – wraca z trudem na jacht.

Rzadziej odwiedza nas Filipo – brat Jesúsa. Rysy twarzy Filipo nie mogą budzić wątpliwości, że w żyłach jego płynie krew Inków – Dzieci Słońca.

Właśnie. Jesteśmy w kraju Dzieci Słońca. Zanim Francisco Pizarro, świniopas z Estramadury i alfabetą wylądował ze 180 żołnierzami w Peru, by dokonać podboju równego tylko wyczynowi Corteza w Meksyku, istniało na tych ziemiach rozległe, dobrze zorganizowane państwo Inków. Resztki ich kultury materialnej można obejrzeć w muzeach: Złota, Antropologicznym i Larco. Wielkie wrażenie zrobiło na mnie Muzeum Antropologiczne. Krążyłem wśród strojnych wojowników, oglądałem reliefy i kamienne rzeźby, proste naczynia, narzędzia i broń. Osobliwością tego muzeum są dobrze zachowane mumie, które mają otwory w czaszkach przykryte skórzaną kłapką – oczywiste ślady udanej trepanacji. Inkowie na terenach dzisiejszej Limy i Callao panowali zaledwie 80 lat przed

przybyciem Hiszpanów. Wcześniej żył tu potężny lud Nazca. Inkowie przystosowali wierzenia podbitych ludów do własnego kultu Słońca, nauczyli się także od nich garncarstwa i melioracji gruntów.

Muzeum Larco eksponuje 30 tysięcy glinianych naczyń kultur: Chavín, Paracas, Mochica, Nazca, Chimú i wielu innych. Zarówno Inkowie jak i ludy wcześniejsze nie znały pisma. Obraz swego życia utrwaliły w owych tysiącach garnków. Oprócz wizerunków ludzi, zwierząt czy budowli – na garnkach przedstawione są sceny obyczajowe, np.: kaźń przestępcy, biesiady, spotkania towarzyskie, ceremonie religijne itp. Osobny duży dział poświęcony jest sprawom seksu. Przy tej ekspozycji, sex-shops Amsterdamu czy Sztokholmu to prymitywizm i barbarzyństwo! Finezja, humor, dobra znajomość tematu starożytnych rzemieślników powodują, że turyści właśnie ten dział zwiedzają najchętniej.

Kilkadziesiąt kilometrów od Limy znajdują się ruiny Pachacámac, ogromnej świątyni Nazca. Nie mogę oprzeć się sugestii, że piramidy ku czci Słońca i Księżycy w Pachacámac budowali ci sami ludzie, którzy wznosili babilońskie wieże – zigguraty. Niektórzy uczeni rzeczywiście wysuwają hipotezy o wspólnym pochodzeniu kultur: śródziemnomorskiej i andyjskiej – w muzeum Larco znajdują się garnki z podobiznami przypominającymi Fenicjan, Arabów, Murzynów i Mongołów. Wszystkie wykonane na wiele lat przed lądowaniem Kolumba na San Salvador – to chyba o czymś świadczy?

Trzy muzea i ruiny Pachacámac, to jest wszystko co poznajemy w prekolumbijskiej historii Peru. Nie lepiej przedstawia się sytuacja jeśli chodzi o poznawanie zabytków Limy z czasów nowszych i obiektów współczesnych. Stolica Peru od marca do października dręczy przybyszów pochmurnym niebem i przenikliwym chłodem. Często mży drobny deszcz i dokucza mgła, zwana tu *garúa*, odpowiednik polskiej morki. Inkowie ponoć specjalnie zasugerowali Pizzarowi to miejsce, mając nadzieję, że jego klimat zaszkodzi Hiszpanom. Legenda ma cechy prawdopodobieństwa, gdyż wokół Limy przez okrągły rok panuje ładna, słoneczna pogoda. W tych warunkach poznajemy Limę tylko pobieżnie. Wiele jest tam starohiszpańskich pięknych gmachów, z których najcenniejszym zabytkiem jest Pałac Prymasowski, ale sporo też nowoczesnych wieżowców dzielnicy Miraflores, pięknych willi w San Isidro. Ale jest też wiele przerażających dzielnic nędzarzy, których z Andów i Amazonii przyciąga rozwijający się na wybrzeżu przemysł.

Polacy od dawna wnoszą spory wkład w rozwój techniki i nauki w Peru. Na Plaza de Habich stoi pomnik Polaka, inżyniera Edwarda Habicha, który wraz z innymi Polakami tworzył podstawy technicznego szkolnictwa w Peru. Jego uczniowie – Władysław Folkierski i Ernest Malinowski budowali *Ferrocarril Central del Perú*²⁵, Centralną Kolej Żelazną Peru, najwyższej biegnącą linię kolejową świata.

Jeśli już o górach mowa, to wspomnę, że na pokładzie *Cratera*, a później na konferencji prasowej w ambasadzie PRL w Limie, spotkaliśmy polską wyprawę alpinistyczną „Andy 73” pod dowództwem Ryszarda Szafirskiego, uczestnika pierwszego w historii wejścia na Kunyang Chhish w Karakorum w 1971 r. Chłopcom z gór było bardzo spieszno do gazików, z którymi mieli trochę kłopotów (widać maszyny nie są najmocniejszym punktem polskich wypraw). Chłopcy poszli w góry. Szkoda wielka,

²⁵ Dosłownie: Centralna Kolej Żelazna Peru, w Polsce nazywana Centralna Kolej Transandyjska. Planowany budowy zaczęły powstawać już w roku 1859. Pierwsze prace rozpoczęto w styczniu 1870. Odcinek do La Oroya został otwarty w 1893 r. Tunel pod Mount Meiggs znajduje się na wysokości 4783 m n.p.m, a stacja Galera na 4777 m n.p.m. W 1984 Kolej Transandyjska utraciła tytuł najwyższej położonej linii kolejowej świata na rzecz chińskiej kolei tybetańskiej Qinghai – Tybet, z Xining do Lhasy, której najwyższej położony punkt – stacja na przełęczy Tanggula – znajduje się na wysokości 5068 m n.p.m.

że nie było czasu na dłuższe spotkanie, bo grupa była sympatyczna. Mieli nawet w składzie swej ekipy jedną dziewczynę.

Termin odpłynięcia zbliżał się nieubłaganie. Andres Svedlund przeniósł się ze swoim żeglarskim workiem do miasta. Na jacht przychodził jednak codziennie do ostatniego dnia.

Wyjście w morze opóźnił incydent z portowymi urzędnikami. Ponoć bezprawnie weszliśmy do portu zatankować wodę. Prawdziwym zaś powodem zatargu było to, że nie daliśmy urzędnikom żadnych prezentów. Po interwencji agenta PLO – rzuciliśmy cumy. Do końca stał na nabrzeżu tylko jeden człowiek – Andres Svedlund.

SALAVERRY I PAITA

Salaverry, niewielki port handlowy osiągnął „Macaj” po trzech dobach żeglugi. Gdyby nie Prąd Peruwiański żegluga trwałaby jeszcze dłużej. Południowo-wschodni wiatr rzadko osiągał siłę ponad 2°B.

W Salaverry, *señor* Carlos Müller – agent żeglugi polecony nam w Callao – poinformował nas uprzejmie, że musimy zapłacić około 50 dolarów opłaty specjalnej za odprawę celną w dniu wolnym od pracy. Możemy jednak uniknąć opłat, jeśli odprawy dokonamy w zwykłym dniu w jakimkolwiek innym peruwiańskim porcie, np. w Paicie. Tak też oczywiście postanowiliśmy zrobić. Tymczasem pan Müller zabrał nas swoim samochodem do Trujillo, większego od Salaverry pobliskiego miasta.

Samo miasto nie okazało się interesujące, ale niedaleko Trujillo znajdują się ruiny miasta Chan Chan, zbudowanego niegdyś przez lud Chimú. Zanim lud Chimú uległ w XV wieku Inkom, był najliczniejszym i najbardziej cywilizowanym społeczeństwem na wybrzeżach dzisiejszego Peru. Miasta otaczały pola uprawne, zajmujące większą powierzchnię niż całe województwo warszawskie²⁶. Pola były nawadniane sztucznie i przypuszcza się, że to właśnie od Nazca i Chimú nauczyli się Inkowie trudnej sztuki melioracji. Ruiny Chan Chan zajmują powierzchnię 20 km², ale miasto było znacznie większe. Zbudowano je z niewypalonych cegieł, jako że opady zdarzają się tu niezwykle rzadko. Rzeczywistym niebezpieczeństwem dla miasta były trzęsienia ziemi. Mury, sięgające dziś jeszcze 20 metrów wysokości, i większe budynki zostały więc zbudowane na antywstrząsowych fundamentach składających się z warstw: piasku, otoczków i kamieni z gliną. Na takim podłożu wznoszono wszystkie większe obiekty. Silne trzęsienie ziemi w 1970 roku niszczyło zupełnie współczesne ich rekonstrukcje, nie wyrządziło jednak żadnych szkód autentycznie zabytkowym budowlom. Uległy one jednak na przestrzeni wieków poważnym zniszczeniom spowodowanym przez rzadkie, ale zabójcze dla nich ulewy. Przed bramą miasta stoją charakterystyczne kajaki z trzciny, bardzo wąskie, z miejscem dla jednego wiosłarza. Od wieków po dzień dzisiejszy nadbrzeżna ludność wypływa takimi kajakami na Pacyfik łowić ryby.

W wierzeniach ludu Chimú niemałą rolę odgrywał pobliski ocean. Ściany świątyń i innych miejsc kultu religijnego ozdabiają ptaki morskie, ryby i sieci. Dobrze zachowało się miejsce posiedzeń sądu – ogromny prostokątny plac otoczony murem z licznymi wnękami, w których zasiadali sędziowie.

²⁶ Pisałem to w 1973 roku, kiedy województwo warszawskie miało powierzchnię 30.324 km². Po dwukrotnych zmianach administracyjnych Warszawa i otaczający ją region wchodzi (od 1999 r.) w skład województwa mazowieckiego i ma powierzchnię 35.558,47 km².

Architekturę urbanistyczną cechuje symetria i surowość stylu – cechująca też zapewne ludzi, którzy tam żyli.

Za murami glinianego miasta wiatr sypie piaskiem w oczy. Wokół, zamiast dawnej zieleni pól i ogrodów, rozpościera się szczerza pustynia. Nie chce się wierzyć, że kiedyś kwitło tam rolnictwo i sadownictwo.

Zbliża się wieczór. Jesteśmy znów na oceanie, a „Macaj” snuje się smętnie w pobliżu wyspy Lobos de Tierra. Gdzieś w tej okolicy łowi m/t *Crater*. Widoczność jest słaba, sonda warczy cichutko i wiemy na pewno tylko jedno: płyniemy wzdłuż 100-metrowej izobaty. Włączamy maszynę. Nie bardzo wierzymy w znalezienie *Cratera* na oceanie, ale trzy jachtowe lornetki są ciągle w użyciu.

– Jest!

Biały statek, ale to może być również *Prof. Michajłow*, radziecki trawler, który stał obok *Cratera* w Callao. Ale nie, jednak *Crater*!

Jesteśmy już blisko. Dokoła statku chmary pelikanów pożerających odpadki i walczących między sobą o każdy kęs. Zbliżamy się wolno do burty statku.

– Poczekajcie trochę, wybieramy właśnie włók!

Pękaty worek wjeżdża po rufowej pochylni do wnętrza statku. Oszałałe pelikany wyrywają sobie ryby z dziobów, spadają do wody za łupem jak kamienie. Widzimy na burcie wszystkich znajomych i przyjaciół.

– Podejdźcie bliżej, czego wam potrzeba? – woła kapitan Zenon Krzymiński.

Wprawdzie rozstaliśmy się nie tak znowu dawno, suto przez nich wyposażeni, ale parę rzeczy jeszcze by się przydało. Rzucamy rzutkę. Zaimprovizowaną kolejką linową otrzymujemy najpilniejszą przesyłkę: baterie elektryczne, karton papierosów, adresy których zapomnieliśmy wziąć. Na statek wraca celofanowy worek z wywoływaczem, kopertami z nadrukiem wyprawy i listą rzeczy, którą sporządza kuk. Chodzi o chleb, masło, trochę warzyw, owoców. Ktoś rzuca nam puszkę soku z bulaja i prowokuje innych: sypią się więc następne puszki, papierosy, pomarańcze, ryby...

Spotkanie jest doskonałą okazją do sprawdzenia radarowego zasięgu widoczności jachtu, a ściślej naszego reflektora radarowego. Umawiamy się, że na *Craterze* będą obserwować nas na radarze i podawać nam widoczność przez radio na paśmie bezpieczeństwa 2182 kHz. Próba jednokierunkowej łączności wypada dobrze. Żegnamy rybaków i w drogę.

Crater ginie już we mgłę, gdy raptem odzywa się nasza ciągle włączona UKF-ka:

Jacht Konstanty Maciejewicz, jacht Konstanty Maciejewicz. Podchodźcie do nas, podchodźcie do nas. Dopiero teraz odczytaliśmy waszą kartkę ze spisem potrzebnych wam produktów. Nie zauważyliśmy jej wcześniej. Ochmistrz już wszystko przygotował. Podchodźcie do prawej burty. Podchodźcie do prawej burty.

Podchodzimy. Znowu rzutka. Za nią grubsza lina łączy oba statki. Z burty *Cratera* zjeżdża spory worek i nie dotykając wody ląduje na pokładzie jachtu. Drugi mniejszy – podobnie. Kochani chłopcy!

Crater znowu rozplywa się we mgłę, ale radio nadal pełni rolę łącznika:

– *Jacht Konstanty Maciejewicz, jacht Konstanty Maciejewicz. Do pięciu mil widać was bardzo dobrze. Do ośmiu mil – słabo.*

Wreszcie słyszymy pożegnalne:

– *Trzymajcie się chłopcy! My tu jeszcze trochę połowimy, a wy żeglujcie z wiatrem z rufy i do zobaczenia w Gdyni.*



Po spotkaniu m/t *Crater* bardzo nam się poprawiło

Rankiem dnia następnego „Macaj” na minimalnych obrotach wpływa do małej zatoczki portu Paita. Molo wsparte na wysokich stalowych palach nie zachęca do cumowania, rzucają więc kotwice między kutrami i łodziami niedaleko plaży. Mgłę i chłód z morza mamy już za sobą. Nad nami teraz błękit nieba, a wokół żar zięjący z głębi lądu. Jesteśmy przecież zaledwie 30 mil od równika. Półkoliste wybrzeże zatoki obsiadły domki i budy na palach. Z długiego parterowego baraku dobiega wrzawa szkolnej dziatwy. Na molo, przedłużonym nadbudówką jakiegoś wraka, handlarze rybami czekają na kutry wracające z połowu. Nikt się nie śpieszy, nie dziwi naszemu przybyciu. I my niebawem, podobnie jak wszyscy tutaj, stajemy się ociężali i senni.

Agencja *Marítima de Pesco* dostarczy nasze papiery na godzinę 15.00 – mamy więc trochę czasu na wycieczkę do miasta. Rudery noszące ślady dawnej, kolonialnej jeszcze świetności tworzą niewielkie centrum. Brukowane ulice tuż za rynkiem przechodzą w piaszczyste wydmy, pokryte zwartą zabudową bud-szałasów. Wysokie ogrodzenia splecione z chrustu zasłaniają przed ciekawskimi wnętrza zagród. Sklecone z desek, pokryte blachą „domy” mają jedno pomieszczenie, do którego słońce nie ma dostępu. Za budami niewielkie podwórza. Roją się na nich dzieci i domowe zwierzęta. Obok przydomowe składy wszelakich rupieci, pościąganych zapewne z pobliskich śmietników – na opał i na wszelki wypadek. Dzieci pchają się przed obiektyw. Jedna z matek wychodzi przed dom.

- Po co *señor* to fotografuje? – pyta z pretensją w głosie.
- Chcę o tym napisać w moim kraju, w Polsce.
- Niech *señor* pisze. Tu jest źle, nie ma pracy, nie ma za co żyć! – odpowiada.
- To pani dzieci! – pytam, wskazując na gromadkę przed obiektywem.
- Tak, cała szóstka.

Widzę po jej kształtach, że rodzina wnet się jeszcze powiększy.

Ze szczytu wydm roztacza się widok na całe to osiedle baraków. Oczy bołą od patrzenia na rozprażony słońcem piasek. Ani śladu drzew czy krzaków. Jak oni tu żyją?

– Nic tu po nas. Przygnębiające jest to pożegnanie z krajem Dzieci Słońca.

Odnajdujemy agenta, który zwraca nasze papiery oddane uprzednio do policyjno-celnej odprawy, i w drogę. „Macaj” wyraźnie się śpieszy – łapie silną lądową bryzę i wiatr wypełnia postawioną genuę. Jacht wykręca prawie w miejscu i rwie na morze.

Wkrótce moło, domki-budy na palach i kutry na redzie zakrywa szarosina mgła Prądu Humboldta.

ŻEGNAJ SPOKOJNY OCEANIE

Po opuszczeniu Paity, jacht w kilka godzin osiągnął trawers przylądka Pariñas, najbardziej na zachód wysuniętego cypla kontynentu. Do tego momentu będziemy ciągle płynąć nieco na wschód – do domu! Za dwa dni wrócimy na „naszą”, północną półkulę. Na pożegnanie z południem ziemskiego globu jacht tego uderzył w śpiącego na powierzchni morza rekina lub inne wielkie morskie zwierzę. Na szczęście skończyło się na ochlapaniu sternika – zwierz machnął ogonem rozbryzgując wodę i dał nura.

Równik przekroczyliśmy sami nie bardzo wiedząc kiedy, bowiem o tej porze roku u wybrzeży Peru i Ekwadoru niebo jest zachmurzone, a więc pozycja nasza, z braku Słońca, określana jest niezbyt dokładnie. Pozostawiają również wiele do życzenia radionamiary – dają pozycję zupełnie nieprawdopodobną.

Po przekroczeniu równika odczuwamy znaczne ocieplenie. Wyjrzało wreszcie słońce, a chłodny Prąd Peruwiański już nam nie towarzyszy – zakręca stąd w stronę Galapagos. Swetry odkładamy do worków, wystawiamy białe torysy na słońce i nie mamy wątpliwości, że znowu jesteśmy w tropikach. Zapasy podarowane nam przez załogę *Cratera* bardzo urozmaicają nasze dosyć jednostajne menu. Świetnie trzymają się bezpestkowe pomarańcze, stanowiące wykwinny, mile widziany deser. Gorzej znoszą wysoką temperaturę i dużą wilgotność połci wędzonego boczku. Maciek rozwiesił je do obsuszenia między wantami bezana. Nasz sternik, z szeregiem dyndających mu za plecami, na sznurkach, połci tego boczku, wygląda jak rzeźnik oferujący, doskonałej zresztą jakości, towar. Zakaz indywidualnego podjadania żywności nie dotyczy tego produktu, więc gdy tylko ktoś ma ochotę, ucina sobie potężny plaster. Z dużą ilością czosnku jest to doskonałe jedzenie, toteż wolę boczek niż konserwy, których wszyscy zresztą mamy szczerze dość. Nawiasem mówiąc wynaleźliśmy receptę na spożywanie konserwy nr 4, tej dla psów: podgrzana z ugotowanym ryżem – daje się przełknąć.

Pierwszy spotkany żółw morski rozbudził w nas ogromny apetyt na zupę żółwiową. Książeczka z serii „Miniatury Morskie” zatytułowana „I żółwie łapie się na lasso”²⁷, podsunęła nam sposób polowania. Przygotowaliśmy i trzymamy stale na pokładzie linę zakończoną kluczką zaciągającą się po szarpnięciu. Żółwie jednak, gdy do nich podpływamy, podnoszą wprawdzie na chwilę głowy, ale zaraz dają nurka i tyle je widzimy. Raz tylko zaświtała nam nadzieja na udany połów. Dostrzegliśmy na falach wrak indiańskiej dłubanki, w której w środku podróżował sobie spory żółw. Łowca z pętlą w ręku był już gotów do akcji, ale żółw w zupełnie niezółwim tempie zdołał mu uciec przez dziurę w burcie i znikł w oceanie. Przypomina się dowcip o opieceknie żółwi w zoo. Gdy okazało się rano, że żółwi nie ma dyrektor pyta: „Jak to się stało?” „Ano, panie dyrektorze, rano otworzyłem klatkę, by dać im jeść, a one: myk, myk i już ich nie ma!”

Kilkakrotnie spod dziobu jachtu uchodził w morze jaskrawo ubarwiony wąż morski, który ponoć przywędrował w te strony aż z Indonezji. Niewielki, bardzo jadowity, świetnie pływa wiosłując nieco spłaszczonym ogonem²⁸.

Przyjemnej żegludze położyło kres wpłynięcie do Zatoki Panamskiej. Pierwszy ulewny deszcz uradował nas niezwykle – dokładne umycie się i wielkie pranie było tym, czego naprawdę potrzebowaliśmy. Przecież ostatni raz tak dokładnych ablucji dokonaliśmy w Callao! Jednak trzy doby nieustannej kąpeli uznaliśmy za przesadne dobrodziejstwo niebios. Znowu, wychodząc na pokład, zaczęliśmy wkładać sztormiaki. Siedzimy w mesie – lepszy już panujący w niej parny zaduch, niż te zimne strumienie deszczu. Spać nie można, czytać i pisać podobnie. Nie kleją się rozmowy.

Na dobitkę okazuje się, że Wyspy Perłowe zostawiamy z prawej, musimy bowiem płynąć pod prąd wypływający z Zatoki Panamskiej. Żegluga z prądem jest – jak poucza locja – zbyt niebezpieczna ze względu na dryfujące wielkie pnie drzew, wynoszone z dżungli na ocean przez rzeki. Tymczasem zaś nasz silnik niemal zagotował wodę w chłodnicy, gdyż ściał się klin kółka napędowego pompy wodnej.

W ostatnią noc na Pacyfiku mamy na jachcie iluminację. Okucia topowe grotmasztu i wanty jarzą się zimnym, fioletowym blaskiem ogni św. Elma, niebo rozdzierają bezgłośnie błyskawice. Tak żegna nas największy z oceanów. Trzeba przyznać, że dla nas okazał się oceanem bardzo spokojnym. Przeżyliśmy tylko dwa krótkotrwałe sztormy na południu, dobry wiatr towarzyszył nam w drodze z Huasco do Callao, a pozostałe wiatry były wprawdzie słabe, ale dla nas korzystne. Sporo jednak nacierpieliśmy się od okrutnych cisz morskich.

W tydzień po wyjściu z Paity ukazuje się most wiszący nad Kanałem Panamskim. Przy wejściu do Kanału dostrzegam kilkadziesiąt jachtów stojących na bojach cumowniczych. Tam więc musi się znajdować przystań klubu jachtowego w Balboa. Młody chłopak czyści z pontonu linię wodną szwajcarskiego jachtu *Nathalie*. Radzimy się go, gdzie cumować.

– Wiążcie się do pierwszej lepszej boi! Jeśli będziecie zwlekać, urzędnicy odstawią was na dwa tygodnie kwarantanny.

Nie zwlekamy. Cuma na boję, klar na pokładzie i schodzimy do mesy uczcić herbatą pożegnanie z Pacyfikiem!

²⁷ Bernatt, Stanisław. *I żółwie łapie się na lasso*. Gdynia : Wyd. Morskie, 1966.

²⁸ Jest to pęcz dwubarwny (*Pelamis platurus*) z podrodziny *Hydrophiinae*, żywiący się rybami wąż morski. Jego jad jest bardziej trujący od jadu kobry.

MIĘDZY OCEANAMI

Osiągnięcie Balboa zamyka kolejny etap naszej podróży. Pierwszy etap to było dopłynięcie do Plymouth. Następne to: dojscie do Wysp Kanaryjskich, trawersata Atlantyku, opłynięcie przylądka Horn, żegluga po kanałach Patagonii i Pacyfiku. A więc sześć etapów już za nami. Pozostały jeszcze: Morze Karaibskie, Atlantyk i Morze Północne wraz z Bałtykiem. Dwie trzecie trasy mamy za sobą i minęło już dziewięć razem spędzonych miesięcy. Znaczący twierdzą, że jest to okres wystarczający na pełną adaptację załogi do zespołowego życia na jachcie. Nic nowego nie wniosę twierdząc, że mają rację. Kiedy wieczorem zasiadamy cała piątka w barze *Yacht Club Balboa*, czujemy się razem bardzo dobrze. Jakby nigdy pomiędzy nami nie było żadnych spięć i burzliwych dyskusji.

Balboa jest punktem wypadowym europejskich żeglarzy wypływających na Pacyfik, przeważnie w celu dopłynięcia na Polinezję. Po wojnie gościły tu już przed „Macajem” dwa inne polskie jachty: *Śmiały* w 1966 roku z kapitanem Bolesławem Kowalskim i piątką załogantów w pionierskim rejsie wokół Południowej Ameryki oraz *Opty* w rok później, z kapitanem Leonidem Teligą w samotnym rejsie dookoła świata.

Przez Kanał Panamski prowadzi główny szlak, łączący dwa oceany, można więc tu spotkać jachty wszelkich bander. Składamy wizytę młodemu Szwajcarom z *Nathalie*. Mają wspaniały jacht. Intryguje nas jednak inny, liczący zaledwie 7 metrów po pokładzie, jacht pod banderą angielską. Na czarnej burcie ma wypisaną nazwę: *Sea Dart* – Morska Strzałka. Nie bardzo „to coś” wygląda na jacht. Kaczkowaty, mocno sfatygowany kadłub, cienki maszt i zbyt długi bom tworzą całość brzydką i w żeglowaniu chyba niebezpieczną. Na pokładzie nie ma żywego ducha.

Wieczór zapada, do miasta daleko – przenosimy się więc do klubu. Życie towarzyskie członków klubu i gości koncentruje się jak zazwyczaj w wielkim barze, z którego okien widać zatokę i jachty. Pijemy słabiutkie amerykańskie piwo w puszkach.

– Popatrzcie tam! – Jurek wskazuje szczupłego blondyna na stołku barowym. – Skąd my go znamy? Z Las Palmas chyba?

– Tak, to Gilles, ten żeglarz-filozof z *La Thaos Brett II*.

Przypominamy sobie Gillesa i sympatycznego Pepito, długie z nimi rozmowy, wspólne kłopoty...

