

**Wojciech Jacobson**

## **„MARIĄ” DO PERU**



Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976.

### **Spis treści:**

- \* SPEŁNIAJĄ SIĘ MARZENIA
- \* POCZĄTEK DROGI
- \* MARIA – KANALIA
- \* TAM GDZIE PIEPRZ ROŚNIE
- \* WE DWÓCH
- \* POSTÓJ NA WYSPACH KANARYJSKICH
- \* SKOK PRZEZ ATLANTYK
- \* ŚWIAT Z FOLDERÓW
- \* ŚLADAMI TELIGI
- \* WYSPY WYMARZONE
- \* POWITANIE WENEZUELI
- \* WYSPY ABC
- \* PODNIEBNY REJS
- \* ZACZYNAMY SIĘ SPIESZYĆ
- \* BRAMA OCEANÓW
- \* DO RÓWNIKA NA PATEFONIE
- \* PRÓBA CIERPLIWOŚCI

## SPEŁNIAJĄ SIĘ MARZENIA

– Pilot 66, Pilot 66, woła „Maria”, „Maria” woła!

Była godzina pierwsza po południu, 6 września 1973 roku. Za rufą jachtu zostawały powoli falochrony Świnoujścia. Ludek – Ludomir Mączka zdławionym głosem nawiązywał ostatnią pożegnalną łączność: – Do widzenia, dziękuję za wszystko... Spełniają się moje marzenia...

Wtedy na pokładzie słowa te brzmiały dość patetycznie, ale nie mijają się z prawdą. „Maria” ruszała w rejs, który miał być urzeczywistnieniem pragnień z lat młodości 45-letniego kapitana. Włóczęga zawsze pociągała Ludomira Mączkę i chyba to zamiłowanie skierowało jego kroki na studia geologiczne. Lektury przygodowe i późniejsze zetknięcie z żeglarstwem morskim skryształizowały marzenia – popłynąć własnym jachtem na dalekie morza i wyspy, zobaczyć inne kontynenty i powrócić okrążając świat. Droga od marzeń do planów, a potem do realizacji jest długa i nie każdemu się udaje. Trzeba dużo cierpliwości, uporu, wiary i łutu szczęścia.

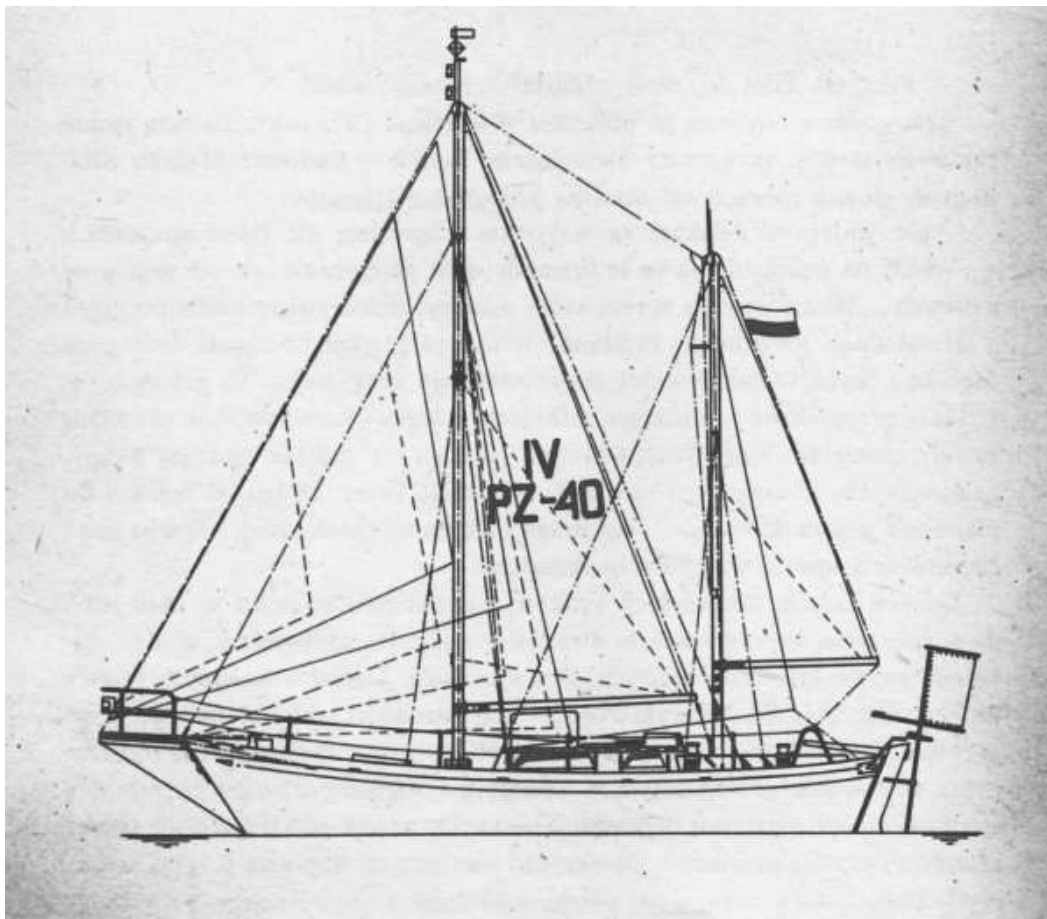
Od pierwszych, studenckich kroków żeglarskich Ludomira w 1948 roku do rozpoczęcia wyprawy minęło dwadzieścia pięć lat zdobywania wiedzy, doświadczeń, nie tylko zawodowych, ale i morskich. Udział w kolejnych rejsach do Narviku, Islandii, Ameryki Południowej zaznaczał jakby etapy jego przygotowań. Oszczędność, niemal traperski tryb życia, bez wymagań i bez rodziny, praca w zawodzie geologicznym w Mongolii i Afryce pozwoliły na zebranie środków umożliwiających organizację rejsu. Do reszty potrzebne było trochę szczęścia i pomoc przyjaciół. Opiekę nad zamierzoną wyprawą przyjął macierzysty klub – AZS-Szczecin, gotujący się do obchodów swojego XXX-lecia, znalazł się idealny wprost jacht i ludzie dobrej woli, którzy służyli pomocą.

Rejs miał prowadzić dookoła świata, ale kiedy pytano Ludomira o trasę, był niezdecydowany. Miał ochotę odpowiadać tak, jak zagadnięty kiedyś przez niego norweski rybak: – Nie wiem, zobaczę, jak wyjdę z portu. – Mieścił się w tym cały charakter wyprawy: żegluga bez bohaterских tras, bez bicia rekordów, bez zbytniego pośpiechu – zwykły normalny rejs, jakich w świecie wiele, ale za to pod polską banderą.

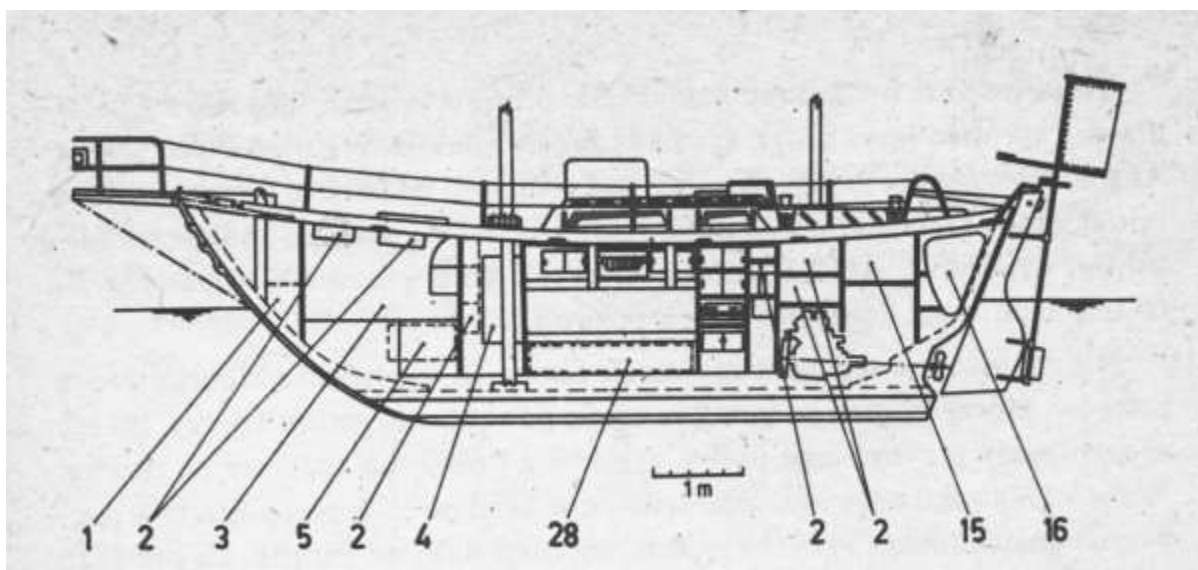
Trasa musiała być jednak nakreślona, prosił o to klub, związek żeglarski, prasa. Padł więc zarys drogi, której szczegóły miało korygować życie: Dania, Anglia, Hiszpania, Wyspy Kanaryjskie, Antyle, Wenezuela, Panama, Peru i dalej wyspy Galapagos, Polinezja, Australia, Nowa Gwinea, Indonezja, Malediwy, Mauritius, Afryka, znowu Ameryka Południowa i Europa. Powrót za trzy lata, o ile dobry los na to pozwoli.

Nie miała to być żegluga samotna. Ze Szczecina wypłynęło z Mączką dwóch kolegów, którzy musieli po pewnym czasie powrócić do rodzin i pracy. Na ich miejsce miały przybyć inne osoby, żeglarze z Polski lub spotkani po drodze. W lipcu 1974 roku wyprawa dotarła do Peru, skąd po dłuższym postoju, w pierwszych dniach lutego 1975 roku, jacht wyruszył dalej na Pacyfik. Po przejściu przez Galapagos, Markizy, Rangiroa, Tahiti, Wyspę Suworowa, Samoa, wyspy Tonga, Fidżi i Nowe Hebrydy „Maria” dopłynęła w końcu listopada 1975 roku do Sydney.

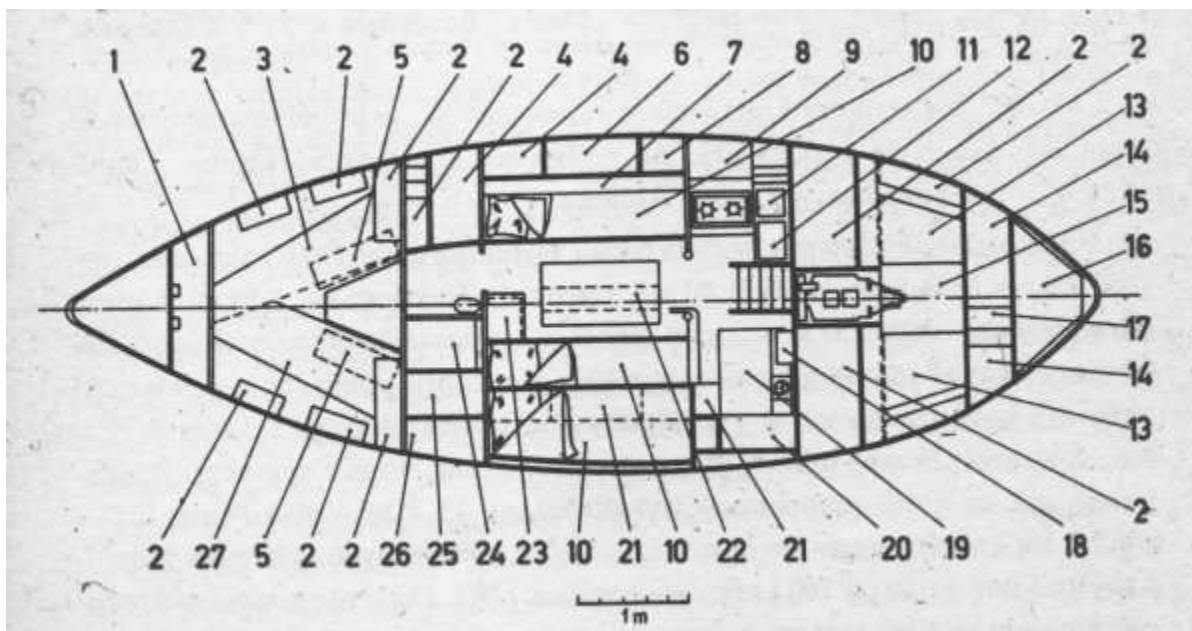
„Maria” jest jachtem krążowniczo-turystycznym, zaprojektowanym przez mgra inż. Wacława Liskiewiczę, na podstawie konstrukcji Hanna „Tahiti-Ketch” oraz konstrukcji Colina Archera.