– *Allô!* – Francuz odwraca się, twarz mu rozjaśnia uśmiech.

Przysiada się do nas.

– Szkoda, że nie przyplłynęliście dwa tygodnie wcześniej: *Prana* i *Alkinoos* zatrzymały się tu w drodze na Polinezję – zaskakuje nas po raz wtóry

Alkinoos? Prana? Jasne, znajomi z Wysp Zielonego Przylądka. Jacques z *Prany* uczestniczył przecież w naszej alpinistycznej wyprawie. Świat jest jednak bardzo mały!

Gilles wraca do swych kolegów przy barze. Wypływa stąd niebawem oczywiście na Polinezję. Wśród barowego towarzystwa wyróżnia się zdecydowanie starszy, szczupły, niewielkiego wzrostu mężczyzna. Ciemna broda gęsto przetykana siwizną, śmieszny, płócienny kapelusz, szorty. Przechodzi od stolika do stolika, widać, że jest tu zadomowiony.

– Ten mi wygląda na kapitana *Sea Dart* – rzuca żartem Leszek. – Pasowaliby do siebie bardzo dobrze!

Rozglądam się po barze. Jedyne, co wskazuje na to, że jest to klub żeglarski, to wielka tablica ogłoszeń. Wśród wielu typowych anonsów o kupnie, sprzedaży jachtów czy poszukiwaniu załogi, jedno ogłoszenie brzmi tak:

Potrzebuję członka załogi. Kandydat nie musi być szczególnie zamożny ani zbytnio znać się na żeglarstwie. Musi być zdecydowany na podróż na szczyty Andów, choćby trzeba było jacht zanieść tam na własnych plecach. Kapitan jachtu „Sea Dart”. Tristan Jones.

Kiwam głową i wracam do chłopców. Zastaję przy stoliku brodacza, który zwrócił uprzednio naszą uwagę. To właśnie Tristan Jones. Zabrał się już do opowiadania mym kolegom swych dziejów.

– Tak, w Gdyni byłem w 1968 roku na dużym żałogowym jachcie. Gdzie ja nie byłem? W czasie wojny pływałem w arktycznych konwojach. Potem poszedłem na emeryturę i włóczę się teraz po całym świecie. Ponieważ żeglowałem już między innymi po Morzu Kaspijskim i Martwym, czyli po najniższej położonych akwenach nawigacyjnych, postanowiłem obecnie popływać po jeziorze Titicaca położonym z kolei najwyżej – na wysokości 3800 metrów nad poziomem morza. Będzie to niezły wstrząs dla żeglarskiego świata opanowanego rekordomanią. Zaczęło się od opływania świata bez zawijania do portu, potem to samo tylko pod wiatr, w „ryczących czterdziestkach” itp. Teraz trzeba już dwukrotnie opłynąć świat, a potem... Do czego to doprowadzi? Próbuję więc z innej beczki. Nabyłem *Sea Dart* w Zachodnich Indiach i Amazonką próbowałem dopłynąć jak najbliżej jeziora Titicaca. Nie było jednak prawie wcale wiatrów, toteż udało mi się sforsować zaledwie 600 mil tej wielkiej rzeki. Musiałem zawrócić, przez Morze Karaibskie i Kanał Panamski dotarłem tutaj. Szukam towarzysza podróży do Peru, skąd mam zamiar przewieźć jacht na jezioro Titicaca i tam pożeglować. Jeśli mi się uda, będzie to absolutny rekord świata jeśli chodzi o pokonanie różnicy wysokości żeglowania – kończy dumnie Tristan i przymruża oko...

Jest już bardzo późno, ale po szybach baru leją się strumienie tropikalnej ulewy i nikt nie ma ochoty na powrót na jacht. Tristan rozpoczyna kolejną opowieść: o Madagaskarze, potem o Markizach...

Następnego dnia okazało się, że agencja, na adres której miała nadejść dla nas korespondencja, przestała istnieć. Nikt nie wiedział, gdzie mogą być dla nas listy.

Gdzie szukać pomocy w tej ważnej sprawie? Książka telefoniczna umożliwiła nam poznanie doktora Szymońskiego, Amerykanina polskiego pochodzenia. Poprosiliśmy go o pomoc w odzyskaniu listów. Przyjechał wkrótce do nas z synem i córką, oczywiście przywożąc naszą korespondencję.

Następnego dnia mieliśmy wejść do Kanału. Dwóch mierniczych zmierzyło jacht, pobrano od nas 25-dolarową opłatę i przygotowano cztery 30-metrowe cumy. Pilot przyjechał o szóstej rano. Wraz z nim przyplłynął 10-letni Sten – syn doktora Szymońskiego. Na powitanie wręczył nam kartkę: „Niestety, nie potrafiłem przekonać syna, by z wami nie płynął. Przepraszam”. W poszerzonym więc składzie, po godzinie oczekiwania na swoją kolejkę, wchodzimy do pierwszej śluzy dźwigającej nas w górę i cumujemy do burty holownika *Trinidad*. Elektryczne muły – małe silne ciągniki, jeżdżące po zębatych szynach – naprężają cumy statków. Woda wdziera się gwałtownie do komory śluzowej, muły wybierają i luzują cumy, by utrzymać w miejscu szarpiące się statki. Pozostając przy burcie holownika pokonujemy dwie następne wielkie śluzy, z grupy Miraflores. Żegluga jest raczej monotonna; wzdłuż brzegów ciągnie się nieprzerwana ściana zieleni, która pewnie opanowałaby wodę Kanału, gdyby nie pływające drewniane przeszkody, hamujące jej ekspansję.

Pilot w szortach, korkowym hełmie i z cygarem w zębach wygląda jak typowy Jankes na safari. Nie opuszcza pokładu nawet na posiłki. Komunikuje się z obsługą Kanału przez wiszący mu na biodrze radiotelefon. Reguluje szybkość jachtu, byśmy zdążyli przed zmierzchem do Cristóbal.

Nasz mały pasażer – Sten – jest natomiast wszędzie. Upodobał sobie szczególnie pilota, który reaguje na wszystkie jego pytania z kamienną twarzą. Nawet na stanowcze żądania zwiększenia prędkości – według Stena – zupełnie niezadowolającej. O zmierzchu trzy śluzy Gatún opuszczają „Macaja” na poziom Atlantyku. Rzucamy kotwicę o milę od siedziby *Panama Yacht Club*.

Nazajutrz, po przełamaniu oporów administracji PYC, kotwiczymy w przystani klubowej. Przystępujemy do zwykłych portowych prac. Po kolejnej burzliwej dyskusji z administracją klubu, wolno nam podejść do wolnego nabrzeża i wziąć wodę. W naszych kłopotach z PYC nie jesteśmy odosobnieni. Samotna Amerykanka żeglująca z dwojgiem dzieci na jachcie *Sea Challenger* otrzymuje nakaz natychmiastowego opuszczenia terenu klubu, ponieważ członkom klubu przeszkadzają jej bawiące się tam dzieci.

Dr Szymoński zabiera nas swym samochodem na wycieczkę. Na początek zawozi do dżungli. Wszystko się zgadza z naszymi wyobrażeniami o takiej dżungli: mrok, koszula lepi się do ciała, mrówki ciągną jakieś liście wydeptane przez siebie drogą, co wygląda jak ruchomy zielony dywan. Grunt podmokły i grząski, strumyki zamulone, mdły zapach gnijących szczątków roślin, feeria roślinności pnącej się ciągle w górę ku słońcu po nowe życie. Obecnie jest to ścisły rezerwat przyrody z pozostawioną dla zwiedzających wąziutką ścieżką. Cztery wieki temu biegł tędy niezwykle ruchliwy szlak. Tędy bowiem prowadziła jedyna droga do Peru, Chile, na Pacyfik. Ciągnęli nią na zachód osadnicy hiszpańscy, nierzadko transportując na Pacyfik całe okręty. Dziesiątkowała ludzi żółta febra, zabijał upał, wilgoć, atakowały dzikie zwierzęta. Na wschód z kolei ciągnęły tym szlakiem karawany mułów obładowane sztabami zrabowanego Inkom złota i srebra. Wydobywali je wykorzystywani nieludzko Indianie w kopalniach Potosí. Na tym szlaku, w drugiej połowie XIV wieku, osiągnął legendarną sławę i bogactwo Francis Drake. Ten pirat i grabieżca, pozostający w służbie królowej Elżbiety I, czatował tam miesiącami na spodziewane transporty hiszpańskiego złota i srebra z Peru. Kiedy setki mułów ciężko obładowanych cennym kruszcem, pilnowanych przez garstkę poganiaczy, zbliżały się już do celu podróży: małego portu Nombre de Dios nad Atlantykiem, piraci spadali nocą na Hiszpanów i zdobywali te skarby bez większego trudu.

Opuszczamy dżunglę i jedziemy zwiedzić ruiny starej Panamy. W sto lat po grabieżach Drake’a, inny „morski pies”, Henry Morgan, stanął z tysiącami kamratów pod murami Panamy – stolicy Ameryki Środkowej, zdobył miasto, ale Hiszpanie zdolali uprzednio wywieźć swoje skarby. Rozwścieczony Morgan kazał Panamę spalić. Rozkaz wykonano bardzo sumiennie. Obecnie wśród ruin starego miasta odbywają się coroczne festiwale ludowych tańców i śpiewu.

Na obu krańcach Kanału Panamskiego leżą po dwa miasta. Na brzegu Pacyfiku – stolica Republiki Panama – miasto Panamá, oraz Balboa – miasto amerykańskich i panamskich pracowników Kanału. Na wybrzeżu Atlantyku leży natomiast panamski port Colón i siedziba administracji Kanału – miasto Cristóbal. Panamá i Colón są bardzo do siebie podobne. Przy większości ulic uszeregowały się jednopiętrowe drewniane domy, pozostałość z okresu budowy Kanału – zamieszkane przez autochtonów. Ciemne zaułki przegradzają sznury z ogromną ilością suszącej się na nich bielizny, toteż oba miasta wyglądają zawsze jak po wielkim praniu. Białemu nie jest zbyt bezpiecznie zapuszczać się w te dzielnice – zwłaszcza wieczorem.

Natomiast Balboa i Cristóbal są absolutnym przeciwieństwem Panamy i Colón. Białe budynki administracji w typowym stylu kolonialnym stoją tam luźno, otoczone pięknymi palmami i wypielęgnowanymi trawnikami. Spokojnie tam, czysto i bezpiecznie. Biali mieszkają zazwyczaj w typowych dla strefy tropikalnej starych domach, zbudowanych na palach, ale już od wielu lat wyposażono je w klimatyzację i wszelkie udogodnienia, umożliwiające znośne życie.

Nie mamy ochoty na dłuższy postój w niegościnnym klubie. *Panama Yacht Club* jest klubem prywatnym i nie da się tam zmienić nieprzychylnego stosunku zarządu do obcych jachtów. Szkoda! Klub jest naprawdę przyjemny. Atmosfera w nim bardziej żeglarska niż np. w bogatym *Iate Clube do Rio de Janeiro*. Sporo tam – mimo wszystko – bywa morskich włóczęgów na jachtach bardzo solidnych, bądź bardzo kiepskich. Stoją tu jachty przerobione z rybackich kutrów, chińska dżonka, dwie indiańskie dżubanki. Wprost z pomostów wchodzi się do osłoniętego daszkiem baru na świeżym powietrzu, wśród kokosowych palm. Niedaleko stamtąd do miasta. Cóż więcej trzeba żeglarzom?

Radio ostrzega przed głęboką depresją nad Morzem Karaibskim.

– Jedźcie na San Blas, nie pożałujecie! – radzi Jean-Luis, kapitan jachtu *Saint Georg*, którego nazwaliśmy Szafciem²⁹ z racji niezwyklego podobieństwa do komandora naszego warszawskiego klubu.

– Paskudna prognoza, wpadniemy więc tam najwyżej na dwa dni – decyduje Tomek.

– Sami zobaczycie. Ja wpadłem tam na tydzień, a stałem dobre trzy miesiące – odpowiada Jean-Luis, podniecając jeszcze bardziej naszą ciekawość.

SZCZĘŚLIWE WYSPY SAN BLAS

Strefę kanałową opuszczamy w nocy. Podczas dziesięciu godzin żeglugi na silniku i pod żaglami towarzyszą nam grzmoty, niebo rozdzierają błyskawice – wszystko to w strugach ulewnego deszczu. Kurs prowadzi wzdłuż brzegu – na wschód. Łańcuch Kordyliery San Blas ciągnący się wzdłuż Przesmyku Panamskiego wyłania się co chwila z mroków nocy. Czasem zaszumi biały pasek przyboju z prawej burty i Tomek – nie opuszczający ani na chwilę pokładu – zmienia kurs bardziej w morze. Mglistym rankiem ukazują się w dali jakieś zielone kępki sitowia czy trzciny. To już pewnie nasze wysepki. Morze spokojne, ołowiane.

Kiedy rzucamy kotwicę dwa kable od wyspy El Porvenir³⁰, dominującym uczuciem jest ogromne zdumienie. Nie chcę ruszać się z jachtu, by konfrontacja z rzeczywistością nie odarła mnie z pierwszego, niepowtarzalnego wrażenia. Przed nami mała wysepka – jedna z wielu w zasięgu oka. Wśród kokosowych palm, na białym koralowym piasku stoi rozłożysty dom na palach, najwyraźniej siedziba miejscowego kacyka, odziedziczona po białych zarządcach. Obok chata indiańska. Na plaży – kilka dżubanek. Między palmami przemykają postacie Indian. Żaden zbędny szczegół czy zjawisko nie

²⁹ Szafcio – pseudonim komandora Warszawskiego Yacht Clubu ZSP Michała Szafrana. Załoga (prócz kapitana) wywodziła się właśnie z WYC ZSP – organizatora rejsu na *Konstantym Maciejewiczu*.

³⁰ Od roku 1998 nazwy powiatu (*comarca*), archipelagu, wysp i plemienia zmieniono na zgodne z miejscowym językiem *dulegaya* (z rodziny języków czibczańskich). San Blas to obecnie Guna Yala, El Porvenir to Gaigirgordub, a plemię – Guna. Wyspom archipelagu grozi zatonięcie pod koniec XXI w., jeśli postępować będzie proces podnoszenia się poziomu wód oceanicznych.

drażni oka w tym pejzażu, jakby starannie przygotowanym w celu olśnienia przybyszów. Błękitna woda, tylko lekko miejscami rozjaśniona koralami z dna laguny, faluje łagodnie przy burcie jachtu, by w oddali stać się oliwkową, martwą płaszczyzną. Chmury, rozbudowane na cały nieboskłon, wiszą nieruchomo, wzmagając poczucie statyczności otaczającego świata. Skośne promienie popołudniowego słońca sprawiają, że ten obraz żywcem wyjęty z opowiadań Londona, choć czysty i wyraźny, wydaje się nierealny, jakby oglądany przez okular fotoplastykonu.



San Blas – wyspy szczęśliwe

Tomek i Leszek wybierają się na ląd i po długich komicznych targach uzyskują prawo pozostania na wyspach „jak długo zechcemy”, za sumę sześciu dolarów – pięć za załogę i jeden za jacht. Zmieniamy kotwicowisko. Stoimy teraz między San Blas Point na kontynencie a wysepką, której zabudowania giną z oczu w zielonym gąszczu.

Płyniemy pontonem na łąd. Nogi zapadają się w miękkim piasku. Przybrzeżne płycizny roją się od pajaków i maleńkich krabów. Ścieżka prowadzi w zielony gąszcz. Próbujemy zrywać kokosy – nie jest to łatwe. Łatwiej jest z owocami mango, ale są nieco niedojrzałe. Niewiele czasu upływa i wstyd powiedzieć, gubimy się w gąszczu. Ustalamy, że najpierw dojdziemy do brzegu, a potem poszukamy pozostawionego pontonu. Ścieżka (jeśli to była ścieżka) rozplywa się w lesie bez śladu. Forsujemy ciemne parowy, wzgórki, z których widać wprawdzie morze, ale nie nasz jacht, a tym bardziej ponton. Grunt staje się coraz bardziej grząski i w końcu zaczynamy się potykać na korzeniach nadbrzeżnych mangrowcach. Woda sięga do łydek, potem wyżej, musimy się więc cofnąć i iść dalej wzdłuż brzegu. Ciemno – wokół nas gąszcz zieleni. Nie widać nawet morza, chociaż jesteśmy niedaleko brzegu. Zgięci wpool przedzieramy się przez gęste zarośla atakowani przez różne robactwo. Przeszkadzają nam wiosła od pontonu, aparaty fotograficzne i „łupy” w postaci orzechów kokosowych. Decydujemy się ponownie zagłębić w gąszcz drzew i traw. W końcu rozpoznajemy polankę i dwie krzywe palmy. Stamtąd już trafiamy do pontonu.

O zmierzchu na pokładzie jachtu następuje ceremonia rozłupywania kokosowych orzechów. Używamy maczety, piły-lisiaka i toporka. Tryska wreszcie białe mleczko. Jest lekko kwaśne, smakuje nie gorzej od maślanki. Mięsz orzecha jest wyborny, podobny nieco do smaku włoskich orzechów, ale bez ich goryczki. Wieczór zapada szybko. Na wysepce zapalają się światła, mają tam prądotwórczy agregat. Kusi nas następna wycieczka w łąd. Zgadza się bez zastanowienia. Zabieramy butelkę whisky i łądujemy na żwirowatej plaży. Kierując się na źródło światła dochodzimy do domku z werandą, którą rozjaśnia wisząca u sufitu żarówka. Za barierką werandy łagodnie pluszczą fale. Kilka stolików, na jednym rozstawione szachy. Biały mężczyzna – w szortach tylko i sandałach, odkłada gazetę i wita nas niby dobrych znajomych.

– *Good evening!* Proszę, siadajcie!

Tomek próbuje mu wyjaśnić kim jesteśmy i co tu robimy, ale jest to dla niego wyraźnie nieistotne. Nowo poznany mężczyzna jest amerykańskim marynarzem greckiego pochodzenia. Nazywa się Kosmos (!). Spędza tutaj urlop. Stary Metys, gospodarz tego – jak się okazało – hotelu, przynosi nam zimną wodę do whisky, którą pijamy ze szklanek najwyraźniej po musztardzie. Maciek i Jurek biorą się do szachów. Metys i Kosmos opowiadają reszcie o Indianach Kuna, zamieszkujących wyspy archipelagu San Blas i wybrzeża kontynentu. Bitny to był zawsze i skonsolidowany naród. Przeszły do historii odwieczne krwawe walki Kunów ze szczepami Catio i Choco. Kilkakrotnie także buntowali się przeciw hiszpańskim najeźdźcom. Ostatnie powstanie miało miejsce w 1925 roku. Nasz gospodarz był rozjemcą pomiędzy walczącymi stronami. Zginęli wtedy wszyscy biali zamieszkujący wyspy, przedstawiciele rządu panamskiego i osiadli tu Amerykanie, ale Kuna musieli przegrać. Wywalczyli jednak zachowanie prawa własności ziemi i prawo do samorządu. Dopiero od 20 lat turyści mają swobodny wstęp do wyspy archipelagu. Pierwsi byli badacze: Erland Nordenskiöld³¹ i Henry Wassen, obecny dyrektor muzeum w Gothenburgu (Nebraska, USA). Kuna nawiązali wreszcie kontakt z cywilizacją. Na dużej wyspie Sugtupu (3 tys. mieszkańców) można znaleźć w indiańskich chatkach lodówki, maszyny do szycia, tranzystorowe radia... Na wyspie Acuadup znajduje się siedziba wielkiego kacyka – szefa całego plemienia. Pomniejsi naczelnicy zarządzają poszczególnymi wyspami. Raz w tygodniu ludność zbiera się, by wysłuchać nauk głoszonych przez

³¹ Erland Nordenskiöld (1877–1932) – szwedzki archeolog i antropolog, badacz prehistorii Ameryki Południowej; jego ojcem był Nils Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901) – geolog, mineralog i polarnik, słynny z wyprawy na barku *Vega* w latach 1878-1880, która opłynęła Azję od północy przez Przejście Północno-Wschodnie ze wschodu na zachód.

szamanów, sprawujących „rząd dusz”. Nie czerpią ze wszystkich zdobyczy cywilizacji i nie wychodzą na tym najgorzej.

Noc już przekroczyła półmetek, trzeba się zbierać z powrotem. Przeprowadzony pod werandę ponton podskakuje na drobnych falach, więc tylko przełazimy przez barierę i wiosłujemy w kierunku ciemniejącego w blasku gwiazd naszego pływającego domu.

Wcześniej rozpoczęty następny dzień spędzamy lawirując gorączkowo „Macajem” wśród wysp archipelagu. Mam nieodparte wrażenie, że zamieszkujący archipelag Indianie Kuna jawnie kąpią sobie z naszej cywilizacji, z której my jesteśmy tak bardzo dumni, ale z którą mamy przecież często problemy nie do pokonania.

Archipelag San Blas składa się z kilkunastu koralowych wysepek, z których największa zajmuje taki obszar jak Teatr Wielki w Warszawie. Wysepki nie wystają więcej niż metr nad powierzchnię morza. Wśród kokosowych palm, najczęściej tuż przy brzegu, stoją chaty mieszkańców. Zbudowane z pni palmowych, obłożonych chrustem, przykryte są strzechą z liści palmowych. Z reguły chaty mają po dwie obszerne izby, w których podłogę zastępuje biały, koralowy piasek. Pierwsza izba pełni funkcję sypialni i salonu, druga służy za jadalnię i kuchnię. W chacie takiej jest chłodno, dość widno, ale oczy odpoczywają w niej od oślepiającego blasku słońca. Przy chatach mieszkalnych na wbitych palach, często już w dno morza, stoją klatki – zagrody z czarnymi świnkami lub drobiem, osłonięte liściastymi daszkami. Odchody zabiera morze. Wioski wyglądają jak żywy skansen, w którym czuwa przede wszystkim tłum sprzątaczy. Dbałość o czystość osiedla i higienę osobistą jest imponująca. A przecież wodę słodką zbiera się tu tylko z padających deszczów lub przywozi z kontynentu. Kuna jedzą dziko rosnące banany, mango i oczywiście orzechy kokosowe. Ale głównego pożywienia dostarcza morze. Każda z rodzin ma dłubankę z drzewa balsa ze sporym, zazwyczaj kolorowym i często podartym żaglem, służącą do komunikacji i połowów. Przy stałych, niezbyt silnych wiatrach wąskie czółna o małym zanurzeniu są bardzo praktyczne.

Kobiety i dziewczęta Kuna noszą tradycyjne stroje i charakterystyczne złote kółka w nosie. Mężczyźni ubierają się po europejsku, w szorty lub spodnie i koszule. Dzieci są ładne, zadbane, dobrze odżywione, nie ma na wyspach ludzi głodnych czy obdartych. A przecież 40 procent ludności Ameryki Południowej głoduje. Na wyspach nieznane są kradzieże i rozbój. Do białych przybyszów Kuna odnoszą się z uprzejmością ale bez unizienia, zachowując swą godność. Nie pozwalają na traktowanie siebie jak egzotycznych osobliwości i modeli do fotografowania. Pozowanie do zdjęć traktują jako swój uboczny zawód, który narzuciło im życie. Żądają więc od turystów zapłaty za każde zdjęcie świni, łodzi, dziecka, domu czy męża (tak, męża, bo interesami zajmują się tu kobiety), za muszle znalezione przy brzegu wyspy, za każdą inną rzecz czy usługę. Wzorem pierwszych kupców-podróżników, którzy za swoje szkiełka dostawili od „dzikich” złoto, skóry czy drogie kamienie, Kuna za swoje muszelnikowe i kościane wisiorki oraz „molas” odzyskują od białych przybyszów złoto, zamienione obecnie przez cywilizację w nikłowe krążki. Widziałem na jednej z wysepek dziewczynę, noszącą naszyjnik zrobiony z setek ćwierćdolarówek, będący jej wianem.

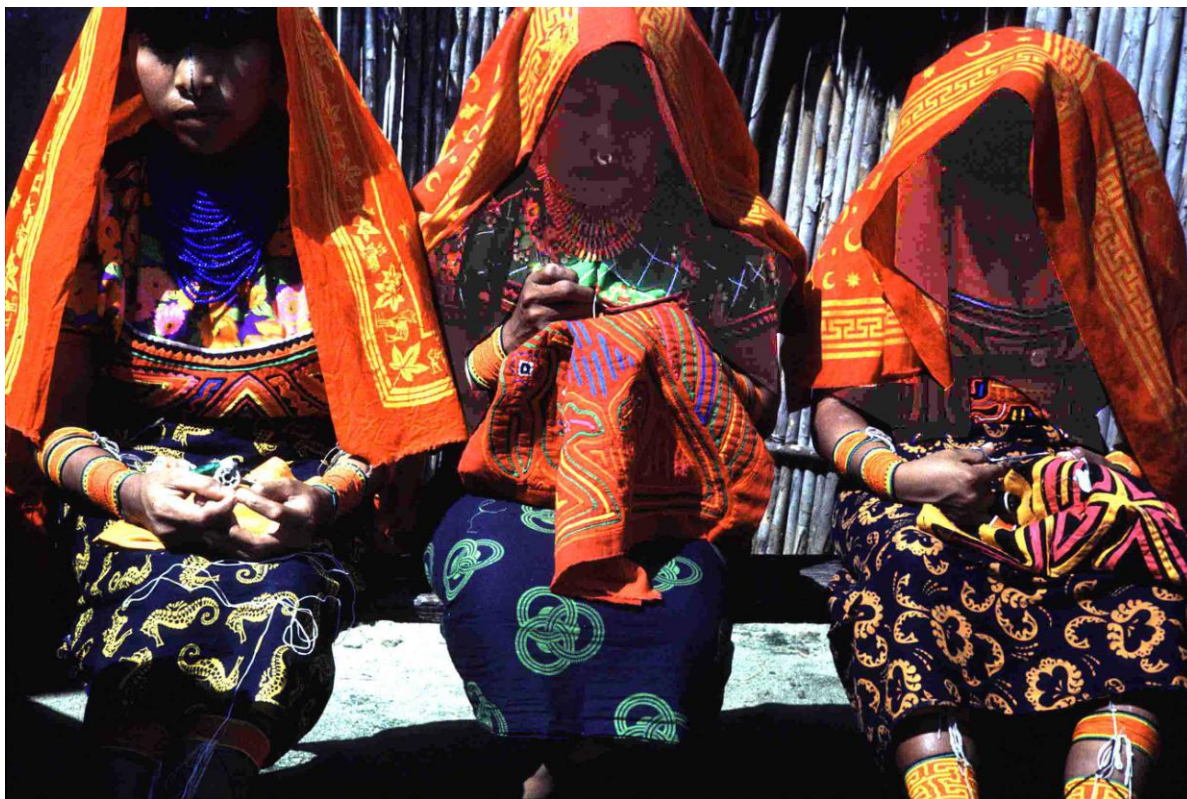
Słyną też Kunowie z wyrobu „molas”. Są to szyte ręcznie makatki bardzo kolorowe, z motywami roślinnymi, zwierzęcymi lub zupełnie abstrakcyjnymi. „Molas” były i są dla Indian Kuna przedmiotami ważnymi w ich kulturze, obyczajowości, a ostatnio również świetnym artykułem do handlu z turystami. Jeszcze ich zresztą bardzo niewielu przyjeżdża na San Blas. Nie ma tu przecież hoteli ani chociażby amerykańskich barów. Turyści jeszcze na szczęście nie dowiedzieli się o tym jedynym już chyba na Morzu Karaibskim nie zszpeconym cywilizacją zakątku.



Molas Indianek Kuna. Solamente cinco dolares.



Pamiętamy o naszych dziewczynach



San Blas. Koło gospodyń Kuna

Późnym wieczorem, gdy minęła pierwsza fascynacja niezwykłym spotkaniem, postanowiliśmy coś zjeść. Poprosiliśmy o pozwolenie przygotowania i spożycia obiadu w gospodarstwie najbardziej sympatycznej rodziny Kuna. Zgodzili się chętnie. O dziwo, nie było mowy o pieniądzach. Podano nam stołki z drzewa balsa. Kobiety roznieciły w „kuchni” ognisko. Maciek z Leszkiem zakrzętnęli się koło obiadu. Obserwowała ich z ciekawością gospodyni z podgoloną głową, jak wszystkie tamtejsze mężatki. Gospodarz nie przerywając rozpoczętej z nami rozmowy zabrał się do uszczelniania i malowania swej dłubanki farbami... Hempla. Mówił łamanym hiszpańskim językiem. Kobiety jako bardziej konserwatywne, przeważnie analfabетки, posługują się raczej tylko językiem plemienia. Mimo to mąż czy ojciec liczy się ze zdaniem kobiet – to one decydują o najistotniejszych sprawach rodziny. Herbata została zgotowana, piętrzą się na stole kanapki z polską szynką panamskimi ogórkami. Zapraszamy Indian do jedzenia. Zjadają po jednej kanapce i wracają do swoich zajęć. Zapraszamy ponownie. Także na podłe panamskie wino z wodą. Popijają, ale stary Indianin prosi, by mu nie dolewać... wody. Jego żona zaczyna coś perorować. Indianin tłumaczy jej słowa:

– Każdy kto chce, może tu zostać. Może wziąć chatę i żyć. Wy też – wyprzedza moje pytanie.

– Czy żonę też mógłbym dostać? – indaguję śmieiej.

Wskazują na ładną młodą Indiankę o długich włosach – więc niemężatkę.

Milczą.

Rozumiem. Kosmos mówił mi o przestrzeganiu przez Kuna czystości rasy. To ich podstawowy nakaz, którego złamanie oznacza jedno: śmierć. Obracam wszystko w żart i rozstajemy się w przyjaźni.

PODWODNY ŚWIAT

Archipelag San Blas nie jest nawiedzany przez kataklizmy, trasy huraganów przebiegają nieco na północ, a od niedużych nawet fal, które zalewałyby niewątpliwie niskie wysepki, chroni je z jednej strony kontynent, z drugiej zaś strony, od morza – rafa koralowa.

Kiedy jako nastoletni chłopak nurkowałem w jednej z nielicznych czystych podwarszawskich rzeczek, byle kamień, zatopiony krzak czy stadko okoni starczały mi za wymarzony podwodny świat. Teraz dane mi było zobaczyć ten świat z dziecięcych snów.



San Blas - podwodne safari

Cały drugi dzień pobytu na San Blas poświęciliśmy na nurkowanie i poznawanie rafy. Przy Hollandes Cays, gdzie nurkowaliśmy, rafę tworzy zwykły, szary sześciopromienny koral madreporowy. Natomiast większość pozostałych form życia nie zawiodła moich oczekiwań. Ustrzeliłem nawet trzy koralowe ryby, z których jedna uciekła mi niestety z kiepskiego harpuna. W gorączce polowania pokłułem się jeżowcem, więc wycofałem się pośpiesznie, by sącząca się krew nie ściągnęła rekinów. Rejterada z rafy na jacht spowodowana była raczej wybujałą wyobraźnią wykształconą przez literaturę niż rzeczywistym niebezpieczeństwem. Rekina widziałem, owszem, ale nie większego niż metr i to takiego, który mnie się przestraszył i pośpiesznie oddalił. Tomek i Leszek spotkali również tylko maleństwa. Nikt zresztą nie pamięta na San Blas, by na wodach okolonych rafą zaatakował kogoś rekin.

Kiedy wycisnąłem jad jeżowców i przejmujący ból ustąpił, znowu zacząłem buszować pod wodą, wśród krasnorostów, gąbek, różnego podwodnego zielska, ocierając się niemal o kolorowe ryby nie wykazujące zresztą zbyt obawy przede mną.



San Blas. Zdobycz na pokładzie i uczta kokosowa

Wrzucam do bączka coraz to nowe okazy, nie bardzo przebierając. Są wśród nich liczne wapienne skorupy jeżowców, których ciała zostały pożarte przez specjalnie do tego przystosowane opancerzone ryby, łamiące wpierw kolce jeżowca. Przypominam sobie przy okazji targ rybny Angelmo, w Puerto Montt w Chile, gdzie sprzedawcy napełniają butelki zawartością takich jeżowców. Trudniej znaleźć węzowidło czy ładną nie uszkodzoną muszlę. Dno jest pokryte dziurawymi muszlami małży pożeranych przez ślimaki *natica*, które dostają się do środka, wierząc w muszli dziurę roztworem kwasu. Niemalże spustoszenie wśród małży sięgają również rozgwiazdy. Właśnie tuż przy rafie, na piaszczystym dnie leży taki czerwony pięcioramienny drapieźnik oplatający ramionami małżę. Zmagania takie mogą trwać do dwóch dni, ale rozgwiazda jest zawsze zwycięzcą. Gdy zmęczony

walką małż nieco tylko uchyli skorupki, rozgwieżdża wypycha w szczelinę swój wynicowany żołądek i trawi nieszczęśnika w jego własnym domu.

Cała załoga penetruje rafę i wkrótce pokład „Macaja” wygląda jak wystawa morskiego muzeum biologicznego. W ciągu tego dnia spędzam ponad pięć godzin w wodzie o temperaturze 28°C i pod wieczór oczy same zamykają mi się do snu.

Następnego ranka Tomek jeszcze przed śniadaniem robi kolejny wypad na rafę. Żywię więc nadzieję, że zdecyduje się zostać w tym miejscu na jeden dzień więcej. Niestety, wzrasta ciśnienie, więc można, a nawet trzeba wypływać.

Stoję na salingu, wyprowadzając jacht spośród raf. Zachodzi słońce, fala łamie się na rafach, palmy na wyspach San Blas i Hollandes Cays znikają za horyzontem. Żegnajcie – oby do szybkiego zobaczenia – Wyspy Szczęśliwe!

Niedługo idziemy w ciszy na silniku, wkrótce łapiemy już wiatr, który coraz bardziej tężeje. Zmieniamy grotą na mniejszego, a genuę na kliwra. Spora fala i siła wiatru 7°B świadczą, że „głęboka depresja” nie była wymysłem meteorologów. Przed nami – Morze Karaibskie w okresie huraganów. Czy mimo to będziemy, jak *Śmiały* siedem lat temu, mieć szczęśliwą podróż?

WYŚCIG Z „BRENDĄ”

Huragan, cyklon, tajfun, czy orkan – to nazwy lokalne silnych tropikalnych sztormów o zbliżonej genezie powstawania. Na wyspach Indii Zachodnich, w Zatoce Meksykańskiej i na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych przyjęto nazwę „huragan”. Dla rozróżnienia poszczególnych huraganów, chrzci się je żeńskimi imionami, co roku poczynając od początku alfabetu. Literę „A” mamy już za sobą, gdy z duszą na ramieniu opuszczamy San Blas i teraz na skromnym ożaglowaniu, rozpoczynamy wyścig z literą „B”. Meta jest w Miami.

Dobry, to znaczy silny wiatr kończy się szybko i żegluga staje się spokojna, nie pozbawiona uroku. Sternik na porannej wachcie, po krótkim okresie ciemności, podziwia co dnia wspaniały, tropikalny wschód słońca. Następnie budzi wiecznie zaspanego garkotłuka i zaczyna radośnie podśpiewywać, gdyż za trzy kwadransy kończy mu się wachta. Dobrze, że w tym czasie reszta załogi śpi, gdyż inaczej solista spotkałby się co najmniej z miazdzącą krytyką.

Śniadanie rozpoczyna się za piętnaście ósma, by kolejny sternik zdążył się do ósmej najeść. Budzi się więc garkotłuk. Zrazu zaspany i nieruchawy, przemywszy oczęta nabiera szybkości ruchów i dobrego samopoczucia. Wstał już przecież, czyli najgorsze ma za sobą. Słońce świeci aż oczy bołą, ale upał jeszcze nie sięga szczytu. Na szczęście nie trzeba gotować płatków, bo już się na nie popyt wśród marynarzy skończył. Wkrótce cała załoga powoli zabiera się do jedzenia na wpół śpiąc jeszcze. Idzie się potem na pokład zdjąć bom genui lub zmienić hals. Dziewięć miesięcy praktyki sprawiły, że dla dwóch marynarzy te operacje są zwykłą zabawą – oczywiście przy sile wiatru do 4°B. Przyjemnie jest postawić naszą baloniastą zebkę – spinakera. Jacht wtedy, wśród pozornego bezruchu w atmosferze, wyrywa do przodu, a steruje się bardzo lekko. Nie rzuca nim jak narowistym koniem i kiedy mam coś do podłubania przy takielunku lub na pokładzie – młotek trafia tam gdzie trzeba, a przy wkręcaniu śruby czy przy szyciu nie trzeba się zapierać nogami i przytrzymywać wolną ręką. Awaryjne wybierają jednak momenty mniej przyjemnej żeglugi, teraz więc zajmuję się jedynie przeglądami

i konserwacją sprzętu. Reszta kolegów też krząta się wokół podległych im spraw, tak dobrze znanych i właśnie dlatego mało już uciążliwych.

Koło południa idę zazwyczaj na dziób, miarowo kołyszący się na fali i wybijany jak z trampoliny, skacząc do szafirowej wody. Sternik odpada, starając się uciec mi sprzed nosa, ale „Macaj” zbyt wolno płynie i zawsze zdąży chwycić ciągnącą się za rufą linkę. Jeszcze raz do wody i jeszcze raz. Potem chronię się pod prywatny tent z prześcieradła rozpięty między nadbudówką i sztormrelingiem. Sternik też wówczas chroni głowę przed pionowo padającymi promieniami słońca. W godzinę po kulminacji grot rzuca już na pokład trochę cienia, ale gorąco nie ustąpi aż do późnego wieczora. Zmorą bywają obecnie dzienne wachty, a przecież przeważnie jest odwrotnie.

Przed zmierzchem załoga wyłazi z kątów – wszyscy ożywiają się nieco. *Tea-time*. Nie chodzi o same wypicie herbaty czy kawy, choć i to jest ważne. Przy dziennym upale nikomu nie chce się otwierać ust, każda rozmowa wydaje się zbędnym wysiłkiem. Teraz można pogadać. Wszyscy skupiają się koło sternika – ten zawsze chętnie rozpocznie dyskusję, bo wtedy skraca mu się pozornie czas nudnego sterowania. Nigdy nie zawodzi temat: jaki powinien być oceaniczny jacht, czyli jaki nie jest „Macaj”. Po burzliwej dyskusji okazuje się, że wszyscy mają zdania bardzo podobne. Następnie Maciek przypomina, że warto by zawinąć na którąś z Wysp Dziewiczych, lub jeśli te są za nami – na Kajmany i wybucha opozycja przeciw tej propozycji, interesującej wprawdzie, ale z braku czasu – zupełnie nierealnej. Wybór portów, które należy koniecznie odwiedzić, stanowi zresztą temat bardzo popularny od samego początku podróży. Toczyliśmy boje o wejście na Maderę, potem o odwiedzenie Pernambuco w stanie Bahía, o porty Argentyny, Chile i Peru. Zdecydowanie – na rejs wokół Ameryki Południowej trzeba poświęcić najmniej dwa, trzy lata.

Jurek śpieszy do nawigacyjnej po sekstant, gdyż z lewej już mruga silnym światłem Wenus, a za chwilę ukaże się nieco z prawej od kursu Gwiazda Polarna. Nawigator jeszcze czeka trochę na kapryśną Vegę. Linie pozycyjne znowu mu pewnie utworzą mały trójkąt błędu, lub przetną się w jednym punkcie. Tomek zasiada przy radioodbiorniku. Pokłnie zazwyczaj nieco na trudności w złapaniu ostrzeżeń przed huraganem. Potem opowie, co się dzieje na świecie, zapisze stan chronometru. Leszek odłoży wreszcie na bok kamerę – dziś znowu zachód słońca wart był fotografii.

Właśnie... zachody słońca są niesamowite: żółte, czerwone, w chmurach warstwowych, czasem kłębiastych, podbarwionych upiornym fioletem, i one to uprzytamniają, że w każdej chwili ten spokój może się skończyć. Niech urodzi się gdzieś jakaś „Betty” czy „Barbara” i uderzy w nas z szybkością 100 węzłów, wśród potoków deszczu – woda zagotuje dokoła i ruszą na „Macaja” potworne fale, przed którymi nie ma ucieczki czy obrony. Niebo może być wtedy lekko zamglone lub ciemnoszare, przechodzące w czerni. Może też świecić żółtym światłem, które zmieni się w szkarłat. Strach przed huraganem tkwi chyba w każdym z nas w czasie tych dziesięciu dni podróży z San Blas do Miami. Rzadko prowadzimy poważne rozmowy na ten drażliwy temat. Jeśli już ktoś wspomni o huraganie, to żartem – lepiej wilka z lasu nie wywoływać i tak sam może wyleźć. Przecież sezon huraganów zaczął się już dwa miesiące temu. I rzeczywiście – dowiedzieliśmy się już w Miami, że huragan „Brenda” właśnie kielkował koło Cabo Verde, kiedy my wolno przekradaliśmy się po Morzu Karaibskim.

Po osiągnięciu Yucatán Channel, w przypadku spotkania huraganu groziłoby nam zepchnięcie do worka Zatoki Meksykańskiej. A wiatry ciągle 1-2°B. Albo zupełna cisza.

Drugiego sierpnia Jurek (znowu on!) zaoczył przylądek San Antonio na Kubie i wpłynęliśmy na wody Florida Strait. Północny wiatr, silny prąd i zdradliwe rafy koralowe na południowym brzegu Florydy nie poprawią naszej sytuacji w razie nadejścia tego najgorszego.

Rafy Key West, ograniczające od północy Florida Strait, pochłonęły ongiś sporo hiszpańskich statków ciężko obciążonych złotem, zrabowanym w Meksyku czy Peru. Sporo też złotego metalu trafiło do kieszeni Hawkinsa, Drake'a, Morgana czy Baskerville'a, którzy swe pirackie rzemiosło znali dobrze. Oni to byli rzeczywistymi panami wysp Morza Karaibskiego, o których pewien zakonnik napisał: „*tu klimat pobudza umysły lotne, choć z natury skłonne do lenistwa*”. Piratom bardzo odpowiadał ten klimat i w zawodzie swoim mogli osiągnąć kunszt najwyższy. Rosły w potęgę oparte na hiszpańskim złocie stolice pirackiego świata na Tortudze i Jamajce.



Takie sterowanie – to lubię!

Key West – prócz tego, że jest rajem dla poszukiwaczy skarbów – jest dużą atrakcją dla turystów: przez setki raf i wysepek wiaduktami i groblami biegła jedyna na świecie „kolej na wodzie”, kaprys amerykańskiego przemysłowca – milionera³².

Key West stanowi półmetek niebezpiecznego odcinka naszej drogi. Ciśnienie jest na szczęście ciągle powyżej średniego dla tego obszaru. Zmniejsza to prawdopodobieństwo nadejścia huraganu.

Pewnego popołudnia obserwowaliśmy z ciekawością trąby morskie u podstawy rozbudowanych cumulonimbusów. Formowały się i znikały w oczach. Nie były niebezpieczne z racji ich niewielkich rozmiarów, lecz lepiej by wirowały sobie w pewnym oddaleniu od „Macaja”. W San Louis trąba powietrzna na dwukilometrowym pasie szerokości i na odcinku 350 km zniosła niemal wszystko na swej drodze. Nam trąby krzywdy nie wyrządziły, ale szczęścia też nam nie przyniosły, gdyż następnego ranka Tomek zauważył pęknięcie masztu ponad salingiem. Wdrapawszy się na maszt, do salingu, stwierdziłem, że jest to postępujący proces rozklejania się masztu, mimo iż staraliśmy się temu zapobiec jeszcze w Buenos Aires. Nowy problem do rozwiązania w Miami.

Po wejściu w Cieśninę Florydzką wzrosła ilość złotobrazowych pasm gronorostów *sargassum* naniesionych przez Prąd Zatokowy z Zatoki Meksykańskiej. Leżąc na półpokładzie czyhałem na sargassowe glony, których pęczki wyrzucałem następnie na pokład. Kilkakrotnie wraz z glonami wyłowilem także rybki zaplątane w *sargassum*, do złudzenia barwą i kształtem przypominające gronorosty, w których spędzają całe życie. Leszek był bezlitosny – rybki wylądowały w słoiku z formaliną.

Tymczasem luna nad Hawanę została po prawej, światła Key West po lewej i popychani raczej Prądem Zatokowym – niezwykle silnym w tym miejscu – niż wiatrem, meldujemy się nocą 5 sierpnia 1973 przy wejściu do Miami. Wąskie wejście, silne, nieznanne prądy. Dryfujemy więc do wczesnego poranka, który zastaje nas w sporej od Miami odległości, gdyż zepchnął nas wspomniany prąd. Kilka godzin żeglugi wzdłuż słynnych plaż Miami. Przegląd najdroższych hoteli Miami Beach. Wreszcie: kanał wejściowy do portu. Wolno suniemy koło dworca pasażerskiego. Coraz bliżej drapacze chmur ustawione w centrum miasta.

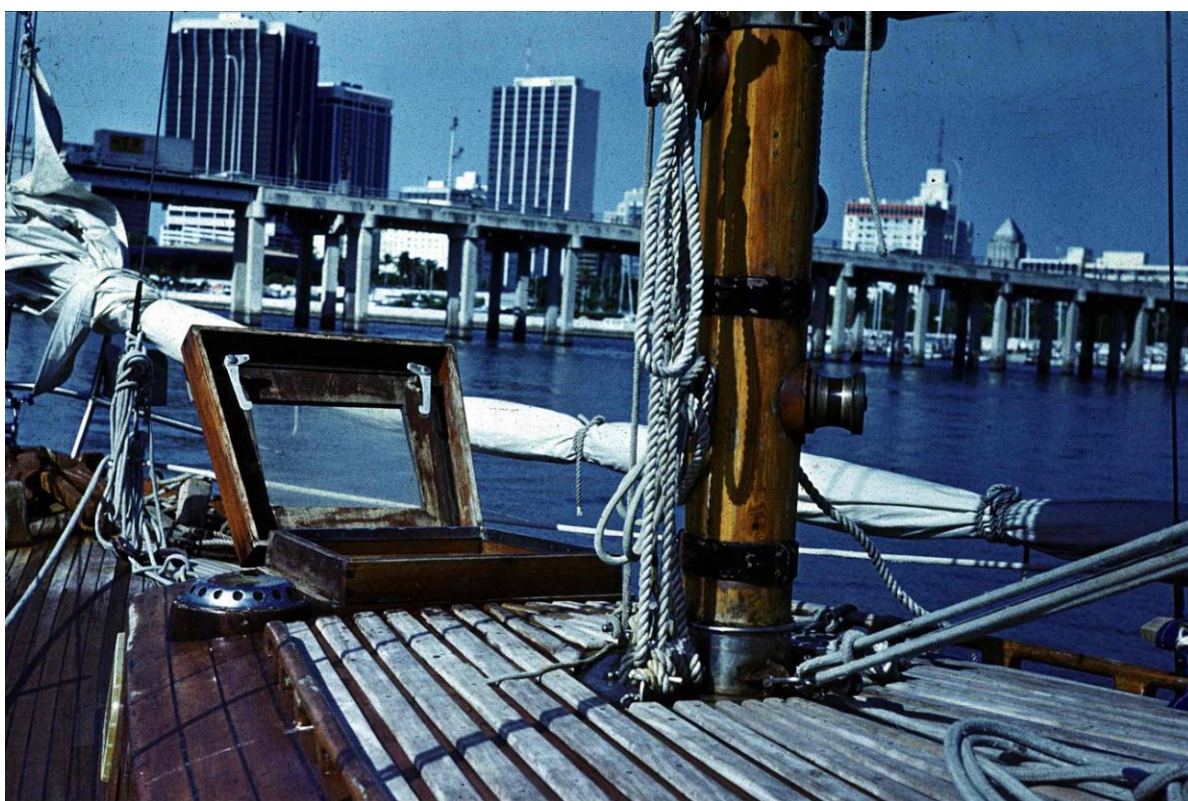
Cumujemy przy zwodzonym moście, za którym widać sześciokątny budynek klubowy *Miamarina*. Słuchamy radia: na Karaibach huragan „Brenda” zmierza w kierunku Zatoki Meksykańskiej przez Yucatán Channel – tam, gdzie kilka dni temu pływałem w szafirowej wodzie, wokół majestatycznie sunącego na północ „Macaja”.

POSTÓJ PRZY ULICY SOSNOWYCH DRZEW

³² Biegła, póki nie zdmuchnął jej w 1935 roku w dniu amerykańskiego Święta Pracy (2 września) huragan zwany *The 1935 Labor Day Hurricane*, najsilniejszy ze wszystkich, jakie nawiedziły Wschodnie Wybrzeże USA: prędkość wiatru dochodziła do 300 km/godz, a fale miały wysokość 5-6 m.

Budowę Florydzkiej Kolei Morskiej (*Florida Overseas Railroad*), sfinansował magnat kolejowy Henry Flagler. Linia, biegnąca z St. Augustine do Miami, doprowadzona została w 1904 roku do Homestead, leżącym na końcu półwyspu. Do roku 1912 tory przeciągnięto do Key West, ostatniej z wysp archipelagu Florida Keys, leżącej 205 km od południowego końca Półwyspu Florydzkiego. Huragan z 1935 r. zniszczył mosty, wiadukty i tory do tego stopnia, że ich odbudowa okazała się nieopłacalna. W 1938 r. otwarto szosę (*U.S. Route 1*) z Homestead do Key West; potocznie nazywa się ją „morską autostradą” (*Overseas Highway*).

Celnicy, wycierając spocone czoła, pożegnali nas życząc przyjemnego pobytu na Florydzie i opuszczamy nabrzeże pasażerskiego portu Miami. Kręcimy kółka przed zwodzonym mostem czekając na jego otwarcie. Dzwonek. Szlabany zatrzymują samochody i żelbetowe przęsła unoszą się. Tuż za mostem wejście do *Miamarina* – basenu jachtowego miasta Miami. Stoi tu kilkaset jachtów, a basen jest tylko nieco większy od gdyńskiego. Biegną przez niego trzy betonowe moła, a prostopadle do nich stoją przy drewnianych pomostach jachty. Do każdego stanowiska doprowadzona woda, prąd. Na brzegu biuro, toalety, natryski, ogromna szafa chłodnicza z lodem. Najokazalszym budynkiem jest wielki, przeszklony bar. Dookoła mariny wznosi się na żelbetowych słupach taras widokowy. Obsługa porusza się po terenie elektrycznymi wózkami. Za budynkami wielki parking. Wszystko niezwykle funkcjonalne, przemyślane, proste, wygodne i czysto utrzymane. Jakże ten klub różni się od żeglarskich przystani w Rio de Janeiro, Buenos Aires, Balboa czy Panamie! Nie spotkamy tu z pewnością takich żeglarzy jak Yoh Aoki, Andres Svedlund czy Tristan Jones.



„Macaj” w Miami Beach

Przez trzy dni postoju w *Miamarina* obserwuję między innymi starszego wiekiem jachtsmena. Około godziny piątej po południu zasiada on w klimatyzowanej mesie swej komfortowej motorówki. Ogląda telewizję (w kolorze), popijając longdrinka. Koło północy gasi telewizor, zamyka motorówkę na kłódkę i wraca do domu. Żal patrzeć na stojące beczynnie naprawdę piękne jachty. Prawdziwy ruch w marinie zaczyna się dopiero w piątek wieczorem. Jachty żaglowe i komfortowe motorówki z kilkoma pokładami, odpływają wówczas na wyspy Bahama lub na ryby. Ogromna większość tutejszych żeglarzy tak właśnie wykorzystuje swe jachty. Są jednak i inni, jak choćby Mike Grysko, młody Amerykanin polskiego pochodzenia. Za dom służy mu jego jacht *Cellar Door*, w którego wyposażenie wkłada wiele wysiłku i zarobionych pieniędzy. Trymuje swój jacht przed wielką podróżą – może dookoła globusa?