S.y. „Maria”



Przekrój pionowy



Plan wnętrza – przekrój poziomy

- 1 – komora łańcuchowa; 2 – półki; 3 – magazyn żagli; 4 – szafa; 5 – baterie akumulatora; 6 – biblioteczka; 7 – klapkoja;  
 8 – apteczka; 9 – szafki kuchenne; 10 – koja; 11 – schowek; 12 – zmywak; 13 – bakista bosmańska; 14 – magazyn; 15 – kokpit; 16 – zbiornik paliwa; 17 – kanistry; 18 – odbiornik radiowy; 19 – stół nawigacyjny; 20 – pomoce nawigacyjne i radiotelefon;  
 21 – szafki; 22 – stół rozkładany; 23 – bakista; 24 – spiżarnia; 25 – stolik-szafka; 26 – szafka aprowizacyjna; 27 – koja zapasowa; 28 – zbiornik wody

Jacht został zbudowany w Gdańsku i zwodowany w 1971 roku. Ma długość 9,80 m (z bukszprytem 11,20 m), szerokość maksymalną 3,20 m. Kadłub okrągłodenny drewniany, szkielet dębowy, poszycie mahoniowe grubości 35 mm. „Maria” ma ożaglowanie typu kecz-markoni o pomiarowej powierzchni 46 m<sup>2</sup>, wyposażona jest w dwa komplety podstawowych żagli z dakronu (kliwer, fok, grot, bezan) oraz żagle sztormowe, genuę, apsel i spinaker. Zaopatrzona jest w silnik pomocniczy wysokooprężny 15 KM Volvo-Penta MD-2 z prądnicą i alternatorem do ładowania dwóch niezależnych systemów baterii, 2 zbiorniki na wodę po 160 l i zbiornik paliwa 120 l. Do wyposażenia pokładowego należą między innymi 3 kotwice, tratwa ratunkowa i składany bączek wiosłowy „Stynka”. Przy sterze jachtu zostało zainstalowane proste urządzenie samosterujące.

Załogę „Marii” na trasie do Peru stanowiły następujące osoby:

- Ludomir Mączka – j. kpt.ż.w., mgr geologii, kapitan i właściciel jachtu, organizator wyprawy, długoletni członek Jacht Klubu AZS – Szczecin;
- Jerzy Mańkowski – j. kpt.ż.w., mechanik, inicjator budowy „Marii”, znany działacz żeglarski warszawskiego YKP (uczestnik etapu Szczecin – Casablanka);
- Wojciech Jacobson – j. kpt.ż.w., mgr inż. chemii, członek Jacht Klubu AZS – Szczecin (uczestnik etapu Szczecin – Callao);

– Andrzej Marczak – j. kptż.w., mgr inż. mechanik, działacz Jacht Klubu AZS – Szczecin (uczestnik etapu Wyspy Kanaryjskie – Callao).

W Peru, w porcie Callao na jacht dołączyli dwaj następni żeglarze ze Szczecina:  
Antoni Jerzy Pisz (j. kpt.ż.w.) i Kazimierz Jasica (st.j.).

## POCZĄTEK DROGI

Jak to często bywa, w ferworze przygotowań zabrakło czasu na próby. Dopiero po starcie zaczęliśmy poznawać jacht, przyzwyczajając się do nowych warunków i do siebie nawzajem. Zналиśmy się już bardzo długo, z Ludkiem od pierwszych kroków żeglarskich, ale w pełnomorskich rejsach nigdy nie pływalіśmy razem. Tak istotne we wszystkich wyprawach sprawy wzajemnego zaufania, zrozumienia i cierpliwości były więc kartą otwartą. Od współżycia trzech osób miał zależeć nie tylko sukces rejsu, ale przede wszystkim przyjemność pływania.

Ludek, kapitan, należy do tych, którzy wolą, by kłopoty rozstrzygały się same, toteż role i funkcje poszczególnych osób, bez odgórných dyrektyw, ułożyło życie. Czterogodzinne, samodzielne wachty pełnił kolejno każdy z nas, a ogólna opiekę nad kursami i żaglami przejął stopniowo Jurek Mańkowski. Ludek, sy kapitańskiego autorytetu, zajął się radiem i sprawami bosmańskimi, a mnie pozostał kambuz i zaopatrzenie. Ciche przywództwo słusznie należało się Jurkowi, gdyż on jeden znał dobrze „Marię”. Prowadził ją uprzednio w kilku dalekich rejsach, poznał jej możliwości i sposób manewrowania. Jako były rybak, Jurek miał też najlepsze wśród nas kwalifikacje morskie. Ludek bowiem swój ogromny staż na wielu morzach spędził w dużej mierze jako „załoga w stopniu kapitana”, zyskując doświadczenie, ale nie śmiałość decyzji, moja zaś praktyka morska ograniczała się do prowadzenia jachtów w bałtyckich regatach, co na „Marii” nie na wiele było przydatne.

Granice samorzutnie objętych funkcji nie rysowały się ostro, każdy po trosze zajmował się wszystkim, życie płynęło bez wielkich rygorów, choć w poczuciu wspólnej odpowiedzialności.

Bałtycki odcinek drogi był chwilą odpoczynku po trudach przygotowań. Porty leżały blisko i trwała w nich atmosfera pożegnań. Do pierwszego postoju w Sassnitz odprowadziła nas na klubowej „Dali II” część ekipy sposobiącej start „Marii” na morską orbitę. Przez wiele dni i tygodni koledzy i przyjaciele szykowali jacht, gromadzili sprzęt i pakowali prowiant, uczestnicząc we wszystkich naszych kłopotach.

Potem była Kopenhaga i Kilonia. Stały tam także jachty polskie: „Zawisza Czarny”, „Mariusz”, „Rairewa”, „Enif”, byli znajomi i przyjaciele, trwały wizyty i pożegnania. Goście przynosili jakieś drobiazgi na drogę, najczęściej wianuszki czosnku – przysmaku kapitana. Nieliczni, dobrze znający Ludka, wyposażali go w różne potrzebne rzeczy. Kapitan bowiem, nie żałujący żadnych wydatków dla swojej wielkiej miłości – „Marii”, nie dbał nigdy o własną osobę ani o tzw. prezencję. Dokupione w ostatniej chwili tenisówki i komplet dzinsowy „Odra” stały się zestawem wyjściowym i wizytowym na cały rejs. Obaj z Jurkiem drżeliśmy, by przypadkiem kapitan nie ruszył w tym stroju do rwania kotwicy lub czyszczenia silnika.



Ludomir Mączka – kapitan „Marii”, czeka na słońce

Właściwy rejs, a przynajmniej jego żeglarska część, zaczynał się dla nas dopiero za Kanałem Kilońskim. Zostawaliśmy tam naprawdę sami, czekało nas groźne Morze Północne i życie unormowane odtąd rytmem wacht i rytmem pogody. Żegluga zaczęła się (i omal nie zakończyła) mocnym akordem, można nawet powiedzieć mocnym uderzeniem. Już za śluzami, na Łabie, silny prąd odpływowy poniósł bezwładny w pewnej chwili jacht na metalową pławę farwateru. Huk, trzask i pierwsza myśl: „Koniec! Powrót nieunikniony!” A jednak nie. Uderzenie poszło w gródź, żebra jachtu były całe i żadna planka nie pękła – solidnie budowano „Marię”.

Tymczasem wiatr tężał i za ujściem Łaby dopadł nas pierwszy zachodni sztorm. „Maria” pokazała się z najlepszej strony. Nie gięła się pod szkwalistymi podmuchami, brała falę miękko i co najważniejsze – wewnątrz była sucha. Zawiódł jedynie eksperymentalny samoster. Przy kursie na wiatr był on zresztą zbędny, gdyż jacht miał tak zrównoważone żaglowanie, że płynął sam bez potrzeby pilnowania steru.

Po sztormie zmienne szkwaliste wiatry powiodły „Marię” długimi halsami aż po brytyjski latarniowiec Outer Gabbard. Stąd do Dover było niedaleko. Z czeluści stołu nawigacyjnego wyszły już mapy cieśniny, a myśli i rozmowy krążyły jeszcze dalej – koło Hiszpanii i Las Palmas. Nie danym nam jednak było dotrzeć zbyt prędko do Dover. Wieczorem 27 września radio podało ostrzeżenie sztormowe – gwałtowny wzrost

siły wiatru, ciężki sztorm z zachodu 9-10 B. Żagle w dół, fok sztormowy w górę i wkrótce szkwały szaleją. Duże statki zmieniały kursy i zaczynają sztormować pod falę i wiatr.



Wojciech Jacobson przy sterze „Marii”

Dla „Marii” droga była jedyna – na północ w otwarte morze. Zwrot, gwałtowne kiwanie na fali i... gasną światła jachtu. Potem zapalają się i znów gasną kilka razy. Może przesunęły się akumulatory, a może zwarcie w instalacji? Zlani potem, w pełnych ubraniach sztormowych, Ludek i Jurek kopali w wypełnionym po brzegi, dusznym forpiku, by dotrzeć do akumulatorów. Wszystko było w porządku, ale światła ciągle przygasały. Przyświecając awaryjnymi lampkami górniczymi slalomowaliśmy za rufami sztormujących statków uciekając jak najdalej w morze. W dzień wracamy kontrkuresem, by nie odejść zbyt daleko od kanału i znowu uciekamy. Po dwóch dniach sztormowania pozycja jachtu była niepewna, nie określona.

Kolejnej nocy pokazały się błyski latarni. Jurek gorączkowo sprawdza spisy świateł i mapy. To brzegi Holandii. Sytuacja stała się groźna, ostry sztormowy wiatr z NW spychał systematycznie „Marię” w stronę lądu. Padła trudna decyzja – będziemy próbowali wejścia do Hoek van Holland, którego luna jaśniała nocą. Świtkiem kierujemy się wolno, ostrożnie w stronę portu, ale nadciąga nawałnica. Ogromne, niskie czarne nimbusy psują widoczność i dmuchają szkwałami do 10 B. trafiamy na pławy redowe, ukazują się kominy, budynki. wejście było jednak niewidoczne, szkwały z deszczem skryły wszystko. W dramatycznych chwili-

lach nadzieja przyszła z zewnątrz. Wiatr powoli zmieniał kierunek ku północy stwarzając szansę wyrwania się z pułapki. Ginąc w falach forsujemy żaglami i silnikiem – nie ma co oszczędzać. Wyczerpani kolejno walimy się w koje, by złapać parę kwadransów snu.

Po pewnym czasie, w oddali, zaczął wyłaniać się zarys wysokiego budynku. Czyżby wiatr docisnął jednak jacht do brzegu i przyjdzie sztrandować lub wzywać pomocy? Chwilę później przyszła ulga – to był statek, a nie budowle na lądzie. Byliśmy na torze wodnym wiodącym ku cieśninie Dover. Z godziny na godzinę liczba statków rosła. Płynęliśmy teraz najruchliwszym szlakiem wodnym Europy. Sztorm nadal trwał, siekł deszczem i szkwałami. Z każdą nową falą ulewy widoczność malała do kilku metrów. Bezpieczeństwo zależało od naszej uwagi, gdyż statki ograniczone mieliznami, sztormem i prądami nie miały możliwości manewrowania.

Wreszcie po wielu dniach moczenia, chłodu i niepewności ukazały się maszty radiostacji w Dover. Skrajem najgorszych mielizn zbliżamy się do upragnionego portu, przygotowując jacht do wejścia. Silnik już pali. – On jeden nas nie zawiódł – mówię głośno.

Gorzko tego żałuję – przy manewrach portowych silnik dławi się i gaśnie. Do paliwa dostała się woda. Uratowała nas kotwica, a potem burta gościnnego holownika. Minęło dwa dni kiwania na krótkiej nieprzyjemnej fali w środku słabo osłoniętego portu i kilka godzin ciężkiej pracy Jurka, zanim silnik powiódł nas do spokojnego doku. Ciężki był początek, ale szczęście nam sprzyjało. Jesień 1973 roku na Morzu Północnym była najgorsza od kilkadziesiąt lat, wiele jeszcze statków i jachtów miało ucierpieć.

## MARIA – KANALIA

„Maria” miała się właściwie nazywać „Maria-Kanalia”. Pierwsza zaprotestowała matka chrzestna, znana wszystkim żeglarzom Danką Zjawińska, a urzędnik GUM-u też nie przyjął takiej nazwy do rejestru. I słusznie. Imię „Maria” jest tak piękne, że dodatek „Kanalia” byłby barbarzyństwem.

Po ostatnich przeżyciach zaczynałem niejasno podejrzewać, że w łódce zostało coś z projektowanej „Kanalii”, coś, co niezależnie od naszych błędów i niedopatrzeń jakby prowokowało złe siły i złe wydarzenia. Nowe perypetie wydawały się potwierdzać te przypuszczenia. Do wyjścia z Dover przymierzaliśmy się dwukrotnie. Za pierwszym razem silny prąd pływowy i przeciwny wiatr zaczęły spychać „Marię” w kierunku Morza Północnego. Trzeba było wracać do portu. Po czterdziestu godzinach oczekiwania następuje ponowna próba, tym razem nocą. Warunki są dobre – silny wiatr z baksztagu. Zaraz za główkami, przy dużej fali, zaczynają się ponownie kłopoty z instalacją. gasną światła pozycyjne, inne niezrozumiale mrugają i przygasają, wprowadzając niepokój. Czyżby złe siły? Potem pruje się fok. Ludek wymienia żagiel i od razu naprawia. Ranek wita nas prognozą: „Ciężki sztorm z południowego wschodu przechodzący na południowy zachód.”

Na razie wieje z SE, ale jeżeli skręci na SW? Będzie niedobrze, ciągle jesteśmy w kanale La Manche. uciekać do portu? Wchodzi w grę Cherbourg lub Portland, nigdzie nie zdążymy przed nocą. „Elektryka” wysiadła definitywnie. Ludek wywiesza lampy naftowe, nikło świecą, ale przynajmniej dodają otuchy. Wiatr nie zmienia kierunku, ale dmucha sztormowo. Gdzie jesteśmy? Namiary terestryczne (na ląd) skończyły się, czas zacząć astronawigację. Ludek szuka rocznika astronomicznego „Nautical Almanach 1973”



potem „1972”. Nie ma. Był, teraz nie ma. Jest jedynie „1974”. Fatum? Nie, to niedopatrzenie. Kilka egzemplarzy zostało na przystani. Mamy jeszcze radionamiernik i namiary wychodzą dobrze. Jesteśmy na wyjściu z kanału, zaczyna się Zatoka Biskajska. Prognoza: 9-10 B z zachodu. „Kanalnia”? Nie ma miejsca na sztormowanie – z jednej strony Anglia, z drugiej brzegi Francji, a w środku tory wodne statków. Popędzamy silnikiem byle jak najdalej na zachód i od lądu, tam, gdzie więcej wody.

Następna prognoza: sztorm południowo-zachodni do północno-zachodniego 9-10 B – trzy nize idą ławą od Grenlandii po Hiszpanię. Nocą gaśnie silnik. W świetle latarek widać, że coś nawinęło się na śrubę. Nie daje się zdjąć bosakiem, trzeba będzie nurkować. Dobrze, że są ubranka piankowe uszyte przez kolegów z Akademii Rolniczej. Na szczęście wiatr i fale dość umiarkowane. Samym świtkiem jacht staje w dryfie, a Ludek pełen niecierpliwości i podniecenia wbija się w kombinezon piankowy i schodzi do wody ubezpieczony liną. To jest dopiero przygoda dla niego! Coś jak konne rajdy po Mongolii. Sam smak życia! Nie zgadza się na podmianę i mimo zmęczenia odkręca ze śruby... kawałek szotu kliwra „Marii”. W samą porę. Wiatr tężeje do 8 B, deszcz. Znienacka, tuż przy burcie, pojawiają się delfiny. Nie przeszkadza im sztorm ani deszcz, baraszkuje wesoło – jest coś optymistycznego w ich widoku.

Nie ma pocieszenia od synoptyków: „Sztorm do 8 B z NE”. Przynajmniej zawieje od tyłu. Centrum nizu jest na południe od nas, ale jaki będzie jego tor? To już 6 dni silnego wiatru. W nocy rozleciała się kotwiczna lampa naftowa i ostatni „nietoperz”. Działa jeszcze aldis. Jurek zakłada awaryjne światło kotwiczne z baterii startowej silnika. Pęka sztormreling na lewej burcie, zrywa się mocowanie kotwicy. Jacht zaczyna odczuwać działanie fali i wiatru. A my? Na pewno też. I to zarówno fizycznie, jak i psychicznie. Kiepskie, uproszczone jedzenie, mało snu, chłód, mokro, ciepły kompres z odzieży. Od tygodnia prawie się nie rozbieramy – za dużo tego do ściągania. Normalny strój na wachtę to: 2-3 pary skarpetek, 2 pary spodni, koszula, 2-4 swetry, kurtka lub kufajka, buty gumowe-„kotwice”. Na wierzch rybacki komplet sztormowy, spodnie, bluza i zydwestka oraz oczywiście ręcznik na miejsce szalika. Na to jeszcze szelki ochronne, specjalnie dla „Marii” zrobione przez Marytę i Zbyszka Gerlachów. Po 15 minutach ubierania żółciutkie kukielki-niedźwiadki mogą już tańczyć na linie bezpieczeństwa od dziobu do kokpitu bądź powoli nasiąkać pod gorzkosłonym prysznicem. Największe kłopoty ma Ludek. Zestaw sztormowy wyczerpuje niemal w całości jego skromny dobytek ubraniowy. Do krótkich prac na baku wybiega więc boso, bez ubrania, jedynie w bluzie sztormowej. Po robocie biegnie szybko do śpiwora (nawet bez kielicha). Trzeba iście traperskiego zacięcia i wytrzymałości, bo zimny front w połowie października jest jednakowo chłodny na Biskajach jak na Bałtyku. całe szczęście, że „Maria” w środku jest sucha.

16 października wreszcie zmiana. Nadciąga wyż, wiatry korzystne i „tylko” do 7 B. Nastroje poprawiają się natychmiast. Wachty przelatują bez zmęczenia i senności. Udają się radionamiary, mamy więc pozycję, kurs też dobry. Dodatkową przyjemność sprawia BBC-2 transmitując mecz Polska-Anglia. Co za zachwyty nad Tomaszewskim! Rankiem następnego dnia wyłania się Hiszpania. Świeci śliczne słońce, tęgi wiatr pcha nas szybko do celu. Koledzy już snują marzenia, jak pięknie będzie za kilka godzin w Vigo. Denerwuję się, że zapeszą. I rzeczywiście, gdy o zmierzchu zapalają się światła latarni, tylko światło Cabo Finisterre się zgadza. Następne, Cabo Corrubedo, różni się o 7 sekund od tego, co podaje aktualny spis światel. Dalsze latarnie też są dziwne – nie pojawiają się tam, gdzie i kiedy trzeba, czasem coś błysnie, ale okres się nie zgadza. „Kanalnia”? Przypominają się perypetie u brzegów Holandii. Zrzucamy żagle i stajemy w dryfie do świtu. Potem sprawa wyjaśnia się – światel nie było, bo nad lądem przy samym brzegu jest mgła. W dzień idzie już gładko. Wchodzimy w cieśniny między wyspami. Wiatr słabnie z 6 do 2 B.

Następne południe to pełnia szczęścia. Wskakujemy nie tylko z watówek, ale i z koszul, rozkoszujemy się słońcem i przede wszystkim krajobrazem: góry, wyspy, skały, przesmyki, plaże, osiedla – brąz zieleni i błękit. W oddali, w kotlinie między wzgórzami bieleje miasto i port. To już Vigo!

„Maria” doprowadziła nas szczęśliwie. Można na niej polegać. To nie „Kanalía”, to dom, który nam towarzyszy.

## TAM GDZIE PIEPRZ ROŚNIE

Wyziębionych i zmęczonych morzem Vigo urzekło od samego początku. „Maria” zacumowała tuż obok bulwaru miejskiego, w małym basenie lokalnego klubu morskiego. Sekretariat klubu przejął dokumenty, załatwił odprawę, obdarował folderkami i mapkami i co najważniejsze – udostępnił natryski, a nawet kąpiel w krytej pływalni. W sumie niewiele zachodu, ale przychodząca z morza załoga miała poczucie, że ktoś się o nią troszczy. Wzdychaliśmy, by mieć takie warunki w Świnoujściu, Szczecinie czy Gdyni. W basenie jachtowym ruch. Codziennie przyplływają i wypływają jakieś jachty. Wszyscy podążają w tym samym kierunku – Wyspy Kanaryjskie, a potem Morze Karaibskie. Wielki zlot i wędrówka białych żagli. Dobrze, że wśród nich jest także polska bandera. Trzeba tu pływać, by nas widzieli po prostu.

Na „Marii” rozpoczyna się wielkie wietrzenie, pranie, suszenie i ogólny przegląd. Z forpiku i mesy wyciągamy wszystko na pokład, nie ma tam gdzie stąpnąć. Zakres prac jest ściśle określony, bo zajęcia mogłyby się nigdy nie skończyć. Najważniejsza była naprawa instalacji elektrycznej, znalezienie przyczyny niepokojącego gaśnięcia świateł. Rozważaliśmy to wszechstronnie od dawna, a powód był jak zwykle prosty: poluzowane były zaciski głównych baterii, ale nie „klemy”, tylko wewnętrzne nakrętki kontrujące przy łączach poszczególnych ogniw. Na dużej fali, przy gwałtownym kiwaniu, powstawała w tych miejscach przerwa. Stąd nagle i niezrozumiałe zaciemnienia jachtu. Dokręcono więc co trzeba i jeszcze raz sprawdzono, Jurek odłączył także lampy topowe, gdyż przy deszczu następowało tam zwarcie. Zamiast nich mogliśmy teraz podnosić prowizoryczną lampę kotwiczną na osobnym przewodzie. Ładowanie butli gazowych w fabryce poza miastem, uzupełnienie paliwa, wody, prowiantu – i łódka gotowa. O nie! Jeszcze brakuje „Rocznika Astronomicznego 1973”. O tej porze roku nie ma go w sprzedaży. Nolens volens Ludek przepisuje więc pracowicie współrzędne słońca na każdą godzinę listopada i grudnia z almanachu pożyczonego od sąsiedniego „Antaresa”. Teraz można iść na mariscos – dary morza, ostrygi, małże i „vino tinto”, poprawić smak po jachtowej kuchni. Na koniec wycieczka do Bayonny nad zatokę, gdzie kończą się zazwyczaj wielkie regaty atlantyckie. Piękna przystań u stóp zamku i psokojne, oddalone od zgiełku miejsce. Widok łagodnego morza ze skał Bayonny zachęca do drogi. Żegnajcie jachty! Płyniemy do Kadyksu, lecz spotkamy się na Wyspach Kanaryjskich.

Hasta la vista Vigo!

No i płyniemy. Kliwer, fok, grot i bezan – wszystkie żagle ciągną „Marię”. Fala kiwa łódką: dziób-rufa, dziób-rufa. Głowa boli, robi się sennie. Nie lubię tego wzdłużnego kołysania na „Marii”... Po każdym postoju trzeba się na nowo przyzwyczajać.

Żegluga szła mozolnie. Długimi zygzakami – halsami, nadkładając drogi jacht wolno piął się pod wiatr. Od wielu dni umiarkowane podmuchy nadciągały uporczywie z południa – prosto w nos.

Rzeczywistość przeczyła danym statystycznym z locji, które zapewniały przewagę wiatrów północnych. Kurs wiódł teraz wzdłuż wybrzeży Portugalii i chwilami gdy jacht zbliżał się do lądu, odsłaniały się widoki, które wynagradzały wysiłek żeglugi.

Nocą wolniutko przepływamy koło ujścia Tagu. Światła Lizbony zachęcają do wejścia. Kierunek wiatru także sprzyjający. Trudno się zdecydować, gdy nie ma wiz... Brak śmiałości zostaje ukarany – przychodzi mały kilkugodzinny sztorm. Szkwaly 7-8 B. A przecież za rufą została teoretyczna granica szerokości 39 N, za którą miała być cudowna pogoda i sztormy raz na trzy lata. Nie można w meteorologii wierzyć statystyce. Przelot miał trwać sześć dni, a tu po siedmiu nie ma połowy drogi. Skończył się już świeży chleb – ziemniaki lub płatki muszą go zastąpić. Nakładam do misek gorące porcje i widzę, jak w stronę burty „Marii” zmierza jaskrawoczerwona łódź. Energicznie gesty rybaków łatwe do odczytania: „Wiejcie do lądu, bo idzie sztorm!” Do lądu? To dobre dla rybaków, znają każdy kąt wybrzeża. Dla jachtu bezpieczniej uciekać w morze, jak najdalej od zdradliwego brzegu.

– Do zwrotu! – woła Ludek.