Link Powers, młody pracownik obsługujący polskie statki agencji Harringtona zabiera nas do *Seaquarium*. Jest to główna turystyczna atrakcja Miami. Mamy więc na początek trochę mocnych wrażeń. Niewielki basen, otoczony wysoką na dziesięć metrów ścianą z pleksiglasu. Za ścianą trybuny wypełnione do ostatniego miejsca. Bohaterami są trzy czarno-białe orki. Mimo iż są z wesołej, inteligentnej i poczciwej rodziny delfinów, uważa się je powszechnie za najbardziej okrutne i niebezpieczne bestie morskie. Zdarza się, że orki wyszarpują języki wielorybom, są groźne dla potężnych lwów morskich i fok, pod którymi załamują ogonem łód, by je dopaść w wodzie. Znane są ponoć przypadki, że orki rozbijały potężnymi ogonami łodzie i pożerały ludzi. Tak więc orki cieszą się nienajlepszą opinią. Z niemałym więc zdziwieniem obserwowałem figle, jakie z nimi wyczyniał jeden z pary młodych treserów.



Miami Seaquarium: Hugo pokazał, że można.

Na początek, kiedy tata-orka otwierał swą paszczę z przepięknym garniturem zębów, myślałem, że to jakaś amerykańska sztuczka z gumowymi orkami. Ich niezwykle gładka i czysta skóra, niemal nieruchoma płetwa grzbietowa i skoordynowane ruchy zupełnie nie sprawiały wrażenia, że „to” jest żywe. Z bliska rozpoznałem swą omyłkę, toteż ze zgrozą oglądałem dalsze numery programu. Podkarmiona bestia znów rozwarła paszczę, a treser włożył w nią głowę. Następnie wśród wycia wichru i grzmotów dobiegających z głośników treser wypłynął z małym bączkiem na skotłowaną ogonami orek (tata, mama i syn) wodę basenu. Mama swym ogonem lekko podrzuciła bączek. Treser wypadł z bączka do wody, dosiadł tatę-orkę i opłynął na nim basen zbierając brawa. Na zakończenie programu tata (długość 10 metrów, ciężar ponad 6 ton) i nieco mniejsza mama wyskakiwały z wody na całą swą długość, ukazując białe podbrzusze. Spadając wzbijały fontanny wody ponad wysokie ogrodzenia, ochlapując rozentuzjasmowanych turystów. Orki zaćmiły wszystko, co potem oglądaliśmy: fokę zonglującą piłką, delfiny grające w kręgle, skaczące do dzwonka, przez obręcz lub kij itp.

Prócz tych cyrkowych numerów, w *Seaquarium* można zobaczyć wielu innych mieszkańców mórz i wybrzeży. Na kilkudziesięciu hektarach zgromadzono w akwariach i basenach wszelkie rodzaje rekinów, żółwi, ptaków morskich, ryb, gadów i płazów. Ale zamiast tego naprawdę imponującego morskiego zwierzyńca, wolę poranne harce delfinów przed dziobem jachtu i milej wspominam małą wesołą foczkę, która z własnej nieprzymuszonej woli bawiła się z nami na Pacyfiku.

Postój jachtu w *Miamarina* kosztuje blisko 7 dolarów za dobę. Między innymi właśnie dlatego mieliśmy zatrzymać się w Miami tylko na pięć dni. Z Freeport otrzymaliśmy wiadomość, że mogą być trudności ze slipowaniem jachtu. W Miami zaś Polka z Pabianic, pani Janina Cardini zaprosiła nas wraz z jachtem w gościnę do siebie, a panowie Danek, Sobisz i Sieroń zaofiarowali swą pomoc przy remoncie jachtu. Zostajemy więc w Miami!

Przez liczne kanały i rozlewiska pilotuje „Macaja” Peter, hebanowoczarny kapitan ogromnej motorówki *First Lady*. Kilka zwodzonych mostów, trochę błędzenia, ale w końcu odnajdujemy dom pani Cardini nad Indian Creek River przy ul. Sosnowych Drzew. Cumujemy jachtem przy trawniku. Krok za barierkę i jesteśmy na podwórku eleganckiej willi z basenem wśród kokosowych palm. Na tydzień zamieniamy to podwórze w stocznię remontową. Przeraził nas wyjątki szlifierkami zdarliśmy najpierw luszczący się lakier nadbudówki, grętingów, podłogi z mesy. Podłogi w kambuzie pokryte następnie zostały drewnopodobną i wygodną (nareszcie!) do mycia wykładziną. Zastąpiła ona czarną gumę z rowkami, w których zbierał się brud. Poważny kłopot mieliśmy z rozklejonym masztem. W Buenos Aires mieliśmy ułatwione zadanie; szpara powstała poniżej bomu, można więc było założyć obejmy dookoła masztu. Teraz przeszkadzała w tym szyna. W końcu po nerwowych dysputach założyliśmy pod szynę cienkie obejmy z nierdzewnej stali o dużej wytrzymałości na rozerwanie. W tym celu trzeba było wydłubać dziurę w maszcie, możliwie małą, by go zbyt nie osłabiać. Była to cholerna robota. Skwar lał się z nieba, dłutko i nóż wypadły z ręki – jedynym sposobem na powrót do jakiejś takiej kondycji był skok z trampoliny, lub odpoczynek w klimatyzowanym wnętrzu domu.

Miami zwiedzamy – jak przystało na turystów podróżujących po Stanach Zjednoczonych – a więc nie wysiadając z samochodu. Miasto jest nowoczesnie zabudowane, bardzo czyste, wręcz wypieszczone. W centrum wiele wieżowców, niektóre z nich ze ścianami z ciemnego szkła. Wzdłuż plaż stoją setki eleganckich i mniej luksusowych hoteli. Znaczną część zabudowy stanowią ukryte w zieleni domki i wille. Miasto ciągnie się wzdłuż brzegu Florydy przez 120 kilometrów, a prócz drogowych taksówek

nie istnieje praktycznie w Miami komunikacja miejska³³. Samochód jest więc absolutnie niezbędny. Mieszkańcy większości wolnego czasu spędzają w domu. Domy mieszkalne, biura, szkoły, kina, bary itp. mają oczywiście klimatyzację. Przyjemnie jest odpoczywać czy pracować w znośnej temperaturze, ale nie uodparnia to organizmu na panujący na zewnątrz klimat. Mike z *Cellar Door* opowiadał nam na przykład, że wybrał się kiedyś na wycieczkę swoim jachtem z dziewczyną, która od dziecka życie spędziła w klimatyzowanych pomieszczeniach. Po dwóch dniach musiał wrócić do portu, gdyż jego towarzyszka bardzo źle znosiła upał i Mike począł obawiać się o jej zdrowie. Możliwe, że to właśnie przyzwyczajenie tamtejszych ludzi do przyjemnego chłodu klimatyzowanych wnętrz powoduje, że w mieście niezależnie od pory dnia i nocy trudno spotkać na ulicach ludzi. To ładne miasto wydaje się z tego powodu smutne, bez życia.

W domu pani Cardini przy ulicy Pine Trees o smutku i braku życia nie ma mowy. Przez cały dzień przewija się przezeń mnóstwo ludzi. Chcą obejrzeć nasz jacht, porozmawiać, w czymś pomóc. Polonia w Miami dała nam odczuć, że ze Starym Krajem łączą ją bardzo silne więzy. Właśnie powstaje tu Polski Dom Kultury, budowany z ogromnym rozmachem. Plany działalności Domu są nie mniej imponujące.

Zgodnie ze złożoną jeszcze w *Miamarina* obietnicą, odwiedził nas także Gienek Michno, z zawodu cukiernik, z zamiłowania pletwonurek i filmowiec. Gienek jest postacią znaną i szanowaną wśród Polonii w Miami. Nie zrobił życiowej kariery, nie ma nawet samochodu, mieszka w skromnym pokoju w pensjonacie. Wszystkie zarobione pieniądze poświęca życiowej pasji, tj. nurkowaniu. Już siedem lat obcuje z podwodnym światem i jest nim coraz bardziej zafascynowany. Gienek nie nurkuje tak sobie – dla przyjemności. Przez te siedem lat wydobył i przesłał do Polski, dwie tony eksponatów! Można je oglądać w Muzeum Morskim w Gdańsku, na Helu, w Lidzbarku Warmińskim i Morskim Instytucie Rybackim. Ostatnio nakręcił pod wodą dwugodzinny film.

Gienek oświadczył nam, że „byłby to ciężki grzech zatrzymać się w Miami i nie zejść pod wodę”, zgodziliśmy się więc z nim bez zastrzeżeń. Wypożyczył nam akwalungi i dużą motorówkę popłynęliśmy nurkować. W drodze udzielił krótkiego instruktażu i przedstawił plan nurkowania. Mieliśmy trzymać się blisko naszego mistrza, który miał uwiecznić nas na filmowej taśmie.

– A jeśli podpłynie rekin? – zapytał Leszek.

– Rekiny nie są groźne. Trzeba tylko zachować spokój. Nurkowałem przy Key West i cztery żarłaczki zaczęły zataczać dokoła mnie ciasne, coraz ciasniejsze koła. Ale nic się nie stało – musiałem tylko zmienić miejsce nurkowania – Gienek starał się rozproszyć nasze obawy. – Na Hawajach widziałem 11-letniego chłopaka, który jeździł na rekinie jak na koniu. Ach! Dlaczego nie miałem wtedy kamery! Teraz jestem zawsze w pogotowiu. W końcu to byłoby fajnie, gdyby przyplłynął jakiś duży rekin, albo kilka. Sfilmowałbym was na ich tle – to byłoby coś!

³³ W Miami były wówczas linie autobusowe, ale autobusy jeździły tak rzadko, że trudno to było uznać za normalną komunikację miejską w rozumieniu europejskim. W 1984 otwarta została w Miami i powiecie Dade szybka kolej miejska *Metrarail*. W 2012 miała ona dwie linie o długości 40 km (24,4 mili) i 23 stacje. W 1987 uruchomiono sieć *Metromover*, mającą 7,12 km (4,4 mili) i 21 stacji. Te dwie łączą się z uruchomioną w 1989 r. kolejką *Tri-Rail*, mającą 114 km (71 mil) i 18 stacji (w tym międzynarodowe lotniska w Miami, Fort Lauderdale i West Palm Beach).

W połączeniu z mniejszymi liniami kolejek miejskich (*Brightline*, *Mia-Mover*) daje to niezłe rozbudowaną sieć komunikacyjną – czystą, szybką i wygodną. W 2013 r. linie te przewiozły ok. 35 mln pasażerów.

Nie byliśmy zbyt zachwyceni jego pomysłem i mieliśmy nadzieję, że spodziewani bohaterowie tego filmu nie stawiają się jednak na plan.

Po przybyciu na miejsce Gienek sprawdził nasze aparaty i zeszedliśmy pod wodę. Na filmie miałem występować z kuszą. Gdy tylko znalazłem się pod wodą, zapomniałem oczywiście o moim głównym zadaniu – pozowaniu i oddałem się rozkoszom polowania. Miałem ambicję upolowania jeśli już nie rekina, to na pewno mureny lub barrakudy. Właśnie zza ogromnej półkuli koralu wypłynęło kilkanaście srebrzystych, długich na blisko metr ryb. Łby jak u szczupaka, ostre zęby... Barrakudy! Już złożyłem się do strzału, gdy nagle odczułem silne szarpnięcie za moją płetwę. Serce w gardle. „Dałem się ludojadowi podejść jak dziecko” – przemknęło mi przez głowę.

Odwrociłem się i zobaczyłem Gienka, który stanowczo wzywał mnie do reszty grupy, na swój filmowy plan. Zbyt szybko minął czas, na który mieliśmy zapas powietrza w butlach. Trzeba było wychodzić. Nurkując już tylko na bezdechu, miast wymarzonej barrakudy ustrzeliłem w końcu brązową rybę *French Angelfish*³⁴. Było to zbyt łatwe i zaniechałem dalszych łowieckich wyczynów.

W domu na Pine Trees prace dobiegały końca. „Macaj” błyszczał znowu lakierem, podwórko przybierało powoli uprzedni wygląd. Znikały śmieci, przybywało podarunków od Polonii. Maciek sztautował i sztautował, a końca roboty nie było widać. Musiał jednak nadejść ten dzień, kiedy pożegnaliśmy przyjaciół i piękny dom przy ulicy Sosnowych Drzew.

IT'S SO NICE TO HAVE YOU HERE

Do Freeport na wyspie Wielka Bahama zamierzaliśmy wejść na dwa, trzy dni, by odnowić znajomość polskich żeglarzy z polską obsługą i zarządem portu zbudowanego na początku lat sześćdziesiątych. Freeport leży zaledwie kilkadziesiąt mil od Miami, ale przeciwny silny wiatr spowodował, że kilkanaście godzin żeglugi nie było przyjemne. Zmęczeni i niewyspani z radością powitaliśmy znajomy napis na murach magazynów portowych: *IT'S SO NICE TO HAVE YOU HERE*³⁵

Do przeciwległej kei cumuje właśnie wielki, luksusowy wycieczkowiec *Bahama Star*. Przywiózł z Miami kolejnych turystów na weekend. Bahamy zastępują Amerykanom uprzednie tradycyjne miejsce wypoczynku, jakim była Kuba. Głównym źródłem dochodów Bahamów, państwa istniejącego zaledwie od kilku tygodni³⁶, jest turystyka. Formalności graniczne winny więc przebiegać tu szczególnie sprawnie. Celnicy rzeczywiście odprawiają nas już po dwóch godzinach, gorzej nam natomiast idzie ze strażą graniczną. Zdążyliśmy tymczasem zaprzyjaźnić się z kapitanem portu, nieprawdopodobnie grubym mężczyzną w szortach i podkolanówkach na cienkich nogach elegancko zakończonych czarnymi pantoflami. Grubas użyzył nam swojej łódki i ubolewał nad opieszalnością funkcjonariuszy z *Immigration Office*.

³⁴ *French angelfish* – ustniczek czarny (*Pomacanthus paru*) duża jadalna ryba okoniokształtna z rodziny pomakantowatych (*Pomacanthidae*).

³⁵ *It's so nice to have you here* – jest tak miło mieć was tutaj. (Knabe, Jerzy. „Bahamy”. *Poznaj Świat*. Nr 3, 1967. Numer poświęcony wyprawie s/y *Śmiały*)

³⁶ Bahamy uzyskały niepodległość 10 lipca 1973. My przyплыliśmy tam 18 sierpnia 1973.

Przyjeżdża pan Bronisław Minkiewicz, jeden z Polaków, którzy pozostali jeszcze we Freeport. Pan Bronisław rozkłada ręce:

– Niewiele mogę wam pomóc, budowałem wprawdzie ten port, szkoliłem tutejszych pracowników, ale teraz jestem już tutaj niepotrzebny.

Jedziemy razem do *Immigration Office* na lotnisko. Tu okazuje się, że z bliżej nieokreślonych powodów nie wolno nam pozostać we Freeport. Interwencja w urzędach zajmuje cały następny dzień – bez skutku. Możemy, owszem, kupić paliwo i żywność, ale jeszcze dziś musimy opuścić port. Przy zakupach towarzyszy nam policjant. Kłopot z nim, bo ciągle znika w którymś z barów i trzeba go szukać. Krótka wizyta w domu pana Bronisława i wracamy na jacht. Maciek tankuje znowu wodę, bowiem okazało się, że zbiorniki nie są całkiem pełne. Nigdy zresztą dokładnie nie wiadomo, ile w tych zbiornikach jest wody, a przedni zbiornik zęzowy napełnia się wolno i nie do pełna. Pan Minkiewicz i Leszek jadą jeszcze samochodem na stację benzynową po paliwo do silnika.

Ja tymczasem lustruję wodę w portowym basenie. Nie jest zbyt brudna. Zakładam więc płetwy, maskę i fajkę – to chyba ostatnia możliwość oczyszczenia dna jachtu. Nurkuję i jestem zdumiony doskonałym stanem dna. Położona w Buenos Aires, czyli pół roku temu farba z wytwórni w Oliwie trzyma się świetnie i jest naprawdę antyporostowa. Tylko nawis rufowy porósł drobnymi kaczenicami i na linii wodnej zieleni się niewielka broda. Cały kadłub poniżej linii wodnej pokryty jest jedynie czymś w rodzaju delikatnego mchu. Jest to celujące świadectwo wystawione przez dwa oceany chemikom z Oliwy. Brodę i kaczenie usuwam kambuzowym druciakiem, niezastąpionym przy tej pracy. Mech schodzi od zwykłej ścierki. Kilkadziesiąt razy nurkuję na głębokość do dwóch metrów – parę ruchów ręką i trzeba wypływać. Nielekka to praca, ale ta kosmetyka doda „Macajowi” tak nam potrzebnej prędkości.

Wieczorem bez żalu opuszczamy niegościnnie Freeport. Mam niejakie wątpliwości, czy wielki napis na murach portowych magazynów jest nadal aktualny.

ATLANTYCKIE NOTATKI

Po opuszczeniu Freeport nie mogłem oprzeć się wrażeniu, że nasz rejs się zakończył. Trzeba jeszcze tylko wykazać trochę cierpliwości w żegludze przez Atlantyk, bowiem Morze Północne i Bałtyk to jedynie nawigacyjna formalność. Najtrudniejsze odcinki są za nami – teraz płyniemy do domu! Przez minione dziesięć miesięcy żeglugi nauczyłem się cierpliwości. Świadomość, że jeszcze blisko miesiąc będziemy płynąć i tylko płynąć, nie robi już teraz tak wielkiego wrażenia, jak to miało miejsce w pierwszych dłuższych przelotach. Nie znaczy to, że każdy z nas nie prowadzi swoich kalkulacji, obliczeń. O terminie przybycia do Europy myśli się oczywiście każdego dnia. Ale jesteśmy już zahartowani i nawet powolna żegluga jest traktowana jedynie jako zło konieczne. Nie wpływa na tworzenie się nerwowej atmosfery i złego samopoczucia. Wiadomo – jesteśmy na morzu i musimy zdać się na jego kaprysy.

Taki stoicyzm jest nam akurat potrzebny. Po długich okresach słabych wiatrów na Pacyfiku i Morzu Karaibskim liczyliśmy na Atlantyk, ale i on okazał się pod tym względem bardzo podobny. Płyniemy na północ, by jak najszybciej osiągnąć strefę wiatrów zachodnich. Silnik jest często używany i ilość paliwa w tankach zmniejsza się niepokojąco szybko.

Po czterech dniach żeglugi uznałem za stosowne wrócić do zapisków w pamiętniku:

25 sierpnia, sobota.

Silnik psuje się namiętnie, kłopoty ze sterem i wciąż spada z wałka kółko napędzające pompę wody słonej. Wlecemy się beznadziejnie, tylko czasem jakiś szkwał kopnie nas kawałek do przodu. Przebiegi dobowe nie najgorsze – około 100 mil, w tym 30-50 mil zawdzięczamy sprzyjającemu prądowi. Dziś przekroczyliśmy 34 stopień szerokości. Od 36 stopnia zaczyna się strefa wiatrów zachodnich i jest nadzieja, że za Cap Hatteras nareszcie pojedziemy. Przedwczoraj wyreperowałem dokładnie genuę – oplaca się zszywać nawet małe rozprucia, bo później z żaglami na dłużej jest spokój. Zużywamy prawie 15 litrów wody na dobę, czyli o 5 litrów za dużo. Dopiero gdy się ochłodzi, to wrócimy z tym do normy. Łokieć trochę boli, ale galaretowata bulwa na nim już się nie powiększa. Chyba główna to zasługa elastycznego bandaża. Maciek mówi, że w kraju trzeba będzie w łokieć coś wstrzyknąć i założyć gips.

Dodajmy, że ta „galaretowata bulwa” utworzyła się po uderzeniu łokciem o maszt. Nie uniemożliwiło mi to wykonywania prac – bolało tylko przy dotknięciu i łokieć wyglądał paskudnie. Pod koniec rejsu, bulwa ściskana przez dwa miesiące elastycznym bandażem, zniknęła bez śladu.

27 sierpnia, poniedziałek.

Niedzielę mieliśmy piękną: słońce, niezbyt gorąco, ciągle kąpiele i szaleństwa w wodzie, dobry obiad, zupełnie jak niedziela na Zalewie Zegrzyńskim. Wiatr: SW 0-1°B. Granica strefy wiatrów zachodnich za nami, ale jakiś potężny wyż trzyma nas w miejscu. Mamy kłopoty z zapaleniem agregatu prądotwórczego honda. Ponad połowa paliwa spalona, mimo że ciągle spada kółko pompy wody słonej. Leszek nie chce ręcznie wiercić w kółku dziury na bolec, a honda nie działa. Zawsze zapalała po dwóch, trzech szarpnięciach, teraz nie chce w ogóle. Jurek wziął się do reparacji. Okazało się, że honda to urządzenie niezwykle pomysłowo zmontowane. Aby dostać się do gaźnika, trzeba rozkręcić maszynę na drobne kawałki. Zanim podjęta została decyzja w tej materii, Leszek zapytał, czy w zbiorniku jest benzyna. Wyraził tym swój lekceważący stosunek do podjętych przez Jurka prób uruchomienia hondy. Jurek jeszcze we Freeport zatankował dwulitrowy zbiorniczek do pełna, więc teraz pewnym ruchem odkręcił przykrywkę. W środku było sucho. Szef od kilku dni narzekał na zapachy benzyny. Owszem – trochę śmierdziało – ale gderanie Szefa traktowaliśmy jako jego zwyczajne pogodowe kaprysy. A mogliśmy wylecieć w powietrze – benzyna przecież wyciekła.

28 sierpnia, wtorek.

Zaczęliśmy się zastanawiać, czy nie zawinąć po paliwo do Newport. Zmieniliśmy nawet kurs z 60° na 360°, by ewentualnie odskoczyć na zachód. Rano nadleciał południowo-zachodni wiatr 3-4°B, po południu wiało już 6°B i rwiemy do domu co wiatru w żaglach. Do stojących: genui, grota i bezana, dostawiliśmy genuę II i apsla. Druga genua jest postawiona luźno, bez wpinania raks, za grotom – całkiem niezłe ciągnie. Bezan zasłaniał apsla, więc poleciał w dół. Potem urwała się stalówka apsla. Szybkość przez cały dzień nie spadła poniżej 7,5 węzła.

Wyciągnąłem dzinsy zza burty, żeby się nie porwały. Jest to nasz sposób prania – na sznurku za burtą.



Baksztag – boski wiatr do domu

Dobę zaledwie „Macaj” pędził szybko na NE, po czym zmienił się znów w powolnego muła. Człapał więc swoje dwa węzły, aż w końcu cisza unieruchomiła go zupełnie. W trakcie tych igraszek przyrody podjęliśmy oryginalną decyzję: Spróbujemy dostać paliwo na latarniowcu *Nantucket*! Półtorej doby płyniemy na resztkach paliwa. Na jachcie zapanowało teraz ożywienie. Nieczęsto zdarza się chyba, by jachty zaopatrywały się w paliwo na latarniowcu kotwiczącym 240 mil od brzegu.

30 sierpnia koło południa powiał słaby wiaterek, ale jednocześnie otuliła nas mgła, przez którą ledwie przeświecało słońce. Radionamiernik począł odbierać sygnał „N” i tylko dzięki temu nie mamy problemu z odnalezieniem właściwego kierunku żeglugi. Wyłączono silnik i usłyszeliśmy nautofon latarniowca. Z odległości pół mili ukazuje się oczekiwany czerwony kadłub statku z olbrzymią nazwą na burcie. Nautofon ryczy jak zarzynana krowa. Podchodzimy do rufy. Załoga statku wyległa na dek. Tomek przedstawia nasz problem.

– Podajcie cumę! Ropy dostaniecie każdą ilość.

– Ale nam potrzeba 100 galonów – upewnia się Tomek.

– Nie ma problemu, dawajcie cumę! – na latarniowcu nie widzą żadnych przeszkód.

Prąd ustawia jacht za rufą statku, jego załoga spuszcza szalupę i wkrótce Tomek, Jurek i Maciek stają na pokładzie latarniowca. Z *Nantucketa* spławiają nam raz po raz z prądem beczkę z ropą, przelewamy paliwo do jachtowych zbiorników i beczka wraca po nowy ładunek. Po godzinie nasze zbiorniki są już pełne, więc Leszek i ja również przepławiamy się na latarniowiec. Kąpiel, potem świetny obiad. Rozmawiamy z załogą.

– Zobaczyliśmy was na radarze – mówi kapitan latarniowca. – Obawialiśmy się, że to jakiś niewielki kabotażowiec lub motorówka i aby uniknąć zderzenia włączyliśmy nautofon. Płynęliście prosto na nas.

Po obiedzie wyświetlają nam mrozący krew w żyłach film o napadzie na składy narkotyków. Siedzę w wygodnym fotelu i rozmyślam o przedziwnych sytuacjach, w jakich można się znaleźć żeglując jachtem po oceanie. Za godzinę lub dwie będzie tylko morze i cztery ciągle te same twarze, rwące się żagle, psujący silnik. A teraz jestem w kinie, po obfitym i smacznym obiedzie. Załoga latarniowca wyraża ochotę na przejażdżkę jachtem wokół statku – jesteśmy wielką atrakcją w ich monotonnej służbie. Wraz z Jurkiem wdrapujemy się na wysoki maszt, by „z lotu ptaka” sfotografować „Macaja” pod żaglami.



„Macaj” z lotu ptaka, czyli z pokładu latarniowca *Nantucket*

Piszemy kilka kartek do kraju i trzeba się rozstać. Unoszeni silnym prądem pływowym szybko tracimy z oczu gościnnie latarniowiec. Nareszcie kurs jachtu prowadzi prosto na wschód – rozpoczyna się właściwy skok przez Atlantyk.

Żeglowanie przez Atlantyk z zachodu na wschód, czyli z „górkę”, uchodzi za łatwe i szybkie. Na tej szerokości przeważają wiatry zachodnie, przeważnie dość silne. Kapitan *Nantucketa* wspomniał, że tak łagodnych warunków nie notowano w tym rejonie od 103 lat – mamy więc dużo szczęścia. Silny wiatr uniemożliwiłby na pewno wizytę na latarniowcu, a i tankowanie paliwa stałoby pod znakiem zapytania. Teraz jednak zdecydowanie nie życzylibyśmy sobie anomalii. Potrzebny nam silny wiatr z rufy, około 7° Beauforta, którego mamy prawo się tutaj spodziewać. Przy takim wietrze stawiamy małego grota i kliwra, które to żagle są nie do zdarcia.