Trzymam miski w ręku i rzucam przekleństwa, bo obiad stygnie i garnki uciekają. Wkrótce „Maria” zostaje bez grota, tylko kliwer i bezan pracują. Nie musimy długo czekać. Zrywa się wichura, deszcz wali potokiem, a wokół błyskawice. Takich wyładowań jeszcze żaden z nas nie widział, a przecież Ludek zna burze tropikalne z Zambii. Przy podwiesi wantowej zwisa do wody kawałek miedzianej plecionki – uziemienie. Na pokładzie jest jednak wszystko mokre – jeśli piorun huknie, to i tak porazi. Siedzimy w kokpicie skuleni, przemoczeni i boimy się. Normalny ludzki strach, jak w czasie burzy w szczerym polu. Fajerwerk trwa całą noc, przez wszystkie wachty, potem burza przechodzi, lecz silny wiatr nęka „Marię” jeszcze kilka dni.

Tymczasem światło przyładka Cabo de Sao Vicente zostaje za trawersem, lecz nie odpadamy na wschód do Kadyksu ani Gibraltaru. Straciliśmy zbyt dużo czasu, trzeba płynąć wprost do Casablanki. Rośnie ciśnienie, wiatr słabnie, znikają chmury. W jasnym słońcu Atlantyk przybiera kolor ultramaryny. Ląd europejski znikł przed dwoma dniami, a Afryki nie widać. Co gorsza, również nie słychać – radiolatarne milczą lub są za słabe. Jest jednak słońce, sekstant, chronometr i pokładowy „almanach” w zeszyte w kratkę. Ludek mierzy wysokości słońca, liczy azymuty i rysuje linie pozycyjne. Określenie przychodzi w porę, bo kurs na mapie doszedł już do lądu. Nocą ukazuje się poświata miasta. To Rabat. Teraz płyniemy wzdłuż afrykańskiego brzegu, słychać szum przyboju, krajobraz tu inny i zapach także inny.

W nocy ósmego listopada wchodzimy za wielki falochron Casablanki i krążymy po porcie, długo szukając miejsca postoju. Przystań jachtowa wygląda nieprzyjemnie, cumujemy więc w położonym bliżej miasta basenie stoczniowym. Nowy kontynent nęci, więc ciekawi wrażeń ruszamy na nocny spacer w pobliskie zaułki. Palmy, minarety, egzotyka. Cała alejka nieznanymi drzew o drobnych listkach przypominających akację. Nie zwracamy na nie uwagi, ale kilka dni później uczynny wicekonsul morski, pan Zbigniew Piętiewicz powiedział:

- Rozetrzyjcie te listki w palcach. czym one pachną?
- Miętą? Nie, chyba pieprzem?
- Tak jest! Przyplłynęliście panowie tam, gdzie pieprz rośnie!

## WE DWÓCH

„Maria” straciła w Casablance podporę techniczną jachtu, zawziętego nawigatora i jedną trzecią systemu sterowania. wszystko w jednej osobie – Jurka Mańkowskiego. Terminowe sprawy ponaglały go do Polski, możliwości powrotu z Wysp Kanaryjskich rysowały się niejasno, skorzystał więc z okazji i przemustrował na m.s. „Garwolin”. Czy bez samosteru damy dalej radę we dwóch? „Insz Allah” – jak Allah pozwoli.

Cały tydzień byliśmy jeszcze we trójkę. Jacht jak zwykle wymagał klaru. Tym razem niemiły zapach wnętrza nakazywał kolejny przegląd konserw i czyszczenie zęzy. Rzeczywiście, kilka puszek nadawało się do wyrzucenia, ale właściwa przyczyna zapachów leżała gdzie indziej. Dokładniej – pod koją Jurka. „Dojrzały” tam serki topione, o których zupełnie zapomnieliśmy. Gospodarz koi od kilku dni wietrzył koce, narzekał na zaduch w jachcie, ale nie mógł zlokalizować źródła. Spleśniałe serki nadawały się jeszcze do jedzenia, tak przynajmniej orzekł Ludek. Dla przykładu zjadał ich po kilka dziennie, a wieczorem, wyłącznie po ciemku, częstował nimi no pokładzie francuskich gości – uznali, że smak jest wyborny. Serki przypieczętowały naszą największą przyjaźń w Casablance. Pendue – duży czarny pies z francuskiego kutra „Mary Jo” uwielbiał pachnące serki, przeskakiwał za nimi przez burtę i wysokie relingi. Towarzyszył nam stale, gdzie i kiedy się dało i zostawał nawet posądzony o rasizm, gdy ratował nas przed natarczywością Arabów w zaułkach Starej Medyny.

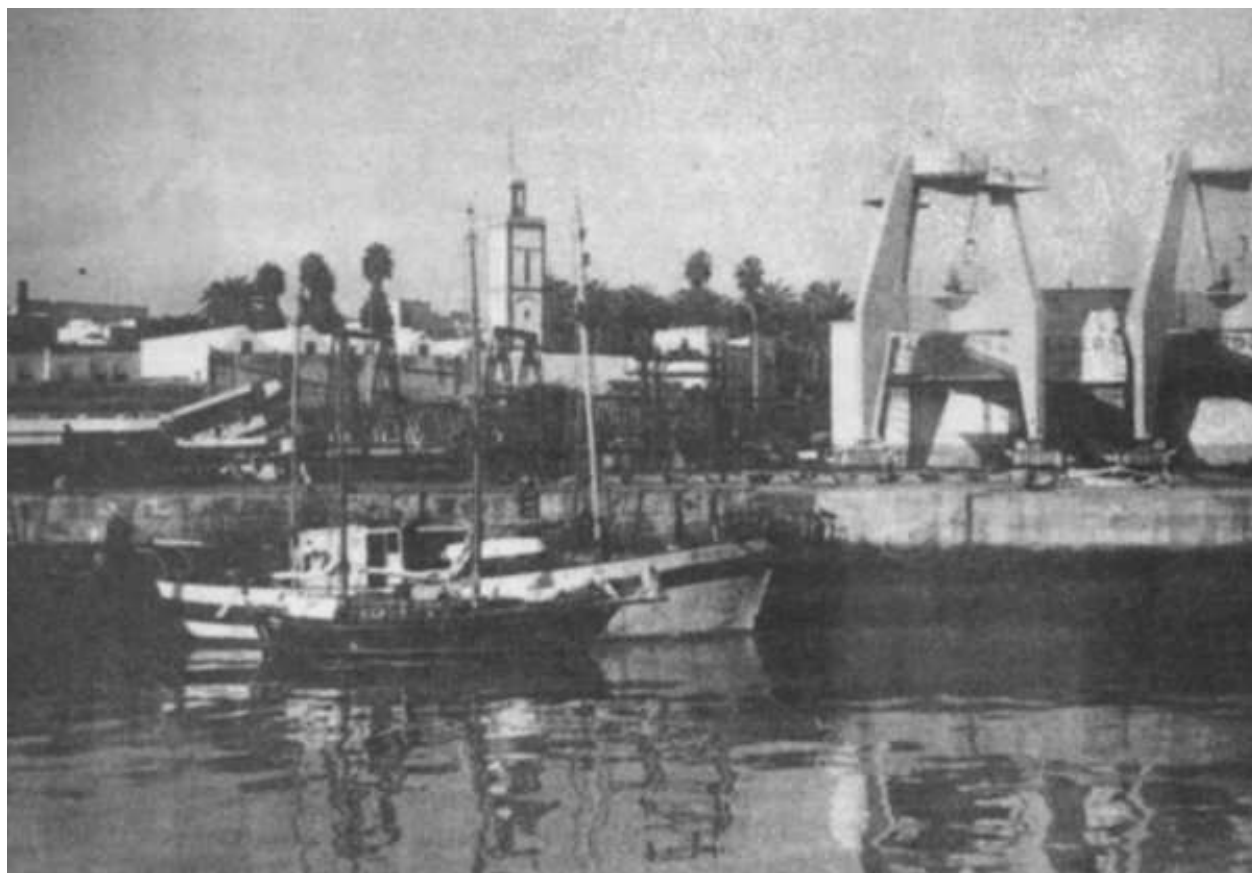
Przy burcie „Mary Jo” nasza „Maria” stała niemal od pierwszego dnia. Wspólnie podnosiła się i opadała w rytm przypływów i odpływów, nie ocierając swoich odbijaczy o brudną, lepką keję. Załoga kutra była istną Legią Cudzoziemską – trzech Bretończyków, Szkot i Hiszpan. Dwóch starszych, reszta młodzi, wszyscy żywi i bezpośredni. Hiszpan – Manuel wyszukał w naszej „Księdze gości” swoich kolegów z Vigo, Szkot John grywał z Ludkiem w szachy, gawędziliśmy razem przy wspólnym stole. Inne spotkania odbyły się na gościnnych polskich statkach i w równie gościnnym konsulacie, gdzie zorganizowano specjalny wieczór w szerokim gronie.

Miasto poznajemy jak turyści – krótko i pobieżnie. – Chcecie zobaczyć prawdziwe Maroko? – mówił szypcer „Mary Jo”. – Idźcie w góry albo popłyńcie do Agadiru i dalej na południe. Tam ludzie są inni, nie zepsuci przez wielkie miasto. Wszędzie tam mam przyjaciół.

Planujemy więc Agadir, a może jeszcze Magador, dokąd zachęcał poznany dziennikarz. Czas płynąć. Jeszcze pożegnanie z „Garwolinem” i rozstanie z Jurkiem. Kilka tysięcy wspólnych mil, dwa miesiące włości, będzie nam go teraz brakowało.

Żeglugę we dwóch zaczynamy niepewnie. Wypada po 12 godzin sterowania na dobę, a jeszcze trzeba prowadzić nawigację i normalne zajęcia, wraz z gotowaniem. Rzeczywiście 6-godzinne wachty są trudne, ale łagodna pogoda osładza nam brak trzeciego towarzysza.

Na razie z lewej burty mamy brzeg afrykański. Za mglistą przesłoną majaczą duże wzniesienia. Bliskość brzegu nie ułatwia nawigacji, brak jest charakterystycznych punktów. Ludek „łapie słońce”, kreśli linie pozycyjne, ja powtarzam to samo. Póki nie kiwa, to wychodzi.



Casablanca – „Maria” przycumowana do burty francuskiego kutra „Mary Jo”

Z „Garwolina” dostaliśmy plik starych gazet. Dla nas bardzo świeże. Znajduję notatkę agencyjną o awarii „Daru Szczecina”. A to sensacja! Byliśmy pewni, że „Dar” dawno opuścił Wyspy Kanaryjskie. W innej gazecie wiadomość, że „Zew Morza” minął Kanał Kiloński. Snujemy marzenia. Przy opóźnieniu naszym i „Daru” jest szansa na niezwykle złot w Las Palmas – trzy jachty polskie w drodze dookoła świata. Z Maroka niedawno wypłynął „Narcyz” ze Stanisławem Ciskiem – może i jego spotkamy. O Cisku opowiadano nam wiele w konsulacie w Casablance. Od przeszło roku żegluję samotnie na małym jachcie o powierzchni żagli około 20m<sup>2</sup>. Przez Morze Północne i kanały Francji dotarł do Morza Śródziemnego pokonując niezwykle trudności zimowej żeglugi.

Wiatr ciągle wieje od tyłu. Ludek pierwszy przełamuje lenistwo, wyciąga z forpiku i stawia spinaker. Czesio Bober dał nam go z „Nadira”. Żagiel pracuje ładnie i płyniemy szybciej.

Noce są chłodne – zupełnie nie Afryka. Na grzbiecie swetry, kufajka, na nogach koc. Wahania ciśnienia zwiększają senność. Trzeba jeść lub śpiewać, żeby nie zasnąć na wachcie. Wiatr pulsuje, zmienia kierunek na południowy i południowo-zachodni, odchodzimy więc od brzegu rezygnując z wejścia do Agadiru. Teraz przy kursie na wiatr „Maria” nie wymaga sterowania, ale ja czuję się nie najlepiej i płacę Neptunowi haracz. Ludek nie ma takich problemów. W ogóle nie ma kłopotów żołądkowych. Profesor Zwierzycki we Wrocławiu uczył studentów, że „geolog i pies jada raz dziennie”. Ludek przyswoił naukę i czasem ją praktykuje. Dlatego nie dopuszczam go do kambuza i wolę sam gotować.

Koło południa Ludek budzi mnie okrzykiem z Moby Dicka: „Dmucha!!!” Łapię aparat i wybiegam. Za rufą, w odległości 60-80 metrów sapanie, fontanna wody – kaszalot! Ale wielki... Trochę strachu. A nuż podejdzie bliżej i rąbnie ogonem lub zahaczy grzbietem?

Tymczasem po lewej burcie wyrastają góry – to wyspy: Lanzarote i nieco dalej Fuerteventura. Wiatr wieje z niekorzystnego kierunku, a więc zostawimy wyspy z boku i pójdziemy prosto na Gran Canaria. W nocy wiatr cichnie, kiwamy się na martwej fali, 15 mil od Las Palmas. Widać już światła latarni La Isleta. Ludek śpi czujnie, często się zrywa, wybiega i pyta, ile ujechaliśmy. Przy swojej napiętej czujności i natychmiastowej gotowości do pracy Ludek zwykł zrywać się ze snu tak ochoczo, że walił głową w pokładnik nad koją lub w klapkoję: wtedy leciały „kwiaty” i „mięso”. Przy budzeniu na wachtę wolałem lekko go przytrzymać, zanim nie ochłonął...

Ranek 24 listopada przywitał nas pełnym słońcem i świeżym wiatrem. Pod pełnymi żaglami, w mocnym prądzie lecimy wzdłuż brzegu Gran Canaria w kierunku falochronów Las Palmas, a właściwie La Luz de Las Palmas.

W porcie, już na silniku, szukamy miejsca dla „Marii”. Brudno, nigdzie nie ma dobrego postoju. Jeszcze jedno kółko po basenie i nagle słyszę wyraźne okrzyki: Ludeek!!! Kto u licha może tu znać Ludka, przecież nie agent suardiazu?

Na brzegu ktoś macha rękami, trąbi różkiem mgłowym i krzyczy. Podpływamy bliżej – szczupły pan, z dużą torbą, o nieco zaniedbanym wyglądzie woła po polsku:

– Ta ja już czekam na was kilka tygodni!

To Stanisław Cisek! Ten od „Narcyza” Krajana Ludka ze Lwowa, znają się z Gliwic. Wskakuje na pokład i płyniemy na kotwicowisko koło Nautico Club. Po drodze znajome jachty z Vigo, załogi witają nas serdecznie machaniem rąk. „Maria” i „Narcyz” stają burta w burcie. Dwie polskie bandery łopocą w słońcu, a my jesteśmy znowu we trzech.

## POSTÓJ NA WYSPACH KANARYJSKICH

Nowo zbudowany południowy falochron portu La Luz tworzył jakby basen-zatoczkę położoną tuż poniżej wiaduktu miejskiej autostrady La Luz – Las Palmas. Kotwiczyło tam większość jachtów. Kontakt z lądem umożliwiały gumowe dinghy lub plastikowe bączki. Z umocowanego na nadbudówce pokrowca wyciągnęliśmy elementy naszej składanej łódki – „Stynki”. Drewniane wręgi, usztywniona gumowa powłoka, podłoga, ławeczki, wiosła – w ciągu kilku minut mamy gotowy bączek dla 3 osób. Gdy przynieśliśmy na „Stynkę” przyczepny silnik z „Narcyza”, byliśmy „lepsi” od wielu innych.

Z „Narcyzem” i Staszkiem Ciskiem połączyła nas nie tylko wspólna kotwica i kambuz, ale przede wszystkim praca, wędrówki, kłopoty i radości. Staszek od razu na wstępie stwierdził, że do żeglugi atlantyckiej musimy mieć sprawnie działający samoster. Rzucił więc własną robotę i zabrał się wraz z Ludkiem do projektowania nowego urządzenia. Miał już doświadczenie – sam uprzednio wykonał udany samoster „Krystyna” do swego „Narcyza”. Wiedział też, skąd zdobyć materiał – ze statków i trawlerów polskich i radzieckich. Odtąd śledziliśmy uważnie ruch jednostek w porcie. Na statkach ludzie okazali się serdeczni. Kosztem własnych prac i planów znajdowali wolne chwile dla nas, udostępniali warsztat,

narzędzia i materiały. „Płock” dał rurki i pracę tokarza, spawanie odbyło się na radzieckim statku, końcowe prace na trawlerze „Libra”. Po tygodniu samoster był gotowy. Na rufie „Marii” wyrósł charakterystyczny ogon statecznika wiatrowego. Innych różnorodnych zajęć na obu jachtach nie brakowało i czas leciał. Posiłki były okazją do odpoczynku i jeżeli nie było gości, słuchaliśmy nie kończących się opowieści Staszka o jego żegludze.



„Narcyz” przy burcie „Marii”

Staszek ma koło pięćdziesiątki. Wysoki, żylasty, opalony. Wojna nauczyła go zaradności, ale „w kość” naprawdę dostał na „Narcyzie”. I to nie na Morzu Północnym ani kanale La Manche, gdzie żeglował samotnie z unieruchomioną, kontuzjowaną ręką, ale na wodach śródlądowych. wraz z Marcinem Sznajderem, płetwonurkiem, który zrezygnował z innej wyprawy, postanowili przejść późną jesienią kanałami z Calais aż do ujścia Rodanu. Po drodze marzli, przerębywali się przez lód, palili ogniska susząc wilgotne i sztywne od mrozu rzeczy. Jedzenia mieli niewiele, gotówkę oszczędzali na benzynę. Przeszli 253 śluzy i 9 tuneli górskich. Nad Morze Śródziemne dotarli w połowie stycznia, schorowani i wyczerpani fizycznie. Tam zaopiekowała się nimi załoga radzieckiego statku. Potem skok przez Baleary do Algierii, pożegnanie towarzysza, który wracał do Polski i dalej samotna żegluga po Morzu Śródziemnym. Kilkanaście portów algierskich, hiszpańskich, Gibraltar, dziesiątki kotwicowisk. Z Oranu wyprawa 1000 km autostopem w Saharę, koczowanie z nomadami... Dalej już po Atlantyku – Maroko, Casablanca i Las Palmas, aż do spotkania z „Marią”.



Dwaj kapitanowie: Mączka i Cisek na pokładzie „Narcyza”

Oprócz Staszka-domownika mamy często gości z innych jachtów. Nie pisany zwyczaj ustalił, że odwiedzali się najbliżsi sąsiedzi. W praktyce znali się prawie wszyscy. Ileż uroku miały te kotwicowiskowe spotkania, w których różnice wieku i języka nie grały roli! Odnalazły się nawet wspólne znajomości.

Okazją wycieczki w głąb wyspy z załogą szkolnego trawlera z Gdyni uciekła nam przed nosem. Wynagrodził nam to pan Szczęsnowicz, dyrektor Polsuardiazu – spółki polsko-hiszpańskiej, zabierając nas na niedzielny wypad. Śliczne krajobrazy, widoki: Ludek był szczęśliwy, a ja trząsałem na oślepie zdjęć, chcąc zachować na kolorowej taśmie ulotne chwile.

Ponowna wycieczka w głąb łądu udała się dopiero na następnej wyspie – Teneryfie. Popłynęliśmy „Marią” do portu Santa Cruz de Tenerife po otrzymaniu telegramu, że kolega klubowy Andrzej Marczak, płynie do nas „Rybnikiem” ze Szczecina. Klubowa „wyrzutnia”, która wypchnęła „Marię”, nie została jeszcze zdemontowana i dosłała nam towarzysza. We trzech będzie różniej, zwłaszcza że dojdzie para pracowitych rąk fachowca mechanika.





W basenie rybackim w St. Cruz de Tenerife

Przelot między wyspami był gładki, a samoster na półwieź działał bardzo dobrze. Znaleźliśmy też dogodne miejsce postoju w odległym od głównego portu basenie rybackim. Stało tam niewiele jachtów i wkrótce kontakty między „Marią” a najbliższymi sąsiadami – „Pegasusem” i „Southern Yoemanem” – przerodziły się w trwałe przyjaźnie.

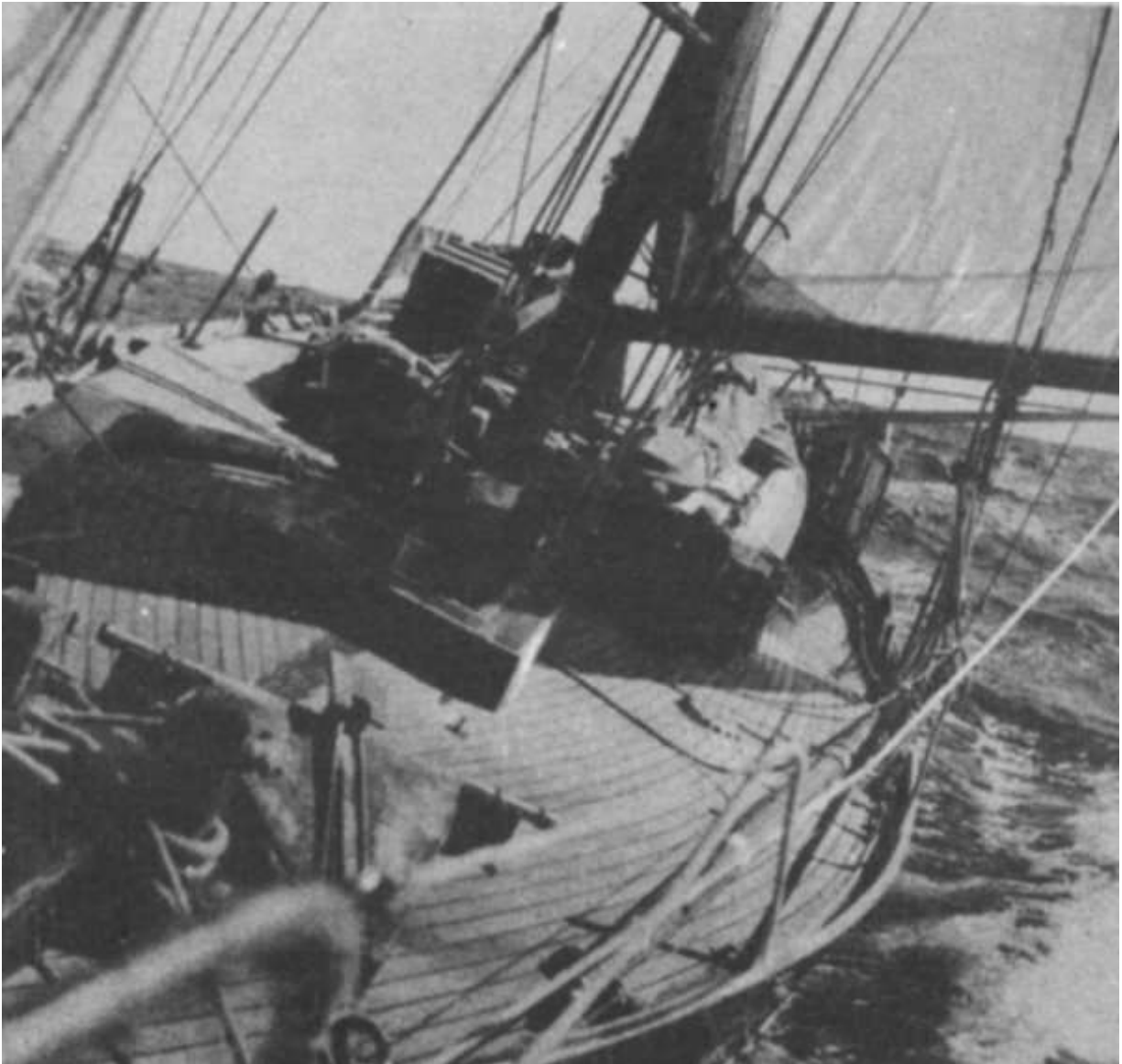
Nowa wyspa wydawała się jeszcze piękniejsza, bo bardziej dzika i mniej zaludniona. Jadąc autobusem do wulkanu Teide podziwialiśmy winnice, lasy iglaste i księżycowy krajobraz zastygłych kraterów. Końcowa wędrówka na szczyt wulkanu, ponad chmury do najwyższego ciepłego krateru szła ciężko, ale nie tylko z powodu wysokości. Poprzedniego wieczora przyjmowali nas bardzo serdecznie radzieccy rybacy. Ludek przedstawił mnie: „Eto pierwoj pomoszcznik kapitana”. I od tego momentu oficer polityczny trawlera – pierwszy pomocnik kapitana – darzył mnie szczególną sympatią. Spotkanie trwało niemal do świtu i nazajutrz brakło kondycji.



„Narecz” ze Stanisławem Ciskiem opuszcza Las Palmas w kierunku na Barbados

Przyłynął „Rybnik”. Przemily kapitan Czesław Adamowicz przekazał nam Andrzeja i zaprzyjaźnił się z Ludkiem. Andrzej na „Marii” zajął się od razu silnikiem i przeglądem żagli. Wkrótce wchodziliśmy z powrotem na Gran Canaria, spotykając na redzie portu szczyński statek „Uniwersytet Toruński”. Droga radiową „Maria” została zaproszona do burty, a serdeczna wizyta przeciągnęła się do nocy.