Niestety – wciąż musimy wspierać się silnikiem. Rozterki, niespełnione nadzieje tej żeglugi, znajdują odbicie w moich ówczesnych notatkach:

3 września, poniedziałek.

W ostatnią noc sierpniową obudził mnie silny ból w kolanie. Nie otwierając oczu, by nie odpędzić błędnego snu, zabandażowałem kolano i spokojnie zasnąłem. Nazajutrz Maciek określił dolegliwość jako niewątpliwy objaw reumatyzmu. Pod kolanem utworzyło się spore zgrubienie – mam teraz na prawej nodze dwa kolana. Maciek przepisał mi butapirazol i okłady z octu.

Po zupełnym braku wiatru nastąpiły wiatry... wschodnie. Jest ciepło – w dzień łązimy w slipkach, na nocne wachty trzeba jednak wkładać sweter i spodnie. Ciśnienie wciąż cholernie wysokie (1026 mb), ale od wczoraj jakby powoli spada. Wiaterek (2°B) skręca powoli na WSW. Jeszcze gdy płynęliśmy ostro do wiatru, grot pękł na pół, na szczęście po brycie. Po 6 godzinach pracy z przerwą na śniadanie, zszedłem go samodzielnie. Po tym wyczynie wstąpił we mnie jakiś pracowity duch. Zaszłem również genuę podartą o salinę, wdrapałem się po wantach na maszt, by opatrzyć taśmą ostry koniec salingu i oskrobałem z łuszczącego się lakieru 25% fałszyburty – resztę ma skrobać załoga. Leszek oczyścił i pomalował gaśnicę i silnik.

Pożyteczne zajęcia na wolno żeglującym „Macaju” musiały się skończyć. Anomalia – anomalią, ale jesteśmy na 40 stopniu szerokości północnej. Wiatr musiał przyjść, nie wiadomo było tylko, kiedy to nastąpi, aż:

5 września, środa.

W nocy poszedł grot – zmieniamy go na małego. O godzinie 6.30 gruba genua „wyszła” z lików oraz pękła na pół. Po południu genua cieńsza urwała się przy rogu szotowym. Szycie cały dzień. Z godzinę nurkowałem na pokładzie zalewanym falami – robiłem zdjęcia fal przy pomocy „zorki” włożonej do plastikowego worka. Wylot worka obsadziłem w masce do podwodnego nurkowania. Patent zdał egzamin. Strasznie zimno: 25°C! Wiatr: N 6°B.

8 września, sobota.

Bijemy rekord przelotu bez oglądania lądu – dziewiętnasty dzień podróży. Te 19 dni strzeliło dość szybko – miał rację Krzysztof Baranowski: to kwestia nastawienia, ale ciężko myśleć o dwóch tygodniach, które są jeszcze przed nami. Dziś moje urodziny. Najcenniejsze prezenty: od Jurka – paczka tytoniu i przebieg dobowy 185 mil. Ciśnienie wolno spada. Wieje SbW 6-7°B, bardzo tłucze okrętem. Żeby się tylko coś nie porwało.

O praniu na sznurku już pisałem. Dziś będzie o tym, jak na jachcie ogolić się możliwie bezbolesnie, używając tylko kubek słodkiej wody. Szamponem do włosów myje się dokładnie twarz w słonej wodzie. Słodką – tylko zwilża i następnie namydla dokładnie zarost. Golenie normalne. Obmyć twarz resztką słodkiej wody – pamiętać, by zostawić jej trochę do mycia maszynki. Od wody morskiej natychmiast rdzewieje. Natomiast mycie zębów morską wodą wychodzi im na dobre: usuwa z nich kamień, a do gorzkiego jej smaku przyzwyczailiśmy się już po tygodniu.

Do Plymouth tylko 1800 mil. Termin przybycia typowany jest następująco: Tomek – 19, Jurek – 20, Maciek – 21, Leszek – 22.

11 września, wtorek.

Wczoraj urwał się (wydawało się) bardzo mocny uchwyt obciągacza bomu. Dziś stanął silnik – po uruchomieniu go z zakręconym zaworem wylotowym spalin. Przy wyciąganiu z wody rozerwał się spinaker. Czysta, prawie stoimy.

12 września, środa.

Cisza.

13 września, czwartek.

Cisza. Leszek naprawił starter i jedziemy na silniku. Wieczorem słabiutki SW. Ciśnienie wolniutko spada.

18 września, wtorek.

Piąty tydzień na morzu nie licząc „Nantucketa”.

Z przyjemnością idę do kambuza. Sterowanie od czterech dób to harówka. Bryzgi i załamujące się fale (4-5 m wysokości) moczą sternika wraz z głową, a mój sztormiak mocno przecieka.

Dwie doby gnaliśmy na małym grocie, a po jego porwaniu – na genui. Potem szlag trafił cieńszą genuę, a wczoraj gruba pękła na pół i wyszła z lików. Było to wynikiem nowości w żegludze, która na ostatniej wachcie doprowadzała mnie do szału. Mianowicie po pierwszym niżu została długa fala nadbiegająca z WNW. Wiatr z nowym niżem przyszedł gdzieś od SSE, a razem z nim krótka fala. Prócz kotłowiska, które się wytworzyło, jacht między falami tracił z żagli wiatr. Po przejściu fali, uderzenie wiatru okropnie strzelało żaglami i to musiało się źle skończyć. Dziś szycie zbiorowe płócien. Leszek, widząc co się dzieje na górze, zaproponował mi, że będzie gotował aż do Anglii. Potraktowaliśmy to wspólnie jako żart. Na pokładzie temperatura 12-14°, ciągle zmiany żagli, szycie. Kambuz może być naprawdę cudownym miejscem. W ciągu trzech dni moja opinia o pracy w kambuzie uległa pewnym zmianom.

21 września, piątek.

Staliśmy wczoraj całą dobę. Zupełny brak wiatru, a silnika nie można uruchomić z powodu braku oleju w misce olejowej. Dziś mija 11 miesięcy od wyjścia z Gdyni. Uważam, że kuk stał się kimś zupełnie pozbawionym praw. Można od niego żądać podawania herbaty dwanaście razy na dobę. Szczytem wszystkiego jest zostawianie brudnego kubka po „słodkościach” (mieszanka mleka skondensowanego i kakao, którą sam zresztą wymyśliłem). Naturalną rzeczą jest rzucanie wszelkich śmieci na stół. Celuje w tym wszystkim Szef.

Nazajutrz, trzydziestego i trzeciego dnia żeglugi Jurek zobaczył latarnię morską Bishop Rock na Isles of Scilly. Leszek był najbliższym wytypowania właściwego terminu przybycia do Plymouth. 23 września na kliwrze i grocie halsowaliśmy do Milbay Dock, na miejsce sprzed dziesięciu miesięcy.

PRZEBYLIŚMY RAZEM 22 TYSIĄCE MIL

Nic nie zmieniło się w Milbay Dock przez te dziesięć miesięcy. Te same stare portowe hangary, wózki transportowe, w rogu portu wrak białego austina. Przy nabrzeżu stare kutry i motorówka z drabinką do schodzenia na pokład, którą pożyczaliśmy rok temu. David, bosman *Royal Western Yacht Clubu*,

przyjechał powitać nas na tym samym rowerze. Patrząc na to wszystko trochę inaczej, jakby trochę z góry, z pobłażaniem... W pamięci mam ten poprzedni postój – napięcie, świadomość wielkiej niewiadomej. W RWYC już nie jesteśmy jednymi z setek, może tysięcy żeglarzy zawijających do Plymouth. Z jaką radością patrząc na Tomka przyjmującego gratulacje od komandora Klubu!

Długo stoję pod strumieniami gorącej wody. Zmywam długie dni, które na ciele i na duszy zostawiły chyba wyraźne ślady. Był to bardzo szybko przeżyty rok, ale starczyłoby go chyba na lat kilka... Korespondencja z kraju – to ostatnie listy, które otrzymujemy. Jest i kartka od Haja i Jackiego: zapraszają nas do Cuxhaven – chyba wpadniemy?

Leszek siedzi w silniku – przegląd, uzupełnienie oleju. Obie geny podarte. Do szycia 20 metrów szwów, a i grot trochę poszarpany. Niewiele czasu do spaceru po mieście.

Drugiego dnia gościmy Katarzynę Ogradowczyk, żeglarzkę z naszego klubu w Warszawie. Jurek winien posiadać priorytet na rozmowę z nią – wszak to jego dziewczyna – ale gdzie tam! Przecież Kaśka jest pierwszą osobą z kraju, którą widzimy! Każdy chce zapytać o co innego, więc dziewczyna ma wyraźny oczopląs. Przekrzykujemy się nawzajem, jest podniosły i sympatyczny bałagan. Oj, Kasiu, zrobiłaś nam wielką przyjemną niespodziankę swoją osobą!

Katarzyna wraca do Londynu, do rodziny, a my wypływamy w rejs do domu.

– Do zobaczenia w Gdyni!

Silnik wprawdzie definitywnie nawalił, ale wiatr jakby wiedział, że bardzo nam spieszo na wschód. Jacht połyka mile w bardzo przyzwoitym tempie. Wysłuzony grot rozpruł się wprawdzie na szwie i urwał się róg szotowy genui, ale dalej gnamy z zachodnim wiatrem pod małym grotem, kliwrem, fokiem i bezanem. Koło Dover wieje już 8°B. Sprzątamy więc foką i bezaną.

W wąskim gardle – między Calais i Dover – przy zachodnim wietrze fale niebezpiecznie spiętrzają się i krzyżują. „Macaj” rzuca rufą jak nieujeżdżony mustang i trzeba było mocno pracować sterem, by nie spowodować awarii.

Na wysokości Ostendy wiatr cichnie do 6°B, ale fala jest wciąż wysoka i skotłowana. Na horyzoncie ukazuje się żagiel. Przez lornetkę widać wyraźnie, jak mały jachcik tylko z kliwrem na forsztągu wyskakuje z fal na pół długości i zaraz ryje dziobem w wodną bruzdę.

– Tylko nasi pływają w taką pogodę!

– Możliwe, łódka ma bezbarwny kadłub – potwierdza Tomek nie odrywając oczu od lornetki.

– Podejźmy bliżej!

– Trzymaj bardziej w prawo – godzi się Szeff. – Tylko nie za blisko!

Na pół mili przed jachtem Leszek wrzeszczy:

– Bogowie! Toż to *Maria*!

Rzeczywiście. Kadłub „Tahiti kecza” rozpoznać można bez trudu. Za chwilę widać i białą nazwę na mahoniowej burcie. Żeglarz na pokładzie też nas chyba rozpoznał, bo z kabiny *Marii* wychodzi zaraz drugi. Pędzący pod pełnymi żaglami „Macaj” przelatuje obok walczącej z przeciwnym wiatrem *Marii*.

Pomachaliśmy sobie rękami i tyle. Nie wiedzieliśmy, że *Maria* wypływała właśnie w rejs bardzo długi, znacznie dłuższy niż ten z którego my wracamy³⁷.

Nazajutrz prawie w tym samym miejscu gdzie rok temu pękł saling, koszula ze strachu przylepiła mi się do pleców. Byliśmy na pokładzie we czwórkę. Przy wietrze 4-5°B z SW i stanie morza 4, Tomek zarządził zmianę kliwra na genuę. Sternik ostrzył już do wiatru, gdy ujrzałem kliwra latającego w powietrzu. Pękło dziobowe okucie do którego były przymocowane forsztagi.

– Odpaadaj! – zaryczał Tomek.

Sternik odpadł. Skoczyliśmy do grota i za chwilę główny żagiel był na dole, choć wypełniony wiatrem stawał opór.

– Po cholere zrzuciliście grota! – Szef skrytykował nasz tak sprawny manewr.

Wydawało się nam, że niepodtrzymywany z przodu maszt nie powinien nieść żadnego żagla, ale przy pełnym wietrze rzeczywiście lepiej było grota zostawić: maszt byłby wtedy podtrzymywany wiatrem.

– Bosman! Trzeba coś założyć, chyba stalówkę!

Po krótkiej, acz burzliwej dyskusji z pierwszym oficerem przełożyłem pod rolkami, od przodu stalówkę 15 mm, końce obłożyłem na pachołkach. Do powstałego ucha wczepiłem ściągacze z forsztagami, wybrałem luz. Postawiliśmy genuę i było po strachu. Brutalnie przekonaliśmy się, że rejs – tak naprawdę – skończy się przy nabrzeżu w Gdyni.

A propos dyskusji z Jurkiem. Mieliśmy inne koncepcje patentu, który należało zmontować na dziobie. Obie były dobre, ale upieraliśmy się każdy przy swoim. Jesteśmy wszyscy podenerwowani bliskością kraju i jeszcze ta groźnie wyglądająca awaria...

Jeszcze doba galopu i jesteśmy na Elbie. Wiatr traci powoli energię i kilka mil przed Cuxhaven „Macaj” staje w miejscu. Halsujemy w poprzek rzeki nie poruszając się do przodu. Wypływający prąd cofa nas – jeszcze wolno, ale to dopiero godzina po wysokiej wodzie. Trzeba będzie rzucić żelazko (czytaj: kotwicę).

Od zamglonych zabudowań miasta płynie jakaś motorówka.

– Pomachaj cumą! Może nas podciągnie! Nieprzyjemnie jest snuć się tak beznadziejnie tuż przed portem.

Motorówka wali do nas jak w dym. Na pokładzie tylko jeden człowiek. Sprawnie manewruje swoją łódką. Bierze od nas hol i bez pytania rusza całą mocą 100 koni mechanicznych.

– Hallo! Prosilibyśmy do basenu portowego!

– Dobrze, dobrze – szyper ostentacyjnie nie zwraca na nas uwagi.

A przecież w Cuxhaven są dwa baseny. Skąd można wiedzieć, gdzie nam trzeba?

– Czekają na was! – szyper uznał, że należy się nam jakieś wyjaśnienie.

Wpływamy do portu. Na kei jakiś dryblas i drugi mniejszy, wymachują rękami.

– To Hajo i Jackie!

³⁷ Ludomir Mączka, właściciel *Marii*, wypłynął na niej 6 września 1973 ze Szczecina w wokółziemski rejs, który zakończył w Le Havre, w maju 1984. W pierwszy etap z Ludomirem Mączką wypłynęli: Wojciech Jacobson (dopłynął do Callao) i Jerzy Mańkowski (do Casablanki); w Santa Cruz de Tenerife do załogi dołączył Andrzej Marczak (też do Callao).

„Macaj” zbliża się do nabrzeża, chłopcy wskakują na pokład. Witamy się w milczeniu. Znajome dławienie w krtani. Czyjeś ręce obkładają cumy. Trzaskają aparaty. Nikt z tego tłumu na kei nie wie czym dla nas jest to spotkanie. Tak jak stoimy, w swetrach, kotwicach idziemy do klubu. Poznajemy komandora klubu, burmistrza, dyrektora uzdrowiska, szefa policji itd. Dziennikarze, żeglarze, sympatycy... Często nas grogiem, każdy z dostojników wygłasza krótkie przemówienie.

Kapitan Artens kręci z niedowierzaniem głową oglądając zdjęcia Hornu. Wiele lat temu pływał na *Pommernie* i *Pamirze* wokół Hornu. Valparaíso było dlań pierwszym portem po wyjściu z Hamburga. Podróż trwała 80, a czasem 180 dni. Pokazuje nam zdjęcia wspaniałych żaglowców, na pokładach których upłynęła mu młodość pod żaglami przy ciężkiej, niebezpiecznej pracy, której jednak na żadną inną by nie zamienił.

Po powitaniu, udzieleniu wywiadów, dyrektor uzdrowiska zaprasza nas na kąpiel w krytym basenie z... morską wodą i sztucznymi falami. Długo tam nie bawiliśmy.

Hajo i Jackie³⁸ otaczani byli powszechnym szacunkiem przez żeglarzy z Cuxhaven. Bardzo liczone się z ich zdaniem. Zanim więc odjechali do domów (czekali na nas dwa dni) wręcz nakazali naszym i tak już niezwykle uprzejmym gospodarzom, udzielenie nam wszelkiej niezbędnej pomocy.

– Będę tu dzwonił codziennie – zapowiedział Hajo klubowym działaczom żegnając się – i dowiadywał się, jak się tu spisujecie.

Zabrano żagle do reperacji i co najważniejsze – zostały zamówione w Londynie części do silnika: łańcuch, koło wałka rozrządu i obudowa. Części z Londynu lecą, lecą, a tam w Warszawie zaczął się już rok akademicki. Obecny także w Cuxhaven jacht *Cetti* z sympatyczną załogą z Węgorzewa wypływa do domu, a my nadal czekamy. Tomek jest twardy, chce mieć sprawny jacht. Któregoś wieczoru posłyszeliśmy polski język na kei, a głosy coś dziwnie znajome:

– Fafik! Co za spotkanie!

To Andrzej Kęsik zwany Fafikiem. Uczył Jurka i mnie stawiania pierwszych kroków w żeglarstwie, jeszcze w harcerstwie. Przypadkiem przyplłynął do Cuxhaven jachtem *Aldis* z załogą, też nam nieobcą.

– No jak koledzy? Jeszcze możecie patrzeć na morze? – wita nas Andrzej.

Długo w noc paliły się w mesach „Macaja” i *Aldisa* światła, ale i tak zbyt mało udało się opowiedzieć i dowiedzieć. Nazajutrz *Aldis* odpływa.

Wieczorem są wreszcie części. Mechanik, młody chłopak, też żeglarz, montuje silnik do rana. Maszyna chodzi, tylko obrotów nie można regulować. Nic to! Wypływamy. Pół godziny po wyjściu silnik staje – pękła dźwignia jednego z wtryskiwaczy.

Na holu wpływamy do śluzy w Brunsbüttelkoog. Jest już noc – przepisy kanałowe zabraniają jachtom żeglowania nocą, ale my się tak śpieszymy! Mały drewnowiec bierze nas na hol. Noc i gęsta mgła. Ledwie widać rufę naszego holownika, którym powozi chyba szalony szyper – wyprzedzamy wszystkie statki.

– *Achtung! Achtung! Polnischer yacht!*...

– Cholera, wypatrzyli nas!

³⁸ Załoga *Joshuy* otrzymała najwyższe wyróżnienie żeglarskie w RFN za rok 1973 – *Schlimbach-Preis* – przyznawane przez *Kieler Yacht-Club* od 1953 roku. W uzasadnieniu napisano: „za pierwszy niemiecki rejs pod żaglami wokół Hornu”.

W porządku. Z drewnowca rzucono hol i przytulamy się do dalb na kilka godzin snu. Nazajutrz snujemy się po kanale. Wiatr 0-1°B. Wielkie statki płyną w obie strony, ale tych nie ma co prosić o hol. Nam potrzebna barka, kuter lub mały kabotażowiec, jak ten wczoraj. Nagle z oddali dochodzi obiecujące pu-pu-pu, wolnoobrotowego diesla. Wieczorem cumujemy w Holtenau.

Na Bałtyku sztorm, ale żeglujemy bardzo szybko. Latarnie morskie Czołpino, Jarosławiec i Rozewie po kolei zostają za rufą.

Pława „Hel”. Noc. Kilka statków i jakieś nikłe światełka. Jachty?! Komu się chce pływać w październiku i to nocą?

Po chwili wszystko jasne: Ojo i Mrówa wypłynęli by nas powitać na morzu. Mrówa żeglując samotnie wioził dla nas kwiaty...

Silnie wieje. W doborowej asyście wchodzimy do Helu. Na celników trzeba czekać dwadzieścia godzin.

– Płyniemy do Gdyni!

To ostatnie 10 mil rejsu. Światełka rosną i rozlewają się szeroko na lewo i prawo, z mroku wyłaniają się gmachy Szkoły Morskiej i Muzeum Oceanograficznego.

Budka bosmana – przy niej cumujemy. Celnik ten sam, który nas odprawiał przed rokiem. Po odprawie przeprowadzamy „Macaja” do portu handlowego. Trzy dni później, oficjalne zakończenie rejsu i powitanie załogi w basenie jachtowym w Gdyni.

Dla nas rejs się skończył, ale *Maciejewicz* jeszcze trzykrotnie tego roku wypływa na sztormowy Bałtyk, jakby mało mu było blisko 22 tysięcy morskich mil, które odmierzył swym kilem.

▪ Eugeniusz Moczydłowski

1978 / 2018

ANEKS 1.

Eugeniusz Moczydłowski: *Konstanty Maciejewicz* czyli moja krótka opowieść o rejsie w czasach, kiedy już można było napisać to, co było zakazane w nieodległej przeszłości.

Będzie to opowieść o jachcie, który nigdy nie powinien powstać; o wyprawie, która nie powinna wyruszyć, a przede wszystkim: o zwyczajnych młodych ludziach, którzy stworzyli zespół, zdolny urzeczywistnić najskrytsze marzenia z chłopiących snów.

Oświadczam, że będę pisał prawdę i tylko prawdę. Niech mi jednak wybaczą bohaterowie tej opowieści, jeśli obraz ludzi i zdarzeń różni się będzie od tego, co sami przechowują w pamięci. Moja dobra wola niewiele tu może pomóc, gdyż postrzeganie świata jest zwykle jeszcze bardziej zróżnicowane niż sami ludzie.

NASZA ŁÓDKA

Od 1969 roku kilku studentów warszawskich uczelni, żeglujących w Warszawskim Yacht Clubie ZSP, przez dwa i pół roku odrabiało przez nikogo nie zadane ćwiczenie na temat: jak zdobyć niemałe pieniądze na budowę jachtu oceanicznego w sytuacji, gdy instytucje, które pieniędzmi dysponują, nie widzą w tej pięknej inicjatywie żadnego interesu dla siebie. Niestety, na ówczesnych uczelniach nie było specjalistów od tego typu zadań intelektualnych i pewnie dlatego żeglarze z WYC nie wyróżniali się na macierzystych uczelniach fanatycznym umiłowaniem nauki. Prawdziwą szkołą było wyrwać się z nieciekawej codzienności i marnych perspektyw życia w realiach PRL. Odkrycie rozwiązania tego trudnego ćwiczenia metodą prób i błędów zajęło trochę czasu. Okazało się jednak, że to nie takie trudne, oraz – co najważniejsze – że to działa! Jeżeli instytucja nie ma interesu w dofinansowaniu inicjatywy społecznej (w dzisiejszej nowomowie – sponsoring), to może udzielić wsparcia tylko wtedy, jeśli za inicjatywą stoi ktoś, kto pociąga ważne sznureczki kukielkowego teatru władzy – ktoś, na kim bardzo zależy „szmalcowym” instytucjom lub zakładom.

Sukces zależał od podjęcia właściwej decyzji: kogo poprosić o objęcie patronatu nad „Społeczną akcją budowy jachtu dla studentów środowiska warszawskiego”? Nie mógł to być nikt ze szczytów władzy, bo impreza była zbyt błaha, a więc groziła odmowa. Należało uderzyć do kogoś, kto siedzi na niezbyt wysokim koźle, ale powozi całym zaprzęgiem i jest podejrzewany o sympatie dla romantycznych narwańców.

Na długich, wieczorowych seminariach wytypowany został ostatecznie szef Urzędu Rady Ministrów, minister bez teki, Janusz Wieczorek. Z perspektywy czasu można ocenić, że wybór był genialny. Przede wszystkim minister Wieczorek wspierał wyprawę Leonida Teligi i słusznie był bardzo z tego dumny. Co ważniejsze jednak, był odpowiedzialny za rozdział dewiz, jeśli się nie mylę, w całej Polsce.

W tamtych czasach, jeśli jakiś zakład sprzedawał nawet całą swą produkcję na Zachód, to wpływy dewizowe zasilały budżet centralny. Jeżeli ten sam zakład zapragnął kupić na Zachodzie kalkulator za 15 dolarów, musiał uzyskać na ten zakup przydział dewiz, o czym decydował minister Wieczorek.

Oczywiście minister Wieczorek musiał uzyskać żelazne argumenty zaświadczające, że to budowanie jachtu ma ręce i nogi, oraz że nosi znamiona inicjatywy społecznej. W tym celu – z udziałem prasy – zostało zorganizowane zarobkowe odśnieżanie warszawskich ulic pod hasłem „Własną pracą, własnym

potem, na Tahiti jedziem potem.” Pieniądze z tej akcji były żadne, ale efekt propagandowy w postaci albumu z doniesieniami prasowymi – imponujący.

Minister w końcu zgodził się objąć honorowy patronat, ale kilkakrotnie podkreślał, że Urząd Rady Ministrów nie dysponuje środkami na wspomaganie tego rodzaju cennych inicjatyw. My wiedzieliśmy swoje – URM dysponuje czymś ważniejszym niż pieniądze – zarządza dewizami! A to jest czasem ważniejsze niż cała fura pieniędzy. Jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, „Społeczna akcja budowy jachtu dla studentów środowiska warszawskiego” nabrała rozmachu. Nazwisko honorowego przewodniczącego komitetu zamieniło nasze standardowe pisma proszalne w brzęczącą monetę – upragnione złote polskie. Konto budowy jachtu pęczniało, ale kiedy przyszło do podpisania umowy ze stoczną jachtową, to okazało się, że Rada Naczelna ZSP kupiła z tych pieniędzy maszyny do pisania i inny sprzęt biurowy!

Nie to było jednak najgorsze. Szefostwo ZSP doszło do wniosku, że żeglarstwo jest niebezpieczne i nie będzie budowania żadnych jachtów.

„Jeśli ktoś się utopi, to kto pójdzie siedzieć?” – pytała nasza „waadza” bezsensownie, choć po przyjacielsku.

Na kursach wieczorowych – nie bez udziału *spirytus movens* z popularnej mety za Halą Mirowską – wypracowaliśmy projekt *consensusu*: WYC odczepi się od wydatków na maszyny i biurka, a Rada Naczelna ZSP nie będzie rzucać kłód pod nogi „inicjatywie społecznej.” Projekt przeszedł we wszystkich instancjach.

Czternastometrowy mahoniowy jol, zbudowany w Gdańskiej Stoczni Jachtowej „Stogi”, został uroczysto ochrzczony imieniem *Konstanty Maciejewicz* 12 lipca 1971 roku i rozpoczął służbę równie ciekawą, jak graniczące z cudem jego powstanie. Cud zaistnienia „Macaja” polegał na tym, że zbudowany został za pieniądze instytucji, którym wcale na jego budowie nie zależało.