W La Luz czekała na nas poczta i był jeszcze Staszek Cisek. Postanowiliśmy, że w dalszą drogę wyruszamy z portu razem jednego dnia. Tymczasem zrobiło się zimno, przyszyły chmury, deszcz i silny wiatr. Ogromne fale uderzały o kamienne ostrogi i sięgały asfaltowej szosy. Jeszcze nie wyjdziemy, poczekamy...



Na pasatowej fali

## **SKOK PRZEZ ATLANTYK**

Dwudniowy sztorm ucichł. W przeddzień Wigilii „Maria” i „Narcyz” żegnane przez zakotwiczone jachty razem opuszczają brudne portowe wody La Luz.

- Powodzenia Staszku!
- Do zobaczenia na Karaibach.

Mały „Narcyz” zostaje powoli z tyłu, o zmroku jego białoczerwone żagle giną już z oczu. Wieczera wigilijna miała być uroczysta, z obrusem, opłatkiem i wyszukаныmi daniami. Atlantyck pomieszal jednak szyki. Wiatr przydmuchał do 6 B, zachęcając do ścisłego postu i stopniowej rezygnacji z ambicji kulinarnych, nastrój stał się minorowy.

Asymilacja nastąpiła prędko. Pochłonał nas rytm wacht, rutyna codziennych obowiązków i zajęć pokładowych. Zaraz na wstępie przykra niespodzianka – przestał działać Zenith, odbiornik radiowy, a zarazem radionamiernik. Sygnały czasu potrzebne do codziennej kontroli chronometru łapiemy odtąd małym tranzystorkiem, ale z radionawigacji nici. Za to nowy samoster spisuje się znakomicie, mimo silnej baksztagowej fali. Wymaga wprowadzić częstej kontroli i przestawiania, ale co za ulga, gdy nie trzeba godzinami trzymać rumpla. Ustawianie statecznika samosteru było proste, choć niezbyt wygodne. Trzeba było przejść na skraj ostro zakończony rufy uważając, by rumpel nie przycisnął nogi lub ręki, i przestawić o odpowiednią liczbę zębów zapadkę na tekstolitowym kole spełniającym rolę sprzęgła.

Przekraczamy zwrotnik, ale nadal jest chłodno. Szerokości ciągle „waciakowe”. W kokpicie koło kompasu stoi bukłaczek „vino tinto” z winiarni przy Santa Catalina. Miał być na tropiki dla poprawy trawienia i ochłody, na razie jest dla rozgrzewki – stymulator życia towarzyskiego.

Wymarzoną pogodę z lekkim wiatrem i słońcem przynosi dopiero ostatni dzień roku. Spinaker pięknie „pali”, „Maria” idzie pod nim samosterownie, a my szykujemy sylwestra. Szynka z puszki, sałatka, tort wafłowy, oczywiście szampan. Potem pochodnie, rakietki, muzyka hiszpańska z taśmy, toasty za bliskich i dalekich. Po iluminacjach długie „ogniskowe” rozmowy w kokpicie, chwile zadumy pod rozgwieżdżonym niebem.

Znowu rozhulał się pasat. To nie statystyczne 3-4 B, lecz tęga „szóstka”. Morze huśta, kiwa nieustannie „Marią” na boki i do przodu, nierytmiczny rock and roll utrudnia poruszanie się. Jazda staje się teraz inna. Długi wodny pagórek zbliża się, podnosi łagodnie rufę i kadłub jachtu. Przez moment widać całą panoramę morza: pusty horyzont. Potem „Maria” zapada się, przyspiesza i przez chwilę sunie wraz z falą, z dziobem podniesionym jak „Finn” w ślizgu. Świeży wiatr w żaglach, rozkiwany pokład, koloryt nieba o zachodzie słońca, wszystko to daje wyjątkowo wyraźnie odczuwalną radość żegluga.

Nasz kurs wiedzie w kierunku Małych Antyli na Morzu Karaibskim, do wyspy Antigua. Początkowo na SW, a potem po równoleżniku prosto na zachód z codzienną korektą odchyleń. Dwa lub trzy razy dziennie trwają obserwacje słońca – służbę nawigacyjną pełnimy solidarnie wszyscy trzej. Na monotonię i brak zajęć nie możemy narzekać. Wyłamały się okucia bomu, więc Andrzej dorabia zastępcze. Odpruła się głowica żagla, przecierają szwy na brytach – jest szycie przez kilka dni. Potem wymiana talii i szotów i niespodziewanie trzeba naprawić rozlatującą się lampę dziobową. Robota głupstwo, jeśli spokojnie, ale zrób ją człowieku, gdy jacht przewala się z burty na burtę, woda chlapie, a narzędzia uciekają z rąk. Teraz dopiero doceniamy wysiłek samotnych żeglarzy, zdanie się na własną zaradność przy nieoczekiwanych pracach, które wynikają na każdym jachcie.

Niebezpieczne zajęcia na „Marii” są przywilejem kapitana. Nie chce narażać załogi, a może próbuje siebie? Wysoko w górze przepięły się raksy genui, spięły dwa forsztagi razem. Jak teraz ściągnąć żagiel, gdy wiatr tężeje? Żadne szarpanie nie pomaga. Ubrany w gruby waciak, uzbrojony w torbę narzędziową jedzie Ludek na ławce bosmańskiej po wewnętrznym sztagu. Odległość między forsztagami rośnie z wysokością – jak tu sięgnąć raks? Szarpnięcia fal tłuką ciało o stalówki, odrywają ręce usiłujące się przytrzymać, okręcają bezwładnie ławką. Siły słabną, pot zalewa oczy, trzeba wyrwać te piekielne raksy, by

zastąpić je potem szaklami. Ludek wraca na pokład jak obity tęgim kijem. Czekają go później podobne jazdy na maszt dla sprawdzenia olinowania. Moją domeną pozostają miski i kambuz. Apetyty świetne. Braki witamin uzupełniamy sokami owocowymi odziedziczonymi z „Poloneza”. Szklaneczka za zdrowie Krzysztofa!



Specjalnością Andrzeja Marcza była kulminacja

Nie forsujemy żagli ani jachtu. Zwykle pracują dwa sztaksle – fok i genua, wypchnięte na bomach „na motyla”, często tylko jeden żagiel. Mimo to przebiegi są niezłe, 100-130 mil na dobę. Cztery tygodnie żeglugi biegą szybciej niż tydzień na Morzu Północnym i jacht wraz z załogą mógłby płynąć w dobrej formie dalej. Właściwe trudności czekają jak zwykle przy podejściu do lądu. Jakie będą prądy, gdzie płycizny, przeszkody, podwodne skałki? O tym mówi West Indies Pilot vol. II i nowe mapy, które leżą już na stole.

Ląd wyłonił się dość niespodziewanie zza deszczowo-szkwałowej przesłony. Chwila radości, czekolada dla Andrzeja, który wypatrzył pierwszy, a potem niepokój. Antigua według locji, jest górzysta, a ta wyspa z lewej przypomina ścięty, płaski stożek. Poza tym na Antiguę jest jeszcze czas, powinna ukazać się na kursie za kilka godzin... Radionamiernik wyjaśniłby sprawę, ale milczy od miesiąca, więc szybko za sekstant. Linia pozycyjna i kulminacja potwierdzają poprzedni kurs. To nie Antigua, to Desirade, mała wyspa koło Gwadelupy. Jest wysunięta mocno na wschód, dlatego ujrzeliśmy ją wcześniej i daliśmy się omamić. Teraz kurs nie budzi wątpliwości. Przed świtem stajemy w dryfie. Zarys nowej wyspy majaczy

przed dziobem – to Antigua. Rano niesieni silnym wiatrem wędrujemy ostrożnie wzdłuż skalistego, urwistego brzegu, porównując schemat mapy i opis locji z rzeczywistością. Tutaj zatoczka, dalej widać ruiny. Powoli, jak w dziecinnej składance, wszystko wiąże się w logiczną całość. Tam między wzgórzami jest nasz cel – English Harbour. Jeszcze kilkanaście minut, a z rozkiwanego morza wpadamy na ciche wody zatoki i kotwiczymy przy piaszczystej plaży. Teraz sklarujemy „Marię”, a potem przejdziemy bliżej właściwej przystani. Toast za udany skok, śniadanie i... do roboty.

## ŚWIAT Z FOLDERÓW

English Harbour to wbrew nazwie nie był port ani miasteczko tylko śliczna, malownicza zatoka w głębi lądu, niemal fiord, z plażami, kotwicowiskami i przystanią żeglarską na wysuniętym półwyspie. Charakter fiordu nadawały wysokie wzgórza okalające zatokę – suche, wulkaniczne, porośnięte kaktusami i kolczastymi krzakami.

W okresie walk o Karaiby mieściła się tutaj główna baza i miejsce schronienia przed huraganami angielskich żaglowców wojennych. Wzniesiono fortyfikację, zbudowano zaplecze do remontu okrętów, a jednym z komendantów bazy był młody Nelson, podówczas jeszcze w stopniu kapitana. Teraz miejsce okrętów zajęły jachty. Zrekonstruowano zabudowania, otwarto muzeum, gospodę i warsztaty szkutnicze. Organizatorom udało się zachować dawny styl, a jednocześnie stworzyć swoistą atmosferę międzynarodowej przystani-schroniska. Wszyscy przybysze są tu z sobą za pan brat, wszyscy znają się przynajmniej z widzenia, uśmiechają i pozdrawiają.

Rzuciliśmy kotwicę kilkadziesiąt metrów od brzegu. W ten sposób nie musimy opłacać postojowego, a jednocześnie mamy blisko naszą „Stynkę” do natrysków i pralni. Wokół kilkadziesiąt jachtów – dużych i małych, bogatych i skromnych. „Maria” wśród nich prezentuje się nieźle, budzi zainteresowanie mahoniowym poszyciem i ładną linią.

Kończyliśmy śniadanie, gdy starszy, ogorzały pan podpłynął na gumowej dinghy do naszej burty. – Piękny jacht ta wasza „Maria”! Oczywiście zapraszamy do wnętrza. – Nazywam się Edward Allcard. Znam waszą banderę, odwiedzałem kiedyś polski jacht w Montevideo. To był chyba „Smajly”. Mam mapkę od tamtej załogi...

Domyślamy się, że chodzi o „Śmiałego”, który w 1965 roku zawitał do Montevideo w rejsie dookoła Ameryki Południowej. Ale skąd my znamy nazwisko Allcard? Tak! To jeden ze sławnych samotników! Znamy i ceniony żeglarz, autor kilku książek. Mieszka na wyspach Seszele na Oceanie Indyjskim i teraz zaprasza tam „Marię” i Ludka. Jego jacht, stary 61-letni „Sea Wanderer” stoi w remoncie na pobliskim slipie.

Dnie przebiegają pracowicie. „Maria” wymaga odświeżenia i przeglądu technicznego. Dopiero wieczorami mamy czas na odpoczynek i wymiany wizyt na kotwicowisku. Sporo tu miłych ludzi, dobrych żeglarzy i ciekawych jachtów. Powtarza się urok kotwicowiska z Las Palmas. Całą noc od zmierzchu do świtu zatoka rozbrzmiewa głośnym koncertem natury. Dziwne to ptaki, które śpiewają nocą – myślimy – ale to przecież piewiki – cykady! rejs pozwolił nam je usłyszeć... Prawdziwe koncerty są w ogródku koło „Gospody Admiralskiej”. Produkuje się tam steelband – specjalność Karaibów. Czarni, miejscowi wirtuozi

grajana... beczkach. Ze zwykłych stalowych beczek po benzynie wyczarowują trudne melodie, przeżywają swoją grę ruchami całego ciała. Rytm niesie się daleko w zatokę.

Dziesięć dni mija w mgnieniu oka. Pozostało przerysować mapy na dalszą trasę, bo ich zakup jest zbyt kosztowny. Potem wycieczka do St. John`s – stolicy wyspy. Duża osada, drewniane domki jak z westernu. Ludzie, czarni potomkowie dawnych niewolników, ubodzy, ale pogodni i życzliwi. Biedna wyspa żyje trochę z uprawy, ale głównie z turystów. W kolorowych folderkach reklamuje to, co ma najpiękniejszego: słońce, wodę, plaże i łagodny charakter swoich mieszkańców.

Przy blasku księżyca opuszczamy nocą romantyczny zakątek. Zaraz za skalistym przesmykiem pasat porwya „Marię” w swoje objęcia i niesie baksztagiem ku następnym wyspom. Rankiem zostawiamy z prawej burty wysoki kopiec wyspy Montserrat i żeglujemy wzdłuż zachodniego brzegu Gwadelupy. Zielone zatoczki zachęcają do postoju, ale jesteśmy ostrożni, trochę stremowani. Nie rozsmakowaliśmy się jeszcze w karaibskiej włóczędze. Całe pasmo Małych Antyli ciągnie się niemal w linii prostej z północy na południe i od wyspy do wyspy, szlakiem bukanierów, można płynąć prawie bez zmieniania kursu. Wschodnie wybrzeża owiane pasatem i rozmyte falami Atlantyku są niebezpieczne, a podejścia najeżone rafami. Zachodnie, zawiętrne brzegi, wzdłuż których właśnie płynęła „Maria”, są bardziej przystępne. Można podchodzić blisko lądu i łatwo znaleźć dobre, ciche kotwiczowiska, osłonięte od fali.

W podmuchach hulającego między wyspami pasatu, moczeni przelotnymi deszczami, osiągamy zieloną Martynikę i rzucamy kotwicę tuż przy bulwarze miejskim 100-tysięcznej stolicy wyspy – Fort-de-France.

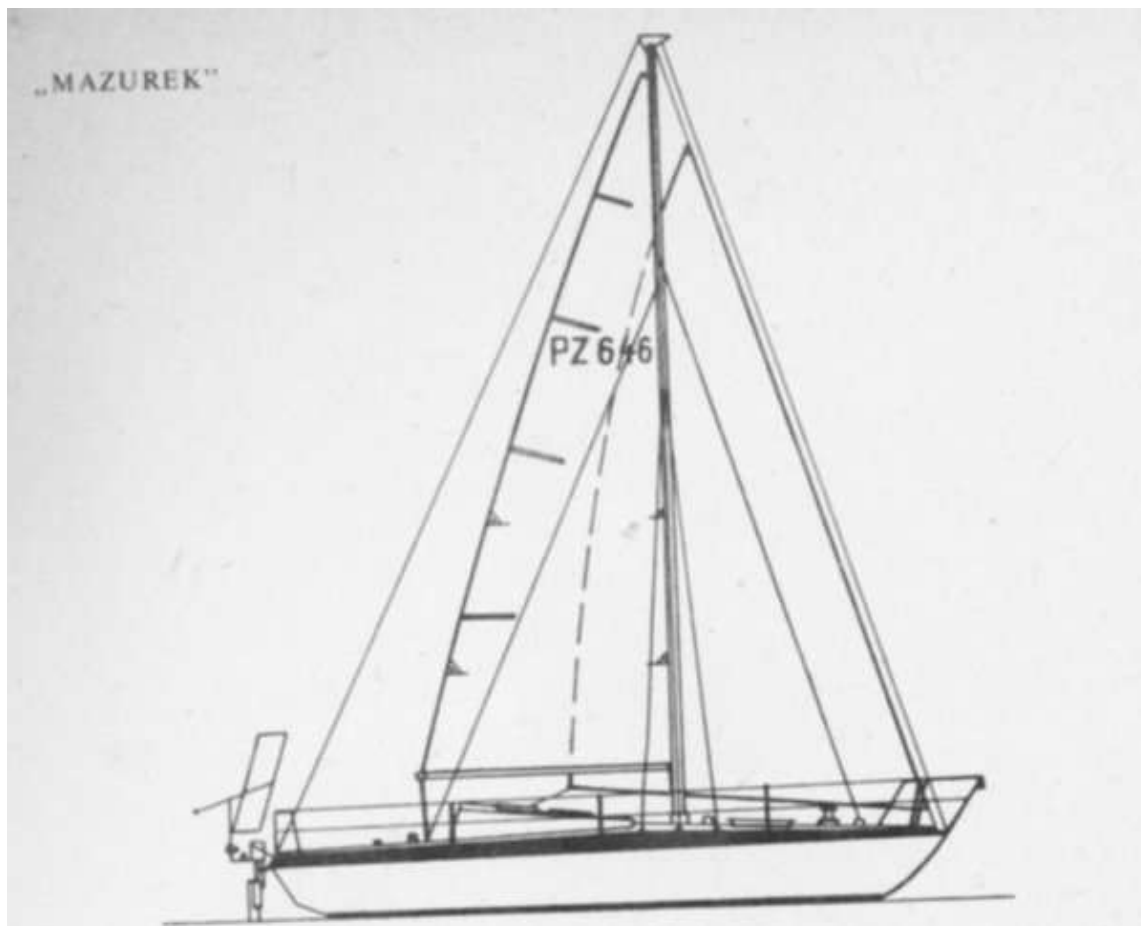
Egzotyka, piękne Kreolki, uśmiechnięci ludzie, ale miasto dla nas zbyt duże. Czujemy się lepiej w spokojniejszych kątach. Trzeba jednak zaspawać urwane zawieszenie alternatora oraz naładować kuchenne butle gazem.

W mieście lekki niepokój. Część ulic bez świateł – trwa cichy strajk pracowników elektrowni. Na ścianach domów ulotki i afisze z sierpem i młotem nawołują do generalnego strajku. Szczęśliwy świat z folderów ma swoje kłopoty.

Zakotwiczone na redzie jachty tworzą odrębne miasteczko dalekie od problemów lądowych. Wśród nich spotykamy znajomych z Las Palmas i St. Cruz – „Southern Yoeman”, „Arc en Ciel”, „Les Bons Enfants”. Mówią, że widzieli „Narcyza” na Barbados – Staszek bardzo wychudzony. Dziesięciometrowy kecz z banderą szwajcarską nazywa się „Les Bons Enfants” („Dobre Dzieci”). Nazwa jest symboliczna – płynie tam czworo dzieci wraz z rodzicami. Młodzież 10-16 lat pełniła na Atlantyku samodzielne wachty, łącznie z prowadzeniem astronawigacji. Teraz przez pół roku będą chodzić do szkoły, a potem ruszą dalej na Pacyfik. Jachtów pływających rodzinnie, z dziećmi spotykamy dużo. Dom pod żaglami uczy zaradności, pozwala na poznawanie od najmłodszych lat innych ludzi, ich problemów, języka. Dla młodzieży świat staje się mniejszy i bliższy.

Koniec postoju w zatoce Fort-de-France. Monsieur Lebreton, śniady urzędnik graniczny i celny w jednej osobie, odbierając od nas listę załogi sypie dowcipami i podśpiewuje arię Maria z musicalu West Side Story.

W dwanaście godzin później czarny oficer w porcie Castries na wyspie Saint Lucia wita nas tą samą melodią.



„Mazurek”

Budowę jachtu dla polskiej samotniczki rozpoczęto w stoczni jachtowej „Stogi” w Gdańsku w sierpniu 1975r. Dnia 21 grudnia tego roku jacht został zwodowany, a 30 grudnia przy nabrzeżu stoczniowym odbył się honorowy start kpt. Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz do samotnego rejsu dookoła świata. Sam wielki rejs, dla którego jacht został zbudowany, rozpoczął się w marcu 1976r. w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich, dokąd jacht przetransportowano na pokładzie m.s. „Brodnica”.

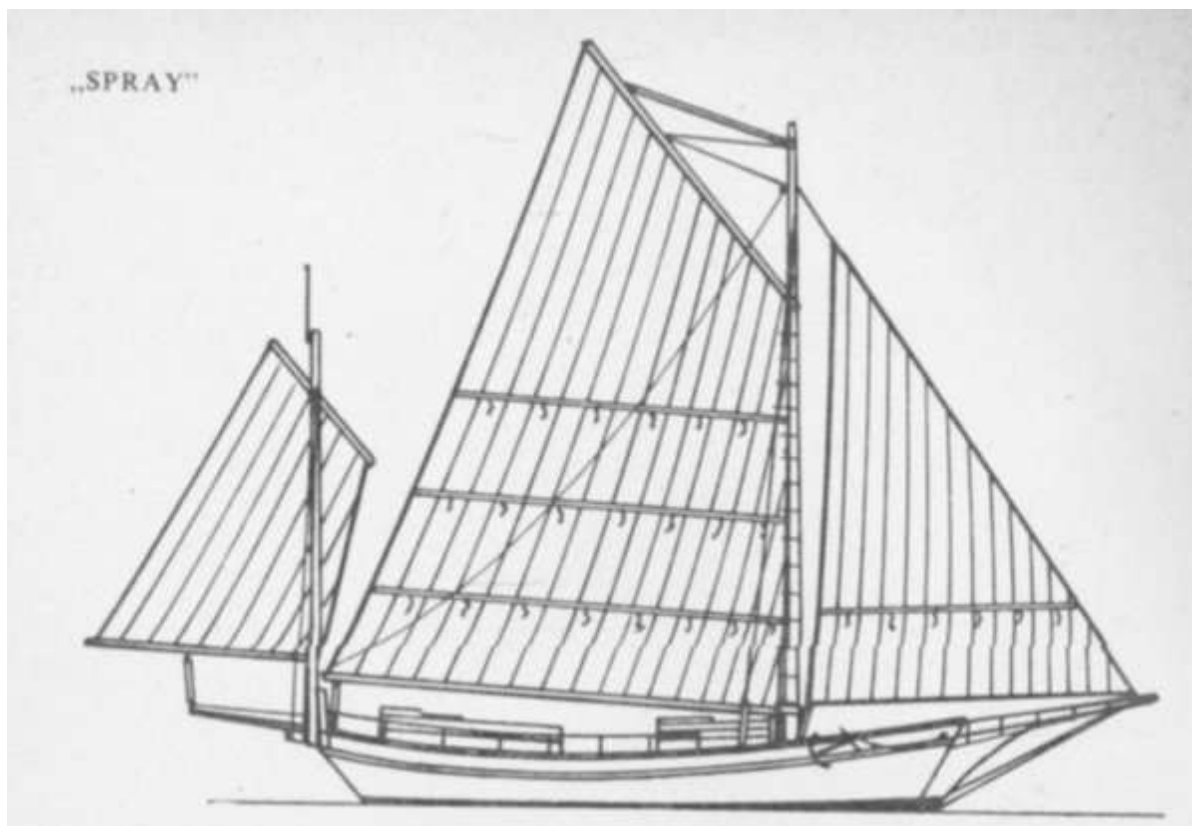
„Mazurek” jest oceanicznym jachtem krążowniczym typu „Conrad 32”, serii, która jest rozwinięciem seryjnego „Smaragda”. Głównym konstruktorem jachtu jest mgr inż. Wacław Liskiewicz, znany żeglarz, wsławiony m.in. pionierskim rejsiem „Swarożyca II”, którym dowodził w wyprawie na Spitsbergen w 1967r. Adaptacją jachtu do jednoosobowej żeglugi oceanicznej zajął się mgr inż. Bronisław Tarnacki, również znakomity żeglarz, członek załogi „Copernicusa” w regatach dookoła świata Whitbread Round the World Race 1973-1974. Wnętrze jachtu wyposażył architektonicznie Zbigniew Wierzbicki.

Kadłub „Mazurka” wykonany jest z poliestrowo-szklanego laminatu jako konstrukcja skorupowa, usztywniona wiązaniami wzdłużnymi i poprzecznymi z wykorzystaniem elementów zabudowy wnętrza. Pokład drewniany. Balast 1,5 t wykonany z żeliwa. Bezpośrednie urządzenie sterowe stanowi pletwa poruszana rumplem. Maszt aluminiowy, ze stopieńkami do wspinania, wyposażony jest w komplet wind do obsługi fałów oraz nierdzewny takielunek. Kabestany do obsługi żagli zgrupowane wokół kokpitu. Dodatkowy kabestan o udźwigu 2,5 t będzie na dziobie spełniał rolę wyciągarki kotwicznej.



Wnętrze jachtu podzielono na rejon mieszkalny w środkowej części od grodzi podmasztowej do tylnej ścianki kokpitu i na rejon magazynowy, mieszczący się w reszcie części podpokładowej. Dwa zbiorniki na słodką wodę (pojemność 300 l) mieszczą się pod kojami. Instalacja na prąd stały 12 V pozwala czerpać energię z akumulatorów ładowanych z prądnicy zawieszanej na silniku.

Jacht wyposażony jest w samoster oraz nieodzowne urządzenia elektroniczne. Dane techniczne: słup, dł. całkowita – 9,50 m, szer. – 2,70 m, zanurzenie – 1,40 m, wolna burta – 0,85 m, wysokość z masztem – 12 m, powierzchnia ożaglowania – 34 m<sup>2</sup>.



„Spray”

„Spray” należy do najsłynniejszych jachtów świata. Sławę zawdzięcza kapitanowi Joshua Slocumowi, który 24 kwietnia 1895r. wyruszył na nim w samotny rejs dookoła świata. Był to pierwszy tego rodzaju wyczyn, nic więc dziwnego, że o kapitanie i o jachcie głośno było w końcu XIX w. Pamięć o dzielnym kapitanie, który w 1909r. zginął bez wieści wraz ze „Sprayem” w czasie rejsu do Indii Zachodnich, kultywuje Slocum Society.