„Społeczna inicjatywa” dla jej animatorów była przede wszystkim przygodą towarzyską i intelektualną, wyzwaniem ambicjonalnym, a także szkołą współpracy i organizacji, która nie przypadkiem wzmocniła wiarę w pozytywne działanie w sytuacji beznadziejnej i rozbudziła nadzieję na możliwość spełnienia pomysłów z pozoru nierealnych.

SPISEK

Kilka udanych rejsów po Bałtyku umocniło nas w przeświadczeniu, że oto stoimy przed niepowtarzalną szansą wyruszenia na Wielką Wodę. Prawda jest taka, że nie chodziło wcale o wyczyn sportowy. Chcieliśmy po prostu dotknąć oceanu, rzucić okiem na cuda świata i zajrzeć do portowej spelunki, w której może popijał rum conradowski Lord Jim przed wyprawą do jądra ciemności.

Działaliśmy głównie we czwórkę: Maciek Gumpłowicz, Jurek Jaszczuk, Leszek Kosek i ja. Dla państwowych instytucji byliśmy ludźmi znikąd. Bez zaufanego sojusznika – skazanymi na porażkę. Po prostu nikt by nawet nie wziął do ręki naszych pism – majstersztyków wodolejstwa. Ówczesny szef Rady Okręgowej ZSP Henio Dębiński rozumiał nas i ufał nam niemal bezgranicznie. Jego wsparcie było nie do przecenienia w tej grze pozorów. My udawaliśmy wzorowy, młodzieżowy, socjalistyczny z ducha, choć apolityczny ciałem aktyw. Decydenci udawali, że w to wierzą. Budowa jachtu i organizacja wyprawy to była seria testów, które miały nas uwiarygodnić, sprawdzić i wypróbować. Pokonywaliśmy kolejne przeszkody w klimacie swoistego *survivalu* w nieprzebytej dżungli biurokracji. A wszystko działo się w oparach absurdu realnego socjalizmu. Tamy, zapory, bagna i pułapki były ustawione gęsto,

by starannie selekcjonować startujących do rozgrywki. Stawką zaś była jedyna możliwa dla nas droga w szeroki świat. Byliśmy zdecydowani na nią wkroczyć.

Współczesna młodzież może nam zazdrościć jednego – nie musieliśmy się głowić nad pytaniem egzystencjalnym: o co nam chodzi? To było jaśniejsze niż słońce tropików. Trzeba było koncentrować całą wolę na tym, jak to osiągnąć. Pośród samych niewiadomych jedno było pewne – działać trzeba w najgłębszej tajemnicy.

O każdym naszym kroku wiedział tylko Henio Dębiński i ostrożnie, stosownie do potrzeb, puszczał balony próbne w stronę wyższych instancji, odbierał i przekazywał sygnały, pozwalające zaplanować adekwatne ruchy taktyczne i alternatywne strategie.

Pierwszy pomysł to był rejs dokoła Skandynawii w 30. rocznicę pierwszego alianckiego konwoju do Murmańska. Hasło wydawało nam się umiarkowane w stosunku np. do rejsu na Wyspy Kanaryjskie z okazji 101. jubileuszu nawiedzenia ich przez Lenina. Wydawało nam się, że w okresie wczesnogierkowskiej odwilży nasze hasło powinno chwycić. I rzeczywiście – w kraju chwyciło. Jednakże główną przeszkodą było uzyskanie pozwolenia władz Związku Radzieckiego na przepłynięcie jachtem Kanału Białomorskiego. Wiedzieliśmy, że kanał ma spore znaczenie wojskowe i że mogą być trudności. Niezawodny Henio uzyskał obietnicę poparcia naszej prośby przez delegację Rady Naczelnej ZSP, udającą się z wizytą przyjaźni do Komsomołu. Delegacja przywiozła wiadomości, a my nie wiedzieliśmy, czy śmiać się, czy płakać. Okazało się, że „niezlia”, bo żadnych konwojów alianckich do Murmańska nigdy nie było. *My, koniecznie, tonkij namiok poniali.*

Wielotorowa strategia przyniosła jednak i pozytywne skutki. Zamiast pozwolenia na forsowanie Kanału Białomorskiego (z duszą na ramieniu) dostaliśmy zaproszenie do udziału w regatach Cape Town – Rio de Janeiro. Dwa legendarnie piękne miasta – to było to! Trasa rejsu wokół Atlantyku, zgodnie z ruchem wskazówek zegara czyli z wiatrem, wydawała się realną i sensowną ze względu na możliwości nautyczne naszego seryjnego jachtu. Wielki rejs zaczął nabierać realnego, choć jeszcze czysto teoretycznego kształtu na etapie, kiedy Maciek pozyskał na szefa znakomitego kapitana, ważną figurę w Polskim Związku Żeglarskim. Szybko zorientowaliśmy się, że przyszły dowódca wyprawy nie zamierza przekroczyć etapu planowania. Satisfakcjonuje go w zupełności snucie opowieści o niezbędnych zabezpieczeniach kokpitu przed wtargnięciem fali oceanicznej. Znaleźliśmy się w pułapce. Przecież nie możemy „zwolnić” ważnej postaci z PZZ – absolutnego monopolisty w ocenie wszelkich poczynań żeglarzy. Ponieważ nieszczęścia chodzą parami, Henio przyniósł hiobową wieść: wysokie czynniki wydały bezwzględny zakaz jakichkolwiek kontaktów z krajem, w którym obowiązuje segregacja rasowa, czyli z RPA. Po prawie roku starań i ciężkiej pracy byliśmy w gorszej sytuacji niż na początku.

Żeby wrócić do punktu wyjścia, musieliśmy przede wszystkim bezboleśnie rozstać się z dotychczasowym dowódcą. Uczono nas, że najlepsze są rozwiązania banalnie proste. W tym wypadku takim posunięciem było po prostu rozwiązanie Pierwszej Studenckiej Wyprawy Dokoła Atlantyku z powodu negatywnego stanowiska władz politycznych. Jednocześnie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, rozpoczęły się działania organizacyjne Pierwszej Studenckiej Wyprawy Dokoła Południowej Ameryki. Zasady konspiracji były przestrzegane na tyle starannie, że sekretarz generalny PZZ dowiedział się o wyprawie tuż przed jej wyruszeniem. Jest bardziej niż pewne, że gdyby organizacja wyprawy była jawna, nigdy by do niej nie doszło.

Przy organizacji wyprawy „Macaja” pomagało nam wielu ludzi, a wszystkich sprzyjających nawet trudno byłoby spamiętać. Jednakże bez dwóch ludzi rejs nie odbyłby się na pewno. Jednym z nich był wspomniany Henio Dębiński, a drugim Stefan Sawicki. Należy im się wielkie uznanie i wdzięczność uczestników wyprawy – które to uczucia były i pozostają ogromne, choć z różnych względów dotych-

czas nie były okazywane zbyt ostentacyjnie. Henio Dębiński był z nami we wszystkich trudnych chwilach. Nie wtrącał się natomiast i nie przeszkadzał, gdy sprawy toczyły się gładko. Pan Stefan Sawicki to ojciec jednego z żeglarzy WYC-u. W owych czasach pracował w Ministerstwie Żeglugi i uważał, że należy nam pomóc. Jego rola była pozornie skromna – po prostu umówił nas na spotkanie z ówczesnym ministrem żeglugi Jerzym Szopą. Ale to spotkanie było w tej historii prawdziwym punktem zwrotnym. Przeniosło nas z fazy pobożnych życzeń w fazę konkretów.

Historyczna audyencja u ministra Szopy była bardzo wesoła. Na początek wycalowaliśmy rączki sprzątaczkę, która akurat opuszczała po robocie gabinet ministra. Potem zderzyliśmy się wszyscy w drzwiach, co widząc, minister zapytał ze śmiechem:

– To gdzie się, chłopcy, wybieracie?

Po kwadransie długim jak wiek, było po wszystkim. Pan Stefan tak nas ministrowi zarekomendował, że wizyta stała się miłą formalnością. Minister wyznaczył Polskie Linie Oceaniczne na sponsora rejsu. Byliśmy chyba już za progiem, gdy minister spytał:

– A właściwie, to skąd wy, chłopcy, jesteście?

„Chłopcy” tego dnia mieli powody do radości i z nowym zapałem przystąpili do poszukiwań kapitana. Bolek Kowalski był na kontrakcie za granicą. Odmówił Andrzej K. – mój i Jurka nauczyciel żeglarstwa szuwarowego i morskiego. Po latach wyznał, że uważa swoją decyzję za słuszną, gdyż z nim jako kapitanem, rejs nie odniósłby takiego sukcesu. Do dziś sądzę, że nie docenił swoich możliwości, ale podziwiam jego odwagę cywilną w stawianiu sprawy jasno. Pewne przesłanki wskazywały, że nadałby się nam Tomek Zydler – asystent anglistyki na Uniwersytecie Łódzkim, były rybak, publikujący wspaniałe fotoreportaże. Robimy wypad do Łodzi – i mamy nowego kapitana.

Machina organizacyjna wyprawy obracała się dość sprawnie aż do momentu, kiedy minister żeglugi wystąpił do Urzędu Rady Ministrów o przydział 1000 dolarów dla PLO, w celu pokrycia zagranicznych wydatków wyprawy. Mijały miesiące, a odpowiedź od ministra Wieczorka – sponsora budowy „Macaja” – nie nadchodziła. Nie mogliśmy uwierzyć w brutalną prawdę, że cała para pójdzie w gwizdek z powodu braku jednego papierka. Oczywiście postanowiliśmy nie poddawać się bez walki. Ze świadomością, że „bój to jest nasz ostatni”, napisaliśmy pismo na firmówce Warszawskiego Yacht-Clubu ZSP, ponagląjące szefa URMu ministra Janusza Wieczorka, by przyznał PLO dewizy na studencką wyprawę, o której wystąpił minister żeglugi Jerzy Szopa. Pamiętnego czerwcowego dnia leżeliśmy na ławeczkach w parku Łazienkowskim przed URMem, czekając na efekt naszego karkołomnego elaboratu, w którym proponowaliśmy również osobiste poinformowanie ministra o sprawie. Co godzinę telefonowaliśmy do bezinteresownie sprzyjającej nam (do dziś nieznaney) sekretarki ministra Wieczorka z pytaniem, czy jest odpowiedź. Gdzieś koło południa sekretarka-aniół powiedziała przez telefon:

– Minister podpisał zgodę na przydział dewiz.

WIELKI REJS

Dwudziestego października 1972 roku gotowy do drogi *Konstanty Maciejewicz* czekał z wypłynięciem do północy, żeby nie rozpoczynać rejsu w piątek. Doczekał się „czarnej brygady” celników, która wkroczyła na jacht w poszukiwaniu narkotyków, zmobilizowana donosem „życzliwego obywatela”. Maciek zwykł w takich sytuacjach obdarzać nas mądrością ludową „pierwsze śliwki – robaczywki”. Ten jeden jedyny raz powiedzenie się sprawdziło. Rozpoczęła się wyprawa żeglarska, niepowtarzalna i wyjątkowa

pod wieloma względami. Byliśmy młodzi, głodni świata, ludzi i przygód. Pewnie dlatego pojawiali się wokół nas ludzie niezwykli – pobratymcy bohaterów z książek Conrada i Salińskiego³⁹.

LUDZIE

Gran Canarię pokazywał nam Czech **Jan Frana**, tłumacz II Korpusu Polskiego generała Andersa, uczestnik bitwy pod Monte Cassino. Po wojnie sprzedawał, co się da, w Afryce. Jego marzeniem było zbudować pensjonat dla towarzyszy broni, rozrzuconych po całym świecie.

W Mar del Plata z kolei dobry los na długie lata złączył nas z dwójką niemieckich kaphornowców – **Hansem-Joachimem Puschem** i **Götzem Schreiberem**.

W Puerto Deseado wzruszała nas swoim patriotyzmem kolonistka argentyńskiej pampy, osiemdziesięcioletnia pani **Brzozowska**.

W zupełnym pustkowiu pampy brat zakonny **Andrzej Taszarek** samotnie hodował owoce i warzywa dla sióstr z odległego klasztoru.

W Ushuaia dołączyła do rejsu **Eva Demant**, młoda pani psycholog z Berlina. Zeszła z pokładu „Macaja” dopiero w Callao, by dołączyć do andyjskiej wyprawy studentów z Torunia. To kolejna przyjaźń na całe życie.

W Talcahuano żywiołowość i ogromną serdeczność duszy rosyjskiej przelał na załogę **Sława Szypin** (dla miejscowych – **Chippine**) syn porewolucyjnych emigrantów rosyjskich.

W Valparaíso spotkaliśmy **Grzesia**, studenta geologii z Krakowa, który wyruszył w podróż dokoła świata, mając 75 dolarów w kieszeni. W Chile właśnie zamierzał uruchomić kopalnię srebra, by zdobyć pieniądze na dalszą podróż.

Andresa Svedlunda, obywatela Nowej Zelandii, zegnaliśmy w Valparaíso, gdy wyruszał w poprzek Pacyfiku na łodzi wiosłowej, a powitaliśmy w barze portu Huasco. Popłynął z nami do Callao – przecież nie mogliśmy go zostawić na pustyni Atacama z garścią kamyków lapis lazuli w kieszeni. Było to wszystko, co posiadał.

Na pustyni Atacama spędziliśmy kilka surrealistycznych dni z górnikami z Polski pracującymi w kopalni rudy żelaza *mina de hierro de Boquerón Chañar*.

W Callao – z polskimi rybakami z *m/t Crater*.

W Balboa poznaliśmy **Tristana Jonesa** – największego z żeglarskich włóczęgów, który w Balboa poszukiwał partnerów do wciągnięcia swego jachtu na jezioro Titicaca.

W Miami cukiernik-płetwonurek, autor filmów przyrodniczych – **Gienek Michno** – pokazał nam rafę koralową, a **Stasio Sobisz** organizował pieniądze, zwiedzanie Florydy i nadzwyczaj bogate życie towarzyskie.

Takich ludzi spotykaliśmy po drodze i niech im się wszystkim szczęści...

³⁹ Stanisław Maria Saliński (1902-1969), marynarz, dziennikarz i pisarz, dziś jakby trochę zapomniany, był autorem poczytnych marynistycznych powieści przygodowych, m.in. „*Nora*” *wychodzi w morze* (Gdynia : Wyd. Morskie, 1962), *O Bartłomieju Klimie i hawajskich gitarach – opowieści morskie* (Gdynia : Wyd. Morskie, 1957), *Opowieść o czarnym księżycu Pelau* (Katowice : Śląsk, 1971), *Pożegnanie z Pacyfikiem – opowiadania* (Warszawa : Czytelnik, 1965). W 1959 roku, za całokształt twórczości, otrzymał nagrodę im. Mariusza Zaruskiego.

LĄDY

W każdym porcie doznawaliśmy fantastycznych przejawów życzliwości Polonii, ale też i obcokrajowców. Po rejsie „Macaja” przez wiele lat żywiliśmy murowane przekonanie, że świat jest wypełniony przyjaciółmi i bardzo, ale to bardzo piękny. Dane nam było odwiedzić wiele najpiękniejszych i osobliwych miejsc: Wyspy Kanaryjskie i Zielonego Przylądka, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Deseado, Wyspę Stanów, Ushuaia, Puerto Montt, Valparaíso, Callao, Kanał Panamski, Miami oraz moc innych, mniej znanych, ale nie mniej ciekawych portów.

W tym egzotycznym łańcuszku wrażeń niezapomniane pozostaną na pewno kanały Patagonii, ruiny preinkaskiego Chan Chan na pustyni Atacama i archipelag wysp San Blas koło Panamy z unikalną sztuką i pouczającą filozofią życiową Indian Kuna.

MORZA I OCEANY

Bałtyk w listopadzie 1972 roku był surowym egzaminatorem wytrzymałości jachtu i umiejętności załogi. Dziesięć stopni Beauforta i jeden stopień Celsjusza. Razem jedenaście. Równie ciężkie warunki napotkał „Macaj” u południowych brzegów Ziemi Ognistej – tuż przed opłynięciem przylądka Horn. Bardzo trudne warunki mieliśmy w delcie La Platy i zaraz po opłynięciu Hornu. Poza tym morza i oceany były dla wyprawy łaskawe. Atlantyk zawsze był bardzo ruchliwy, młodzieńczy. Silne wiatry, duża fala i wspaniałe żeglowanie. Przelot z Gran Canarii do Rio de Janeiro trwał 19 dni. Pacyfik był oleisty, zamglony i rzeczywiście raczej spokojny. Martwa fala niszczyła żagle, „Macaj” bezwładnie przewalał się z burty na burtę. Żegluga wzdłuż zachodnich brzegów Ameryki Południowej odbywała się raczej przy pomocy Prądu Humboldta niż wiatru. Wspomnienie Morza Karaibskiego zawsze będzie nam się kojarzyć z archipelagiem wysp szczęśliwych San Blas.

Żeglowanie na „Macaju” było raczej szybkie, łatwe i przyjemne. Nie obyło się bez mnóstwa drobnych i średnich awarii, przede wszystkim silnika. Dużo ręcznego szycia żagli. Jacht i załoga zdały trudny egzamin bardzo przyzwoicie. Opłynięcie przylądka Horn było naturalną konsekwencją fachowości i odpowiedzialności naszego kapitana i niezłej sprawności załogi, choć jacht do takiego przedsięwzięcia nie nadawał się zupełnie. Opłynąć Horn ze wschodu na zachód na „Macaju” można było tylko w jeden sposób: tak jak to zrobił Tomek.

W kraju kwestionowano ten niewątpliwy sukces zarzutem, że „nie było to klasyczne opłynięcie Hornu”. Możliwe, że przyczyną takiego przyjęcia było ogólna niechęć oficjalnych czynników żeglarskich wobec wyprawy, zorganizowanej przez ludzi spoza „środowiska”. Dla nas było to bez znaczenia. Prawdziwi ludzie morza – nasze autorytety – zdawali sobie sprawę, że inaczej żegluje się na pełnorejowym żaglowcu niż na nowoczesnym, czternastometrowym jachcie. Można być pewnym, że gdyby to tylko było możliwe, kapitanowie żaglowców opływających Horn w kierunku zachodnim, wybieraliby „nieklasyczną” metodę, zastosowaną przez naszego kapitana na „Macaju”. Tak bowiem nakazuje dobra praktyka morska, efekt doświadczeń wielu pokoleń marynarzy. Polega ona na zbliżaniu się do Hornu krótkimi skokami pomiędzy załamaniem pogody i przeczekiwaniu sztormu pod osłoną kolejnych wysp. Wystawienie „Macaja” na furię otwartego Południowego Oceanu musiałoby zakończyć się tragedią. Nie mieliśmy co do tego wątpliwości, pompując tysiąc pompek wody na każdej wachcie podczas sztormowania przy południowym brzegu Ziemi Ognistej.

EPILOG

Wyprawa zdeterminowała późniejsze życie całej załogi.

Tomek Zydler nie wrócił z nami do kraju – w tamtych czasach mówiło się: „wybrał wolność”. Przyczyny swej dramatycznej decyzji nigdy nam nie zdradził. Wiadomo, że z jachtów na ląd schodził raczej rzadko. Żegluję nadal, a relacje z jego wypraw publikują najlepsze pisma żeglarskie. W ubiegłym roku opublikował wspaniałą locję Panamy dla żeglarzy⁴⁰. Pomiędzy kolejnymi wyprawami cumuje w Fort Lauderdale na Florydzie.

Jurek Jaszczuk wkrótce wrócił w znajome strony na *Gedanii* i – co najważniejsze – skutecznie zarekomendował niżej podpisanego Darkowi Boguckiemu, kapitanowi tej wyprawy. Potem wiele lat pracował na jachtach zawodowo, działał w PZZ, organizował żeglarstwo turystyczne i sportowe. Ostatni jego pomysł to rejs na *Pogorii* – głównie dla dzieci żeglarzy z tamtych lat⁴¹.

Maciek Gumpłowicz wyemigrował do Anglii. Z żeglarstwem nie rozstał się do dzisiaj. Współzałożyciel Polskiego Klubu Żeglarskiego w Londynie. Nieustająco aktywny w mobilizowaniu innych do organizowania wypraw żeglarskich. Ostatnio także na „Macaju”.

Leszek Kosek zbudował własny jacht i odbył na nim swój własny Wielki Rejs po Pacyfiku. Osiadł w Australii, zajmuje się organizowaniem wypraw w interior dla przyjemności i prowadzeniem małej firmy dla chleba.

Wyprawa na „Macaju” ukształtowała moje życie szczególnie wyraziście. Następną wyprawą, na *Gedanii*, utorowała mi drogę do wypraw polarnych. Zarobione w Antarktyce pieniądze pozwoliły zbudować jacht *Virca* i pożeglować samotnie przez Atlantyk oraz Karaiby. Żeglarstwa było i jest wciąż sporo w życiu całej załogi „Macaja”. Ale tylko w moim przypadku żeglarstwo wpłynęło tak zasadniczo na życie zawodowe i osobiste.

s/y **KONSTANTY MACIEJEWICZ**

Zmienne były koleje losu „Macaja”. Po naszym rejsie służył wiernie przez długie lata warszawskim studentom. Istniała jednak uzasadniona obawa, że w czasach transformacji ustrojowych nie znajdą się środki na opiekę takich wysłużonych weteranów, jak „Macaj”. Opuszczony i zaniedbany, właściwie porzucony jacht kupił Tadeusz Mościcki. Obecnie remont jachtu, nadzorowany przez Bolka Kowalskiego (przy energicznym dopingu niestrudzonego Maćka Gumpłowicza) dobiega końca. Tadeusz Mościcki, ratując „pływający zabytek”, zapisuje się złotymi zgłoskami w annałach polskiego żeglarstwa, zanim jeszcze wyruszy w swój Wielki Rejs. Inne jachty z tamtych lat nie miały tyle szczęścia.

„Macaj” jest owocem naszej niepohamowanej tęsknoty za wolnością, a za patrona ma dobrego żeglarza i skromnego człowieka o wielkim sercu. Dlatego pływa pod dobrą gwiazdą i dobry los jest jego udziałem.

Opublikowano w zbiorze wspomnień pt. *Pokłon Hornowi*:
Moczydłowski, Eugeniusz. „*Konstanty Maciejewicz, dowódca kpt. Tomasz Zydler*”.
W: Zbierajewski, Janusz [red.]. *Pokłon Hornowi*. Warszawa : Korporacja TIGOR S.A.,
Dom Wydawniczy „Morze”, 2000, s. 54-62.

⁴⁰ Zydler, Nancy Schwalbe, and Tom Zydler. *The Panama Guide: A Cruising Guide to the Isthmus of Panama*. Wyd. I: Brookfield, WI : Seaworthy Publications, 1996. Wyd. II: Port Washington, WI : Seaworthy Publications, 2001.

⁴¹ A najnowszy to zaangażowanie się w remont jachtu *General Zaruski* (zbudowany w 1939 w szwedzkiej stoczni *Bertil Lund* w Ekenäs). Po dwuletnim remoncie bandera na odnowionym (by nie rzec: odbudowanym) jachcie została podniesiona 30 października 2012. Jego właścicielem jest miasto Gdańsk, a armatorem – Gdański Ośrodek Sportu. Jurek pływa na nim jako kapitan.

ANEKS 2.

Tom Zydler na Zachodzie po zejściu z pokładu jachtu *Konstanty Maciejewicz* w Kanale Kilońskim w 1973 roku.

Wspomnienia kapitana Tomasza Zydlera spisane ponad czterdzieści lat po zakończeniu rejsu.

Tłumaczył z angielskiego Adam Jasser

Dopiero w 2007 roku zobaczyłem przylądek Horn ponownie, a nawet raz wylądowaliśmy tam z jachtu. Parę tygodni później mijałem go w drodze na południe do Antarktydy. To trzecie przejście trwa ciągle żywo w mojej pamięci, bo w drodze powrotnej z Antarktydy na północ, mijaliśmy blisko przylądek Horn lewą burtą, gdy nagle pojawiła się dokładnie nad nim jasna i ze świecącym, długim ogonem kometa McNaught. Zaprawdę niezapomniany widok.

Opuściłem *Konstantego Maciejewicza* w Niemczech, ponieważ nie wyobrażałem sobie powrotu do komunistycznej Polski. Z powodu mojej dobrej znajomości angielskiego służby specjalne proponowały mi już wcześniej obowiązki w bazie podsłuchu jakiegoś oddziału wojskowego wywiadu. Na szczęście pod róż na *Maciejewiczu* popierana przez Ministerstwo Żeglugi i niosąca wartości propagandowe uratowała mnie od tego na moment.

W czasie gdy byłem nauczycielem języka angielskiego na Uniwersytecie Łódzkim, służby bezpieczeństwa usiłowały mnie zmusić do donoszenia na pewnego profesora z Anglii, z którym się przyjaźniłem. Pomysł ten był równie głupi, jak i cała służba bezpieczeństwa, skoro spotykałem się z nim tylko sporadycznie na przyjęciach w Ambasadzie Brytyjskiej. Aby użyć popularnej frazy: moja przyszłość w komunistycznej Polsce była śmierdząca.

Po kilku miesiącach w Niemczech, gdzie pracowałem jako oficer na trawlerze rybackim łowiącym na wodach Północnego Atlantyku koło Islandii w styczniu i lutym, wyjechałem do USA, gdzie mieszkał mój wujek. Początkowo odprowadzałem jachty dla znanej firmy *Sparkman & Stephens* w Nowym Jorku, a później rozpocząłem prowadzenie jachtów jako płatny kapitan. Wreszcie, posiadając zawodową, 500-tonową licencję Amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, razem z moją żoną Nancy rozpoczęliśmy prace na dużych, prywatnych jachtach, a także na tych pływających w czarterach po Karaibach i w Południowej Ameryce, wyspach Galapagos, na zachodnim wybrzeżu USA, aż do Kolumbii Brytyjskiej i Alaski.

Pomiędzy tymi płatnymi zajęciami robiliśmy sobie z Nancy przerwy, aby żeglować naszym pozbawionym silnika małym jachtem *Mollymawk* do Irlandii, Szkocji, na Wyspy Owcze, do Ameryki Środkowej, Wenezueli, Hondurasu, Belize, Panamy, z wypadami na Labrador i do Nowej Szkocji.

W 2006 roku mieliśmy szczęście rozpocząć prowadzenie 30-metrowego, jachtu *Whale Song*, który był zaprojektowany do ekspedycji polarnej i miał klasę lodową. Popłynęliśmy nim z Nowej Anglii na południe, wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej, na Falklandy, Antarktydę i w Kanały Chilijskie. Wtedy odwiedziliśmy przylądek Horn, najpierw mijając go w drodze na południe, a potem, gdy płynęliśmy z powrotem na północ. Dalej poprowadziliśmy *Whale Song* wzdłuż zachodniego wybrzeża obu Ameryk, aż na Alaskę i Aleuty. Potem kontynuowaliśmy żeglugę do Japonii, na Filipiny, Palau, Papuę, Nową Gwineę, Wyspy Salomona, Australię, Indonezję, Tajlandię, Andamany i przez

Ocean Indyjski do Południowej Afryki, odwiedzając Sri Lankę, Malediwy i Seszele. Następnie byliśmy w Namibii, Ghanie, Gambii, Senegal, a stamtąd na Wyspach Kanaryjskich i Morzu Śródziemnym, gdzie – na Malcie – jacht został sprzedany.

W 2010 roku kupiliśmy nasz obecny jacht typu Mason 44, który nazwaliśmy *Frances B*. Przez ostatnie trzy lata żeglujemy nim z Północnej Florydy na Labrador i Grenlandię. Nie wiem, czy to istotne, ale również piszę i fotografuję dla nautycznych magazynów, jak *Yachting*, *Cruising Word*, *Passage Maker* i inne w USA, a także dla *Yachting Word* w UK. Kiedy Krzysztof Baranowski był redaktorem polskiego *Jachtingu*, to zamieszczał w nim moje artykuły.

Tomasz Zydler

Skrócona wersja tego tekstu ukazała się w:
Pokłon Hornowi. [wyd. II rozszerzone]. Red. Dyrz, Czesław i in.
Bygoszcz, Gdynia : Lotto-Bydgoscia, 2014; str. 353-354.

ANEKS 3.

Adam Jasser o Tomku Zydlerze

Księżę Oceanów

Uważam Tomka Zydlera za prawdziwego księcia polskich żeglarzy oceanicznych. Od czasu, kiedy w 1971 roku, poprowadził studencką wyprawę wokół Hornu – ze wschodu na zachód, na drewnianym jachcie *Konstanty Maciejewicz* – rzadko przebywa na lądzie stałym. Kreśli niezmordowanie swój kilwarter na wszystkich oceanach, od Alaski po Antarktydę. Kapitanuje zawodowo jachtom żaglowym i motorowym, a także żegluje na własnym 11-metrowym jolu, nazwanym na cześć pewnego ponurego albatrosa *Mollymawk*.

Ten słusznego wzrostu mężczyzna, we wspaniałej formie fizycznej, z równą wprawą posługuje się sekstantem, piórem i kamerą. Wraz z żoną Nancy, poznaną kiedyś na wyspach Zielonego Przylądka, opracowali i wydali dwie niezwykle popularne i wysoko ocenione żeglarskie locje – „Wyspy i wybrzeża Panamy”⁴², oraz „Wybrzeże i wyspy stanu Georgia”⁴³, skąd Nancy pochodzi. Praca na locję Panamy zajęła im trzy lata mozolnego penetrowania i sondowania archipelagów i rzek.

Wykonali oboje tysiące zdjęć i szczegółowo opracowali mapy. Ponieważ ich jacht jest celowo pozabawiony silnika, w górę rzek holowali go przy pomocy pontonu z motorkiem, umocowanego u burty. Z indiańskim przewodnikiem przeszli, jak Francis Drake, przez Przesmyk Panamski, odżywiając się jadalnymi roślinami i mięsem małp, na które polował Indianin. To było dla Tomka ciężkim przeżyciem, gdyż jest zaciekłym obrońcą dzikiej przyrody. Ich własny jacht to znakomita konstrukcja o nazwie *Invicta* – kadłub numer jeden – z 1961 roku. Jest pomalowany takim odcieniem zieleni, który wabi tropikalne ryby, wśród których oboje uwielbiają nurkować.

Nie ma właściwie magazynu żeglarskiego na świecie, w którym nie zamieszczaliby swoich artykułów i zdjęć. Parę lat temu spenetrowali i opisali barwnie, wybrzeża Labradoru. W Stanach Zjednoczonych, Tomek Zydler, to ścisła czołówka zawodowych żeglarzy.

Pasję pisarską i żeglarską odziedziczył zapewne po swoim ojcu Mieczysławie, znanym przed wojną literacie, który – zaprzyjaźniony z kaszubskimi rybakami w Karwi – był orędownikiem ich kultury, w niezliczonych publikacjach.

Tomek urodził się w Warszawie w 1940 roku i jest absolwentem liceum plastycznego w Orłowie, Szkoły Rybołówstwa Morskiego i Filologii Angielskiej na Uniwersytecie Łódzkim, gdzie pracował jako asystent. Pracował także przez trzy lata na polskich i niemieckich kutrach rybackich, poławiających wokół Islandii.

Żeglować zaczął we wczesnych latach pięćdziesiątych po Zatoce Gdańskiej na opuszczonej szalupie okrętowej. Żeglując blisko brzegu, jakoś udawało mu się unikać kontroli. Kontynuował potem na jachtach Jacht Klubu Gryf. Obecnie, Tomek i Nancy przebywają na megajachcie motorowym w Cairns w Australii. Niedługo wyruszają z rodziną armatora do Indonezji, zatrzymując się kolejny raz na Nowej Gwinei.

⁴² Zydler, Nancy Schwalbe, and Tom Zydler. *The Panama Guide: A Cruising Guide to the Isthmus of Panama*. Wyd. I: Brookfield, WI : Seaworthy Publications, 1996. Wyd. II: Port Washington, WI : Seaworthy Publications, 2001.

⁴³ Zydler, Nancy Schwalbe, and Tom Zydler. *The Georgia Coast: Waterways & Islands*. Port Washington, WI : Seaworthy Publications, 2001.

„ Nie uwierzysz – pisze Tomek – ile na świecie jest ciągle prawdziwie dzikich ludzi, którzy czasami wytwarzają zadziwiające pięknem przedmioty artystyczne.”

Do Polski Tom i Nancy planują zawitać w czerwcu.

Adam Jasser

ANEKS 4.

Jerzy Knabe: Saga „Macaja”

Z żeglarskiego życia wzięte

Kim był Konstanty Maciejewicz nie trzeba żeglarzom przypominać. Przed trzydziestu laty do „Kapitana Kapitanów” zgłosiła się deputacja z WYC-u (Warszawski Yacht Club ZSP) z prośbą o zgodę na nazwanie jego imieniem budowanego przez Klub drewnianego jola. Jacht zszedł na wodę w lipcu 1971 roku jako s/y *Konstanty Maciejewicz* i po dość krótkiej eksploatacji już 26 marca 1973 opływał przylądek Horn – płynąc jako pierwszy w historii polskich żagli „pod włos”, ze wschodu na zachód.

Oba osiągnięcia – zakończona pomyślnie budowa i daleka wyprawa – były wynikiem szczególnego zaangażowania garstki młodych żeglarzy, których nazwiska jako kaphornowców stały się od tej pory znane w żeglarskich kręgach. Nic dziwnego, że Maciek Gumpłowicz, Jurek Jaszczuk, Leszek Kosek i „Gienia” Moczydłowski są dotychczas emocjonalnie związani z tą jednostką, której poświęcili kilka lat życia, a w zamian uzyskali wiele osobistej satysfakcji.

Następni „armatorzy” nie mieli już gospodarskiego podejścia, czasy się zmieniały, jacht wielokrotnie zmieniał właściciela, z reguły brakowało funduszy na remonty i po latach zdewastowany, nadpalony kadłub leżał na pół zatopiony w jednej z greckich zatok. Pomieszkiwały na nim miejscowe kundy portowe, stał się pijacką metą, schronieniem włóczęgów... Oczywiście żadnych opłat portowych nikt nie płacił – było to typowe mienie porzucone.

Zainteresował się nim młody polski biznesmen, programista komputerowy Tadeusz Mościcki. Własna firma szła mu dobrze. Jako pletwonurek łatwo znalazł dojście do żeglarzy. Dowiedział się o bogatej przeszłości tego jachtu i pod wrażeniem jego historii postanowił wskrzesić historyczną jednostkę, a przy tym uzyskać własny statek do wypraw nurkowych. Kupił wrak (do skasowania pieniędzy właściciel stonkowo łatwo się znalazł) i przystąpił do remontu, którego historia to prawdziwa saga, długa, zawila i kosztowna. Jeżeli Tadeusz kiedyś ją napisze – będzie na pewno pouczająca...

Ja postaram się krótko:

Na swoje nieszczęście – Tadek związał się z „Macajem” i jego rezurekcją emocjonalnie. Mimo, że szukał i chętnie wysłuchiwał rad, nie zawsze się do nich stosował. Nie mając własnego żeglarskiego doświadczenia trudno mu było podchodzić do nich krytycznie. Generalnie każdy kolejny doradca kasował mu z pamięci rady poprzednika. W kolejnych rundach tym ostatnim był przeważnie ktoś przebywający w Grecji, ktoś kto chciał przy jachcie popracować – i brać za to pieniądze. No bo było widać gołym okiem, że te pieniądze są do wzięcia. Wśród konsultantów była również, oczywiście, „stara gwardia”: Jaszczuk, Gumpłowicz...

Od samego początku, wbrew emocjom, powstała kwestia ekonomicznego sensu takiego remontu. Kompletna praktycznie odbudowa drewnianego jachtu wyniesie przecież drożej niż zakup, nawet nowej, jednostki z LPS-u. Gdy jednak na podstawie „wyższych” racji zapadła decyzja remontu bez względu na większe koszty, następną decyzją do powzięcia było, kto i gdzie ma remont przeprowadzać. Tadeusz zdecydował się na Grecję, mimo rad przewiezienia resztek jachtu do Polski, gdzie – mimo obowiązków zawodowych – miałby jednak łatwiejszy osobisty nadzór nad robotami. Różni wykonawcy w Grecji podejmowali się wykonania swojej „działki”. Robili to lepiej, gorzej – lub wcale. Wchodzili sobie w paradę, miejsce remontu trzeba było zmieniać. Właściciel co chwila był wzywany do podejmowania decyzji i do płacenia („jak nie ma forsy, to dalej nie robimy!”) więc brał kasę, wsiadał w samolot i leciał do Aten.

Potrzeba generalnego wykonawcy stała się wreszcie oczywista. W kraju morskim jak Grecja o to nie trudno. Stocznia jachtowa pana Ploutakisa w Pireusie podjęła się zlecenia. Tadeusz mógł spokojniej pracować i zarabiać w Warszawie. Prawidłowy postęp robót został zapewniony, czego potwierdzeniem miały być regularne telefony od złotoustego Ploutakisa o dalsze fundusze. Ten jednak okazał się jeszcze większym hochsztaplerem niż wszyscy poprzedni wykonawcy. Poza braniem pieniędzy właściwie nic nie robił. Ciężko doświadczony Tadeusz postanowił wysłać do Grecji swojego rzeczoznawcę i pełnomocnika. Wybór padł na znanego z pryncypialności kapitana i prawnika Bolesława Kowalskiego, który pojechał czyścić tę stajnię Augiasza. Przypiął się do Ploutakisa niczym buldog. Roboty poszły do przodu, ale Ploutakis – nienawykły do takich bezkompromisowych kontrahentów – wkrótce salwował się skargą do greckiego sądu. Po trzech dopuszczalnych przepisami wizowymi miesiącach pobytu, Bolek wrócił do Warszawy. Problem Tadeusza pozostał w Grecji. Był to już trzeci – a może i czwarty rok remontu. *Maciejewicz* zaczynał już wprawdzie ponownie wyglądać jak jacht, ale mimo wielu dziesiątków tysięcy dolarów już w nim utopionych, dalsze wydatki były niezbędne.

Równoległe z remontem jachtu szło planowanie towarzyskiej wyprawy nurkowej przez Morze Czerwone na Seszele. Poza powitaniem roku 2000 Tadeusz miał tam egzotycznie wziąć swój opóźniony remont ślub. Kapitanować miał Maciek Gumplowicz, pomocą żeglarską i trochę nurkową miał też służyć niżej podpisany (obaj z Polskiego Yacht Clubu w Londynie).

Wtedy niestety, Tadeusz „spuchł” finansowo. Trudno się dziwić. Spowodowało to perturbacje. Pojawił się nowy partner z Warszawy – Łukasz Młynarski. Też pletwonurek i młody biznesmen, ale początkowego, surowego kapitalizmu. Pieniądz jest królem i wszystko załatwi, każdego kupi. Nowy współwłaściciel grał teraz pierwsze skrzypce, bo miał kasę. Zostawił na jachcie obdarzonego pełnym zaufaniem pełnomocnika. Był to kolejny nurek, niedawno zwolniony z Legii Cudzoziemskiej: Nowozelandczyk – ksywa „Kiwi”. Paszportowo nazywał się Hamish Sams. Jak naprawdę – kto to wie? Wiadomo przecież, że Legia zapewnia swoim weteranom nową tożsamość.

Tak czy owak, nowi ludzie okazali się zwolennikami rozwiązań szybkich i zdecydowanych, a w razie potrzeby – siłowych. Remont posuwał się do przodu. Pieniądze i stały nadzór zapewniały półwojskową dyscyplinę. Jednak nie mogły zapewnić ani serca do roboty, ani prawidłowości jej wykonania. Przyjacielska wyprawa na Seszele przekształciła się w plan komercyjnego poszukiwania i eksploatacji wraków u brzegów Madagaskaru... Nominalny właściciel większości udziałów w jachcie przestał mieć cokolwiek do powiedzenia. Co zresztą było mu nieraz, w mało subtelny sposób, a może bezwiednie, okazywane. Pieniądz rzadko przemawia subtelnie.

Żeglarska załoga z Londynu nadal przyjeżdżała do Warszawy i Aten, by konsultować remont i wyposażenie jachtu, oraz organizować rejs. Na dogadanie nowych warunków uczestnictwa, w nowym profilu wyprawy nie było stosownej okazji i sprawa czekała na konieczne zebranie się wszystkich zainteresowanych na jachcie – przed ostatecznym wyruszeniem. Najpilniejsze było doprowadzenie *Maciejewicza* do stanu morskiej gotowości w terminie takim, aby zapewnić dobre meteo-nawigacyjne warunki planowanego rejsu.

Termin ten wreszcie nadszedł. Zamiast wszystkich – na jachcie znalazł się tylko Kiwi i dwóch żeglarzy z Londynu, czyli kapitan Gumplowicz i J. Knabe. Właściciele pozostawali w Warszawie, każdy ze swojego ważnego powodu. Kiwi powiedział, że zaraz wypływamy, ponieważ jacht jest gotowy i ma być pilnie dostarczony na miejsce poszukiwań. Kapitan powiedział, że póki nie było rozmowy i umowy o „dowóz” z właścicielami, a kasy nie ma na pokładzie – nigdzie nie płyniemy. Nie było to w smak nawykłemu do posłuchu Kiwiemu, ale nie popłynęliśmy. Następne dwa dni zeszły na telefonach do Warszawy, generalnych porządkach, sprawdzaniu gotowości zgromadzonego sprzętu i rozmowach, w których Kiwi nie pozostawił żadnej wątpliwości, że czuje się decydem, a nawet właścicielem

Maciejewicza. Ostrzegł, że doskonale zna się na wszystkim i będzie pilnie nadzorował prawidłowość wykonywania naszych obowiązków na jachcie. Zapowiedział, że ta wyprawa jest „dużo większa niż my” oraz, że przywykł do ślepego posłuszeństwa zgodnie z maksymą: „Jeżeli ja mówię skacz – to skaczesz!”

Generalny brak zrozumienia i entuzjazmu strony żeglarskiej dla tego nowatorskiego *modus vivendi* na jachcie prowadził do rosnącej frustracji. Używany język stawał się coraz bardziej wulgarny. Miarę przebrała chyba indagacja kapitana na temat nieuzgodnionej obecności broni palnej na pokładzie. Normalnie niepijący Kiwi wróciwszy z baru w środku nocy nagle oznajmił, że ma nas dosyć, że nie spełniamy jego oczekiwań i mamy się natychmiast wynosić z jachtu. Poparł to dalszymi przekleństwami i co więcej – rękoczynami.

Dalsze współzycie z psychopatą na jachcie, w oczekiwaniu na spóźniających się właścicieli – nie mówiąc już nawet o szansach współpracy w dużym projekcie – stało się niemożliwe. Po spakowaniu manatków i wyprowadzce, złożyliśmy meldunek o zajściu na policji, aby otrzymać jakieś potwierdzenie dla właścicieli, że cała afera nie jest wytworem naszej chorej imagacji. Kiwi pojawił się wkrótce na komisariacie, w kajdankach. Nadal agresywny, nadal przedstawiający się za właściciela, nadal obawiający się naszego powrotu na jacht. Nam to już było nie w głowie. Kilka godzin refleksji potwierdziło przekonanie o szczęściu w nieszczęściu. Dobrze, że sprawa rozwiązała się, zanim wyprawa ruszyła. W porcie, a nie w morzu. Łukaszowi trudno było uwierzyć w to, co się stało. Gdy stało się jasne, że nasza współpraca jest zakończona z winy Kiwiego, zapewnił telefonicznie, że zwróci nam poniesione wydatki. Rachunek czeka na uregulowanie już ponad 15 miesięcy. Widocznie Kiwi cieszy się nadal pełnym zaufaniem.

Maciejewicz do Madagaskaru nie dopłynął. Wrócił ciekący z Port Sudanu, podobno jest na sprzedaż... znów w Grecji. Pewnie to jeszcze nie koniec sagi „Macaja”. Ale koniec mojej opowieści, spisanej żeglarzom ku przestrodze i nauce. Zawsze to lepiej wiedzieć i cudzych błędów nie powtarzać.

Jerzy Knabe
kwiecień 2001

Publikowane: *Pogoria.org* – Internetowy Portal Żeglarski
<<http://www.pogoria.org/dzialy/korespon/K2.htm>>

ANEKS 5.

Artykuł Wiesław Rogali, sekretarza generalnego PZŻ

Polskie jachty zdobyły Horn

Spośród trzech jachtów polskich jakie dotąd przebyły Cape Horn – *Konstanty Maciejewicz* odbył tę podróż w innych warunkach niż pozostałe. Nie można porównywać tych wypraw, albowiem każda z nich była inna, zarówno pod względem walorów technicznych jachtów, obsady załogi jak również założeń nautycznych. Podkreślić należy jednak, że załoga studencka pod kapitanem Tomaszem Zydlerem dokonała po raz pierwszy w historii polskiego żeglarstwa przejścia ze wschodu na zachód i tym samym wpisała się na listę najdzielniejszych żeglarzy świata.

Jak już powiedziałem, nie chcę porównywać tego rejsu do innych, muszę jednak podkreślić, że odbył się on niemal z marszu na seryjnym jachcie i przy stosunkowo niskich nakładach, wreszcie, że dokonali tego ludzie bardzo młodzi, studenci, których zapał i odwaga musiały zrównoważyć niedostatki przygotowań. Szkoda wielka, że dotąd tej wyprawie poświęcono tak mało uwagi w naszej prasie i środkach masowego przekazu, mam jednak przekonanie, że zostanie to zrekompensowane teraz, a wyczyn studentów żeglarzy już dziś wszedł do historii polskiego żeglarstwa. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wyprawa ta mogła się dokonać jedynie dzięki prężności organizacyjnej środowiska, które wreszcie nie tak dawno rozpoczynało swoją karierę żeglarską. Nawiązuje ono jednak do pięknych tradycji żeglarskich akademików, którzy dali podwaliny pod dynamiczny rozwój żeglarstwa w Polsce.

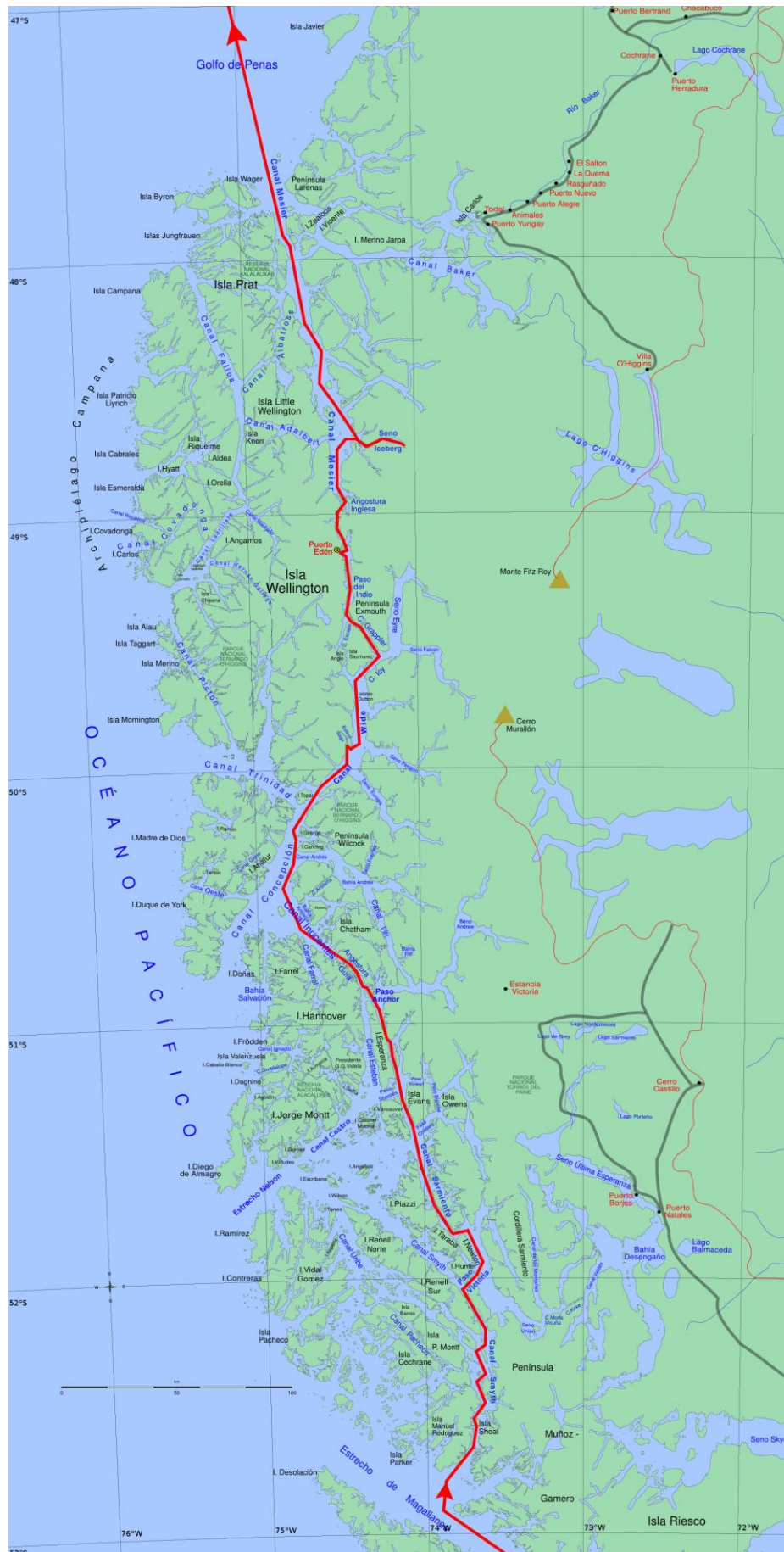
Wiesław Rogala

ANEKS 6.

Rejs Konstantego Maciejewicza







s/y Konstanty Maciejewicz

Jest typowym jachtem krążowniczo-regatowym, projektowanym na potrzeby rejsów szkoleniowo-turystycznych dla 10-osobowej załogi. Projekt inż. K. Wyki i Edmunda Rejewskiego, zbudowany w Stoczni „Stogi” w Gdańsku w 1971 r. Armatorem jachtu jest Zarząd Stołeczny Związku Studentów Polskich.

Jacht posiada ożaglowanie typu jol.

Kadłub wykonany na szkielecie dębowym, krytym klepkami mahoniu.

Maszy – sosnowe, pokład – peroba.

Wymiary jachtu: długość: 13,75 m, szerokość: 3,60 m, zanurzenie: 2,10 m.

Powierzchnia ożaglowania: 75 m².

Zasadniczą siłą napędową są żagle: grot, grot sztormowy, dwie genuy, dwa foki marszowe, kliwer, fok sztormowy, spinaker, apsel, dwa bezany. Żagle wykonano z tkaniny tergalowej.

Jacht ma pomocniczy silnik: wysokoobrotowy diesel *BMC Newage Captain* o mocy 32 KM.

W skład wyposażenia nawigacyjnego wchodzi m.in.: echosonda, chronometr, sekstant, radionamiernik, log elektryczny, dwa kompasy, zestaw map i wydawnictw nawigacyjnych.

Jacht może zabrać w swoje zbiorniki 450 l wody słodkiej i 170 l paliwa.

W swym wnętrzu mieści: 5 koi do spania, 2 kanapki (wykorzystywane również jako koje), kambuz z kuchenką gazową i toaletę.

Dla potrzeb wyprawy dokonano następujących przeróbek i uzyskano następujący ekwipunek:

- 1) Wymiana masztu na grubszy i mocniejszy, wymiana lin takielunku stałego na liny stalowe, skręcane, zaszplajrowane.
- 2) Przebudowa forpiku – zamiast dwóch koi uzyskano stół do prac technicznych i obszerny magazyn na liny i żywność.
- 3) Zakupienie 4 butli gazowych na propan-butan 11 kg.
- 4) Zakupienie agregatu prądotwórczego Honda E-300 (220 V i 12 V).
- 5) Zakupienie pompy żęzowej Whale Gusher 10.
- 6) Zakupienie lampy naftowej (ogrzewaczy) „petromax”.
- 7) Zakupienie 8 kompletów ubrań sztormowych prod. NRD.
- 8) Zakupienie śpiworów dla członków załogi.
- 9) Montaż nowych kabestanów fałowych na maszcie.
- 10) Wymiana szyb w oknach nadbudówki na mocniejsze.

ANEKS 7.

Kalendarium rejsu

Lp. Port	Data wyjścia	Port docelowy	Data wejścia	Godz. pod żaglami	Godz. na silniku	Mm
1. Gdynia	21.10.1972	Holtenau	25.10.1972	89	22	480
2. Holtenau	26.10.	Helgoland	27.10.	0	18	137
3. Helgoland	27.10.	Borkum	28.10.	17	9	165
4. Borkum	30.10.	Newhaven	3.11.	65	26	388
5. Newhaven	4.11.	Plymouth	6.11.	36	17	241
6. Plymouth	11.11.	Falmouth	12.11.	17	2	56
7. Falmouth	13.11	Las Palmas	27.11.	288	39	1715
8. Las Palmas	2.12.	Santa Cruz	3.12.	8	11	81
9. Santa Cruz	6.12.	Mindelo	13.12.	131	6	944
10. Mindelo	17.12.	Rio de Janeiro	5.01.1973	351	62	3002
11. Rio de Janeiro	22.01.1973	Montevideo	30.01.	180	18	1040
12. Montevideo	3.02.	Buenos Aires	4.02.	14	2	133
13. Buenos Aires	2.03.	Mar del Plata	5.03.	50	21	262
14. Mar del Plata	11.03.	Puerto Deseado	17.03.	122	3	826
15. Puerto Deseado	19.03.	Wyspa Stanów	23.03.	93	7	537
16. Wyspa Stanów	24.03.	Wyspa L'Hermite	26.03.	56	3	143
trawers Cape Horn	26.03.1973					
17. Wyspa L'Hermite	28.03.	Ushuaia	29.03.	5	9	85
18. Ushuaia	10.04.	Puerto Eden	21.04.	32	100	617
19. Puerto Eden	22.04.	Puerto Montt	28.04.	111	45	640
20. Puerto Montt	5.05.	Talcahuano	9.05.	54	31	464
21. Talcahuano	13.05.	Valparaíso	16.05.	55	26	344
22. Valparaíso	4.06.	Huasco	8.06.	90	7	336
23. Huasco	15.06.	Callao	25.06.	59	0	1073
24. Callao	4.07.	Salaverry	7.07.	71	3	275
25. Salaverry	7.07.	Paita	10.07.	72	3	210
26. Paita	10.07.	Balboa	17.07.	134	35	874
27. Balboa	19.07.	Colón	19.07.	0	11	58
28. Colón	23.07.	San Blas	24.07.	0	11	60
29. San Blas	26.07.	Miami	6.08.	217	39	1220
30. Miami	18.08.	Freeport	19.08.	18	6	112
31. Freeport	20.08.	Nantucket	30.08.	192	43	1016
32. Nantucket	30.08.	Plymouth	23.09.	537	40	2857
33. Plymouth	26.09.	Cuxhaven	30.09.	105	0	612
34. Cuxhaven	6.10.	Holtenau	7.10.	0	0	116
35. Holtenau	9.10.	Hel	11.10.	56	0	328
36. Hel	11.10.	Gdynia	12.10.	3	0	12

ANEKS 8.**Postoje w portach**

Lp. Miejsce postoju	Data	Długość postoju	
		doby	godziny
1. Holtenau	25.10 – 26.10. 1972	0	21
2. Helgoland	27.10	0	3
3. Borkum	28.10 – 30.10	1	21
4. Newhaven	3.11 – 30.10	1	21
5. Plymouth	6.11 – 11.11	4	19
6. Falmouth	12.11 – 13.11	1	0
7. Las Palmas	27.11 – 2.12	5	2
8. Santa Cruz	3.12 – 6.12	3	11
9. Mindelo	13.12 – 17.12	3	21
10. Rio de Janeiro	5.01 – 22.01. 1973	16	18
11. Montevideo	30.01 – 3.02	3	10
12. Buenos Aires	4.02 – 2.03	26	20
13. Mar del Plata	5.03 – 11.03	6	6
14. Puerto Deseado	17.03 – 19.03	2	6
15. Wyspa Stanów	23.03 – 24.03	0	10
16. Wyspa L'Hermite	26.03 – 28.03	1	11
17. Ushuaia	29.03 – 10.04	0	7
18. Zatoki Patagonii (Ushuaia – Puerto Eden)	10.04 – 21.04	7	9
19. Zatoki Patagonii (Puerto Eden – Puerto Montt)	22.04 – 28.04	0	9
20. Puerto Montt	28.04 – 5.05	6	22
21. Talcahuano	9.05 – 13.05	3	23
22. Valparaíso	16.05 – 4.06	17	18
23. Huasco	8.06 – 15.06	7	4
24. Callao	5.06 – 4.07	9	14
25. Salaverry	7.07	0	6
26. Paita	10.07	0	7
27. Balboa	17.07 – 19.07	1	13
28. Colón	19.07 – 23.07	4	6
29. San Blas	24.07 – 26.07	2	9
30. Miami	6.08 – 18.08	12	14
31. Freeport	19.08 – 20.08	1	6
32. <i>Nantucket</i>	30.08 – 30.08	0	7
33. Plymouth	23.09 – 26.09	2	14
34. Cuxhaven	30.09 – 6.10	6	6
35. Holtenau	7.10 – 9.10	1	19
36. Hel	11.10. 1973	0	3

ANEKS 9.

Słowniczek terminów żeglarskich

achtersztag – linia stalowa w płaszczyźnie diametralnej jachtu, biegnąca od topu masztu do podwiewi na rufie jachtu.

apsel – żagiel trójkątny stawiany z przodu bezanmasztu między jego topem a pokładem

Beauforta skala – określa siłę wiatru. Stopniom w skali B odpowiadają określone prędkości wiatru, np. siła wiatru 0°B odpowiada prędkościom 0-2 km/godz., 12°B odpowiada prędkościom powyżej 104 km/godz.

bejdewind – 1. kurs jachtu względem wiatru, taki, aby kąt między diametralną jachtu a kierunkiem wiatru wynosił mniej niż 90°; 2. nazwa wiatru wiejącego pod takim kątem do kursu jachtu

bezan – 1. żagiel na tylnym maszcie; 2. ostatni maszt

bom – drzewce poziome u dołu żagla jednym końcem przegubowo przymocowane do masztu

bryt – pas płótna żaglowego; z brytów zszyty jest żagiel

bulaj – przeważnie okrągłe, niewielkie okno w burcie statku

dalba – pał drewniany wbity w dno, służący do cumowania statku

dryf – zbaczanie statku z kursu pod wpływem wiatru, prądu lub fali

dryfkotwa – pływający na długiej linie worek bez dna z brezentu, utrzymujący jacht dziobem lub rufą do wiatru w czasie dryfowania z wiatrem

falszburta – przedłużenie burty nad pokładem

fal – lina ruchoma do podnoszenia żagli

flagsztok – drzewce, na którym podnosi się banderę

Folkboat – klasa jachtu morskiego

forklapa – kłapa zamykająca przedni właz

genua – przedni żagiel trójkątny, stawiany na sztagu. Używany na kursach ostrych przy wiatrach słabych i średnich oraz w pasacie na kursach pełnych

grot – główny żagiel noszony na grotmaszcie

hals – położenie głównego żagla względem wiatru. Jeśli główny żagiel znajduje się na prawej burcie, to statek płynie lewym halsem; jeśli na lewej, to statek płynie prawym halsem

handreling – uchwyt służący do przytrzymywania się, umieszczony na nadbudówce oraz wewnątrz jachtu

honda – agregat prądotwórczy firmy Honda o mocy 300 watów

immigration – skrót od: *Immigration Office* – policja imigracyjna sprawdzająca dokumenty przekraczających granicę kraju, określenie gwarowe

izobata – linia łącząca punkty o jednakowej głębokości

juzing – cienka linka do szycia żagli i innych prac bosmańskich

kabelgat – magazyn lin

kabestan – urządzenie służące do wybierania lin

kambuz – kuchnia na statku

katabatyczne wiatry – silne wiatry spadowe, wiejące okresowo z gór na niziny lub morze

kil – dena, wzdłużna belka (wiązanie) wiążąca wręgi i wzdłużniki

knaga – drewniany, stalowy lub plastikowy uchwyt do mocowania (obkładania) lin

kokpit – prostokątne wgłębienie w rufowej części pokładu, które jest podstawowym stanowiskiem manewrowym dla sternika i załogi. Znajduje się powyżej linii wodnej i dlatego posiada samoczynny odpływ wody za burtę

kotwice – popularna żeglarska nazwa butów gumowych

krawat – krótka linka do wiązania żagli po ich zrzuceniu

kuk – kucharz na statku

lancia – mała łódź służąca do komunikacji między statkiem a lądem

lik – brzeg żagla

lik wolny – wolny, wzmocniony brzeg żagla

linia pozycyjna – linia, na której znajduje się statek, obliczona z obserwacji ciał niebieskich lub obiektów lądowych

linia wodna – linia na burcie, do której dopuszczalne jest zanurzenie się statku

log – przyrząd do mierzenia szybkości i drogi przebytej przez jacht lub statek

mesa – pomieszczenie na statku, służące za jadalnię, świetlic i miejsce odpoczynku załogi

mila – tu: mila morska, 1 Mm = 1852 m.

nok – wolny, nie utwierdzony na stałe koniec drzewca

opętnik – otwór w pokładzie, w który wstawiony jest maszt

pelzacze – okucia metalowe przyszyte do liku żagla, pozwalające wciągać żagiel na maszt

raksa – półkolista skuwka zamykana przetyczką, przymocowana do liku przedniego żagla, służy do łączenia żagla ze sztagiem

ref – część żagla którą przy silnym wietrze można zwinąć i przywiązać do bomu.

Roaring Forties – Ryczące Czterdziestki – obszary oceanów od 40 do 50 stopnia szerokości południowej. Wiatry w tych obszarach, wiejące przeważnie z zachodu, wykazują szczególną siłę (średnio 5-6°B)

róg halsowy – dolny, przedni róg żagla przymocowany na stałe do pokładu lub masztu

roża wiatrów – sposób podawania kierunku, z którego wieje wiatr. Kierunek podaje się w rumbach, 1 rumb = 11,25 stopnia. Nazwy rumbów od północy w prawo są następujące: N, NbE, NNE, NebN, NE, NebE, ENE, EbN, E itd.

rumpel – drążek drewniany połączony na stałe z trzonem steru, służy do wychylania steru

ruta – trasa żegluga statku

salng – poprzeczna rozpórka na maszcie, rozpychająca topwenty na zewnątrz

samosterowność – zdolność jachtu do utrzymania kursu bez użycia steru

sargassum – glony sargassowe żyjące w Morzu Sargassowym, często wynoszone Prądem Zatokowym

sarkofag – obudowana koja

schiphandler – agent zajmujący się zaopatrywaniem statków

slip – urządzenie do wyciągania jachtów na brzeg

slup – rodzaj ożaglowania. Slup ma jeden maszt i przeważnie dwa żagle: grot i fok

stalówka – lina stalowa

szekla – łącznik powszechnie używany na statkach do łączenia różnych części takielunku

szelf kontynentalny – przybrzeżny pas dna morskiego do głębokości 200 metrów

trap – kładka, schodki

trawers – kierunek prostopadły do kursu lub osi symetrii statku

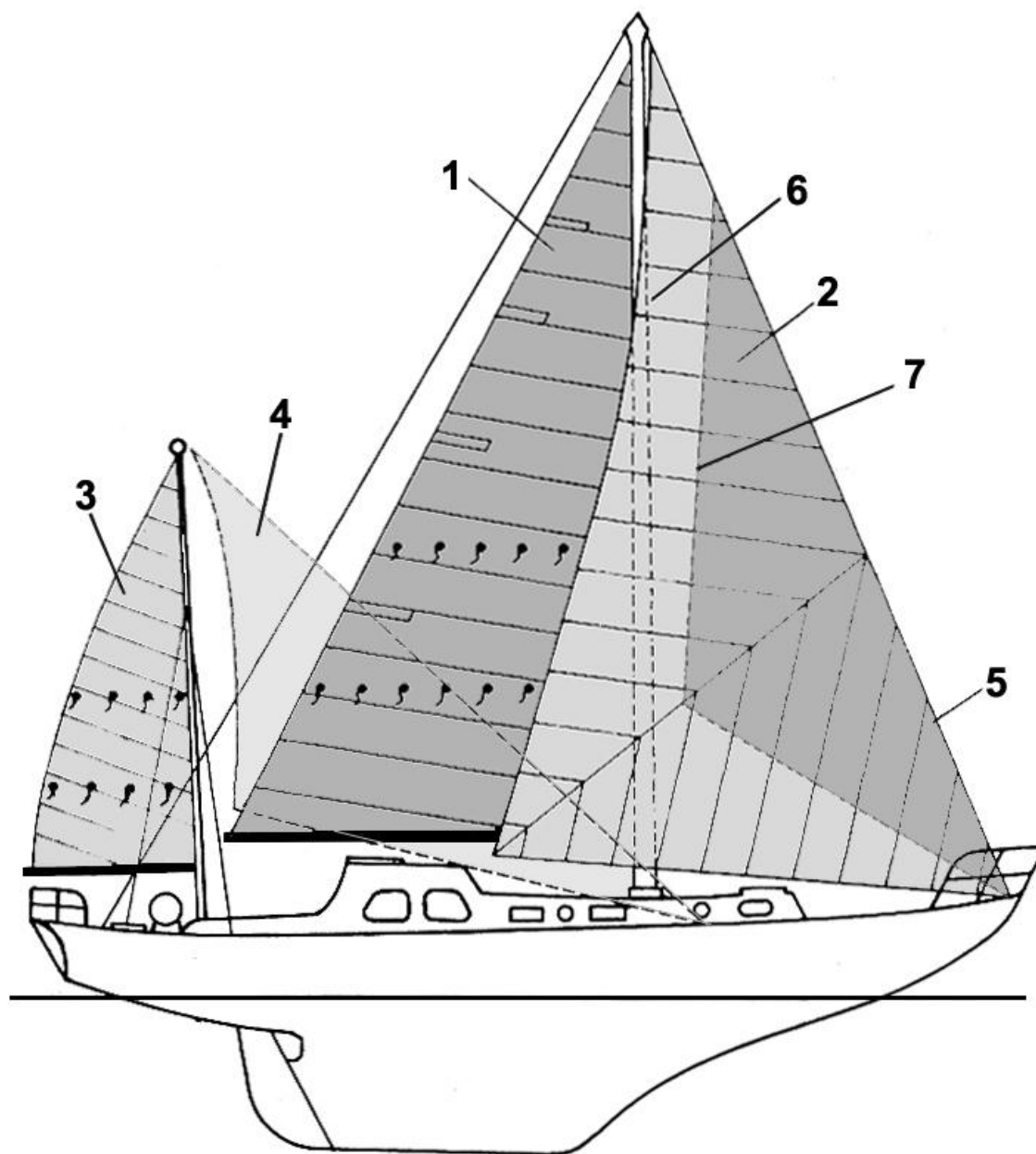
wachta – czas pełnienia służby na statku, np. 3 lub 4 godziny; lub: zespół ludzi pełniących tę służbę.

wanta – lina stalowa służąca do mocowania i usztywniania masztu, biegnąca z górnej części masztu do burty

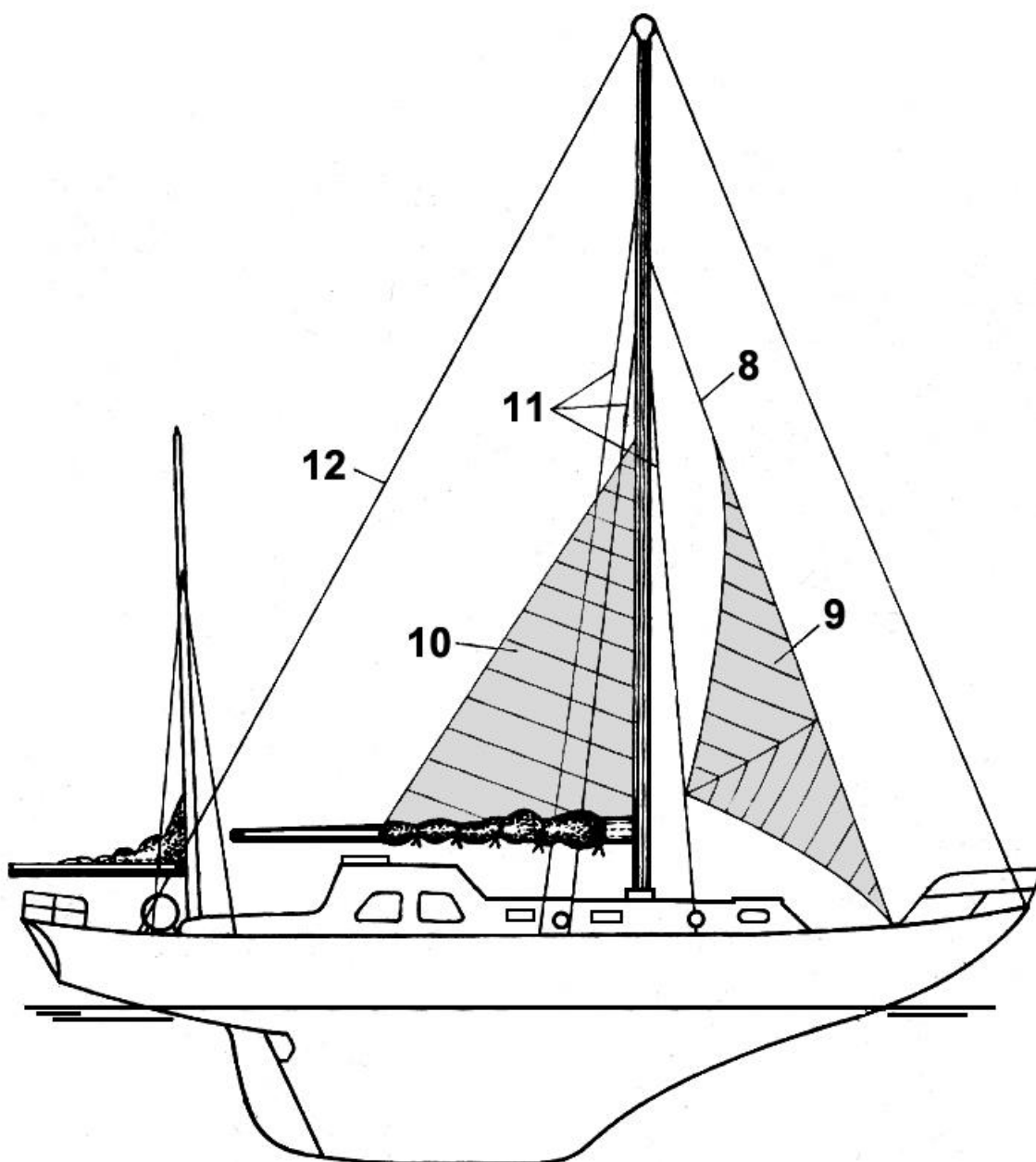
węzeł – miara prędkości: 1 węzeł = 1 Mm/godz.

willywaw – wiatr spadowy w szkwałach osiągających siłę huraganu, występuje w południowej Patagonii

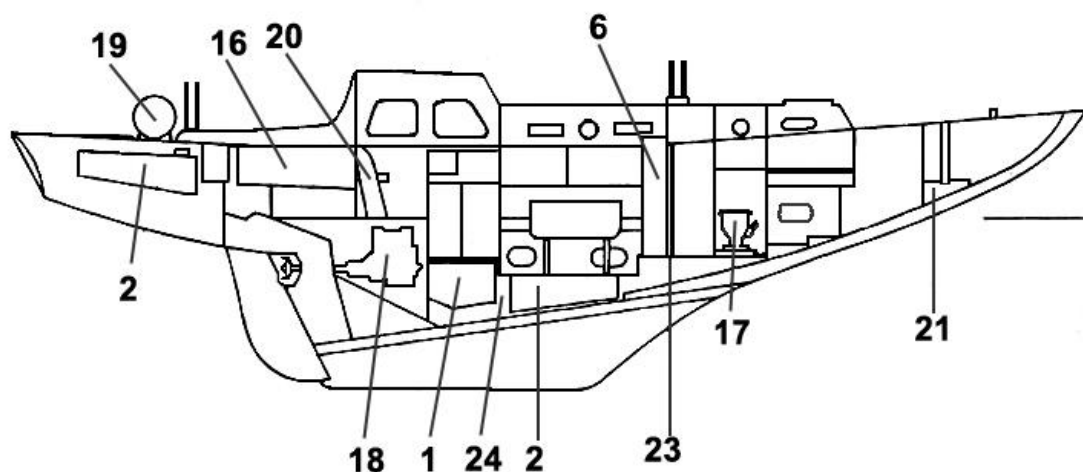
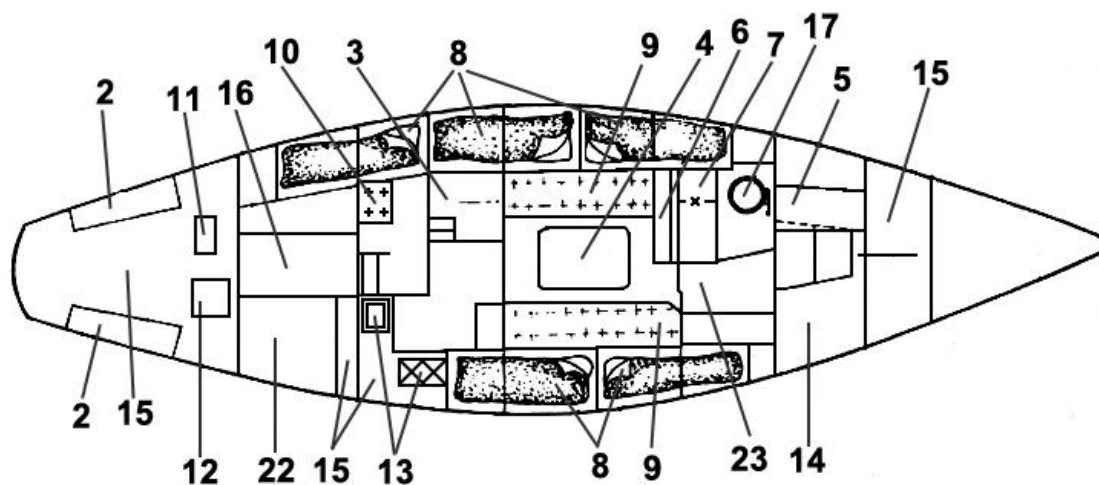
zęza – najniższe miejsce statku, gdzie zbiera się woda.

ANEKS 10.**Od Buenos Aires do Valparaíso**

Ożaglowanie marszowe: 1 – grot, 2 – genua, 3 – bezan, 4 – apsel, 5 – forsztagi (dwa), 6 – fok, 7 – kliwer



Plan ożaglowania sztormowego, tzw. zestaw północnoatlantycki: 8 – wczepiany sztag, 9 – fok sztormowy, 10 – grot z dwoma refami, 11 – wanty, 12 – achtersztagi



Wnętrze i wyposażenie jachtu: 1 – zbiornik paliwa, 2 – zbiornik wody, 3 – stół nawigacyjny, 4 – stół mesowy, 5 – stół-warsztat, 6 – kredens, 7 – szafa ubraniowa, 8 – koja, 9 – kanapa, 10 – siedzenie nawigatora, 11 – akumulator, 12 – butle z gazem, 13 – kuchenka, zlew, 14 – magazyn drobnego sprzętu, 15 – pomieszczenie na żywność, 16 – kokpit, 17 – WC, 18 – silnik, 19 – tratwa ratunkowa, 20 – trap, 21 – pomieszczenie na łańcuch kotwiczny, 22 – kabelgat z żaglami, 23 – drzwi mesy, 24 – zęca

Spis treści

O płynęliśmy Horn!
Początek wielkiej przygody
Trudny przelot
Z Las Palmas do Mindelo
Krótki postój
Skok przez Atlantyk
Nad zatoką Guanabara
Szpital pod żaglami
Weekendowy rejs
Miesiąc w Buenos Aires
Hajo i Jackie
Roaring Forties
Port pożądanego
Wstąpienie do piekieł
Dwa światy
Śliwki robaczywki
Nieplanowany postój
Valparaíso
Niech żyje nam górniczy stan!
Z Andresem wśród wielorybów i fok
M/t Crater
Postoju w Callao – część druga
Salaverry i Paita
Żegnaj spokojny oceanie
Między oceanami
Szczęśliwe wyspy San Blas
Podwodny świat
Wyścig z „Brendą”
Postój przy Ulicy Sosnowych Drzew
It's so nice to have you here
Atlantyckie notatki
Przebyliśmy razem 22 tysiące mil

ANEKS 1. Eugeniusz Moczydłowski: *Kontanty Maciejewicz*
ANEKS 2. Tom Zydler na Zachodzie
ANEKS 3. Adam Jasser o Tomku Zydlerze
ANEKS 4. Jerzy Knabe: Saga „Macaja”
ANEKS 5. Artykuł Wiesław Rogali, sekretarza generalnego PZZ
ANEKS 6. Rejs *Konstantego Maciejewicza* 143
ANEKS 7. Kalendarium rejsu
ANEKS 8. Postoje w portach
ANEKS 9. Słowniczek terminów żeglarskich
ANEKS 10. Od Buenos Aires do Valparaíso

Spis treści

Eugeniusz Moczydłowski
„Pod żaglami i na cumach”

Projekt okładki: Stanisław Stachowski

Niniejszą edycję – uzupełnioną aneksami i przypisami – oparto na pierwszym wydaniu:
Moczydłowski, Eugeniusz. *Pod żaglami i na cumach*. Warszawa : Krajowa Agencja Wydawnicza, 1978.

Copyright © 2018 Eugeniusz Moczydłowski.
Wszystkie prawa zastrzeżone.

Książka, ani żadna część e-booka nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana, zapisywana elektronicznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydanie I elektroniczne,
Warszawa, 2018
ISBN 839260918-2

Wydawnictwo Megas
e-mail: megas@richmond.pl

Redakcja tekstu, opracowanie map (wziętych z nieocenionej Wikipedii) i konwersja: Kazimierz Robak