„Spray” został zbudowany na początku ubiegłego wieku w którymś z rybackich osiedli nad zatoką Delaware na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. W stanie Delaware mieszka liczna szwedzka i duńska kolonia, a wśród skandynawskich rybaków w XIX w. niezmiernie popularne były nieduże słupy gafflowe zwane z holenderską „jagt”. Takim „jagtem” był i „Spray”.

„Spray” służył do połowów ostryg. Slocum otrzymał go w prezencie od Ebena Pirce’a, emerytowanego kapitana wielorybników. „Spray” od 7 już lat stał wówczas na plaży w rybackiej osadzie Fairhaven i w najlepszym wypadku nadawał się na opał. Slocum postanowił go jednak odbudować. Na początek zakupił stary dąb rosnący w pobliżu „Spraya”, ściał go i z otrzymanego drewna wyciosał stępkę, dziobnicę, pawęż i belki, które następnie parował i giął na żebra i pokładniki. Stopniowo „Spray” otrzymał nowy szkielet, a następnie poszycie, pokład i nadbudówki z 1,5-calowych sosnowych klepek. Po 13 miesiącach mozolnej pracy całkowicie odbudowany statek spłynął na wodę. Od pierwowzoru różnił się tylko wysokością wolnej burty, którą Slocum podwyższył od 45 cm na dziobie i 30 cm w śródokręciu do 35 cm na rufie.

„Spray” był okrągłodennym słupem z pełnym dziobem, długim bukszprytem, pękatym kadłubem i dużą skośną pawężą. Ozaglowanie, początkowo typu słup gaflowy, w trakcie rejsu Slocum przerobił na jol, aby ułatwić sobie obsługę żagli i żeglugę samosterowną. Stateczność statku zapewniał balast wewnętrzny z betonowych bloków. Początkowo Slocum próbował na „Sprayu” rybołówstwa, brak sukcesów szybko go zniechęcił. Poznał jednak na tyle swój statek, że postanowił wyruszyć na nim w swój słynny rejs. „Spray” był bowiem statkiem bardzo dzielny i co więcej – szybkim. W czasie rejsu osiągnął rzeczywiście dobre przebiegi, np. trasę długości 2700 mil od Australii do Wysp Kokosowych przebył samosterownie z przeciętną szybkością 5 węzłów, co i dziś uznalibyśmy za zupełnie dobry wynik. Dane techniczne” pojemność brutto – 13 RT, dł. po pokł. – 11,2 m, szer. – 4,32 m, zanurzenie – 1,27 m.

## ŚLADAMI TELIGI

Żeglugę od wyspy do wyspy najdogodniej było odbywać nocą. cel osiągało się rankiem, by za jasnego dnia wypatrywać ukrytych zatok i przystani. Portu Castries długo nie mogliśmy znaleźć. Właściwe miejsce pokazały dopiero lądujące na lotnisku samoloty.

Pierwsze kroki na lądzie kierujemy do telefonu: – Czy mieszkanie państwa Messingów? Jesteśmy z jachtu „Maria”. Ośmielamy się telefonować, bo po przeczytaniu książki Teligi czujemy się niemal znajomi...

W Samotnym rejsie „Opty” Leonid Teliga opisuje nie tylko wyspę Saint Lucia, ale i gościnność osiadłej tam polskiej rodziny Zofii i Janusza Messingów. teraz książka Teligi otwierała nam drogę do ich domu. Rodacy zajęli się nami bardzo serdecznie. Dzięki nim poznaliśmy wyspę, obyczaje czarnych mieszkańców, ciekawe problemy gospodarcze, a także wielu przyjaciół Messingów o różnych odcieniach skóry.

Na sobotę i niedzielę pani Zofia i pan Janusz zaokrętowali się na „Marię”. Robimy wspólny rejs wzdłuż zawietrznego brzegu wyspy, by powłóczyć się po miejscach, które odwiedzał Teliga. Zakątki są rzeczywiście bajkowe – zaciszne, pełne palm i zieleni. U stóp wysokich, 800-metrowych szczytów otwiera się piękna zatoczka Soufriere (siarkowa), zwana tak od pobliskich gorących, wulkanicznych źródeł siarkowych. Niedaleko brzegu rzucamy kotwicę, ale nie chwyta dna. Luzujemy cały łańcuch, potem doczepiamy drugi. Wreszcie na 100 metrach kotwica osiada, a my wywozimy cumę rufową i mocujemy ją do... palm! Nagie Murzyniątka, zielone palmy, błękitne niebo i jacht – obrazek jak z kiczowatej pocztówki, a jednak prawdziwy.

Żegluga pod pasat na północny kraniec wyspy nie szła już tak łatwo, ale była koniecznością. W zatoce gros Islet mieścił się tutejszy klub żeglarski, liczący się towarzysko na 100-tysięcznej wyspie. Wypadało tam pokazać „Marię” i zostawić proporzycyk.

Duże jachty, w tym także „Maria”, kotwiczyły w Castries, w baseniku koło lotniska. Dogodną przystanią opiekowało się tam przedsiębiorstwo wynajmujące motorówki i organizujące rejsy czarterowe. Po prostu duże żaglowce i małe jachty brały odpłatnie turystów na dzienne lub dłuższe wycieczki. Wielu żeglarzy korzystało z tej możliwości podreperowania funduszy. Amatorzy wycieczek płacili dobrze, ale wymagali umiarkowanego komfortu – chłodnych napoi, dobrego jedzenia i odpowiednich warunków sanitarnych. Niestety, na „Marii” nie było lodówki, a „kibelek” został wymontowany na wstępie w Szczecinie i zamieniony na... spiżarkę.



W zatoce Soufriere na wyspie St. Lucia

Niektóre kluby europejskie zostawiały na przystani w Castries swoje jachty na kilka turnusów, wymieniając załogi samolotami. Koło „Marii” stał duży katamaran morski „Bummler X” oczekujący właśnie przylotu żeglarzy. Pływającą „werandą”, a właściwie luksusowym salonem z 4 kabinami opiekował się sympatyczny student Peter.

Zaopatrzeni na drogę przez Messingów, chcemy już wypływać, lecz ciągle czekamy na korespondencję z kraju. Nie ma jej na poczcie, ani w kapitanacie, ani w biurze przystani. Zgłaszając już jacht do odejścia, bez przekonania pytam urzędnika celnego o listy. Grzebie dłuższą chwilę w szufladach i przypadkowo znajduje dużą kopertę z napisem: For s.y. „Maria”. Listów było sporo, a przyjemność czytania tak wielka, że zostajemy w porcie jeszcze jeden dzień. Dzięki temu witamy przychodzący z morza

jacht „Easybeat” – sąsiadów z Las Palmas. Młode małżeństwo, Susan i Chris, zostaje na St. Lucia, by uciulać fundusze na dalszą żeglugę. Susan ma pracować w szkole razem z Zofią Messing. Świat jest mały.

## WYSPY WYMARZONE

Islas Testigos, Los Testigos – od kilku tygodni nazwę tę odmieniał Ludek we wszystkich przypadkach. O odludnych wyspach leżących 50 mil od wybrzeży Wenezueli wspominał ktoś na Martynicy i to miejsce stało się marzeniem Kapitana „Marii”.

Na drodze z St. Lucia do Testigos leżał szereg pozostałych wysp łańcucha Małych Antyli: Saint Vincent, Grenadyny, Grenada. Tę ostatnią jachty omijały z powodu politycznych zamieszek. Na kiepskiej kserograficznej kopii mapy St. Vincent zaznaczona była strzałką zatoczka Cumberland – nasz najbliższy cel.

Ruszyliśmy znowu nocą, by od świtu śledzić uważnie każde załamanie brzegu St. Vincent. Przegapienie zatoczki i powrót pod wiatr byłby dla „Marii” kłopotliwy. Miejsce okazało się świetne, głęboko wcięte w ląd, doskonale osłonięte od fali i wiatru. Cicho, pusto, wokół wysokie zielone wzgórza. Pniemy się po stromych zboczach porośniętych krzewami, zbieramy orzechy kokosowe i dzikie cytrusy. Przed wieczorem w zatoczce kotwiczą sąsiedzi. Trzech panów pod siedemdziesiątkę, na pięknym keczu, powraca z 18-miesięcznej wyprawy dookoła świata. Na drugim jachcie – zabawa. Załoga ściągnęła z pobliskiej wioski 4-osobową orkiestrę beczkową. W karnawałową noc, 30 metrów od naszej burty młodzież z angielskiego jachtu tańczyła na ciasnym pokładzie w takt karaibskich melodii. Orkiestra była kiepska, ale rytm rwący i nastrojowy. Koło „Marii” kręciły się łodzie z chłopaczkami asystującymi grajkom.

– Skipper, daj dwa dolary!

– Za co?

– Przecież słuchasz muzyki!

– Nie mogę dać, budzicie kapitana tym hałasem!

Chłopcy nie rezygnowali:

– Skipper, daj chociaż cukierka...

Następnego dnia pogoda wyprawiała harce – od flauty do silnych szkwałów z ulewnym deszczem i falą. Minęliśmy Kingstown – stolicę St. Vincent. Do następnej wysepki, Bequii, było stąd zaledwie kilka mil. Bez trudu znaleźliśmy kiszkowatą Zatokę Admiralicji. W głębi koło osady było widać las masztów, ale uwagę naszą przykuła sylwetka jachtu stojącego nieco na uboczu przy piaszczystej plaży. Przecież to „Grey Heron” – przyjaciel z Santa Cruz de Tenerife. Obok niego następny znajomy – „Pegasus”. To niespodzianka! Już nas widzą, machają rękami.



„Skiper, daj cukierka” – w zatoczce Cumberland na wyspie St. Vincent

Kotwica nie wpadła jeszcze w klarowną, przezroczystą wodę, a już pięcioro gości siedziało na „Marii” i wypytywało o losy w dwu ostatnich miesiącach. Deszcz wgonił nas do mesy, baniaczek z winem szybko się opróżniał, a Andrzej nie mógł nadążyć ze smaženiem frytek z zielonych bananów. To była przystawka, jedzenie kontynuowaliśmy na „Heronie”, na deser przenieśliśmy się na „Pegasus”. „Heron” przyplął poprzedniego dnia z Barbados. Widzieli tam „Narcyza”, a także „Zew Morza”. „Pegasus” – na którym żeglują małżeństwo z czworgiem dzieci – był w Gambii i czekał na nas na Wyspach Zielonego Przylądka. Gordon, nowy członek załogi „Heron”, opowiedział nam o wypadku, którego był świadkiem płynąc na jachcie „Dream of Alwyn”. Stracili na Atlantyku kolegę, który wyskoczył dla ochłody za rufę z liną asekuracyjną w ręce. Gdy łapał opadające kąpielówki, lina wypadła mu z ręki. Fala była wysoka, rzucili koło, lecz nie znaleźli ani koła, ani kolegi. Bojki z flagą lub świecy dymnej nie mieli, a migającej przy kole ratunkowym lampki nie było w słońcu widać.

Przykry zgrzyt, ale cieszymy się ze spotkania. W trzy jachty urządzamy wspólne ognisko, pieczemy pataty i owoce drzewa chlebowego. W dzień nurkujemy na sąsiedniej rafie. Jak bajecznie kolorowe jest życie podwodne! Płochliwe langusty nie dają się wyciągnąć za kručze wąsy, ale młodzież z „Pegasus” ma kuszę i łowy kończą się sukcesem. – Jedyłą smutną stroną naszych spotkań jest to, że musimy się żegnać i pewnie nigdy się nie zobaczymy – mówił kiedyś Chris Packer z „Southern Yoemana”.

Na razie wierzymy jeszcze w spotkania: – Do zobaczenia na Pacyfiku!

Za dnia mijamy Grenadyny i zostawiamy z boku niespokojną Grenadę. Sterujemy uważnie, by nie ominąć maleńkich Testigos. „Maria” płynie szybko. Nawet za szybko. Jest ciemna noc i możemy nie dostrzec wysepek lub, co gorsza, wpakować się wprost na ląd. Wyspy ukazały się o świcie. Spodziewaliśmy się krajobrazu polinezyjskiego, głębokich zatoczek, palm, zieleni. Tymczasem Testigos to sześć skalistych wysepek i parę okruchów skalnych. Przewiane wiatrem, wysuszone słońcem mają niewiele roślinności, jedynie kaktusy i karłowate, pochylone drzewka.

Stanęliśmy po zawietrznej stronie największej z wysp – Isla Grande. Mimo osłony brzegu i daleko wybiegającej rafy odczuwało się kołysanie, ale jacht stał pewnie. Na skraju oślepiająco białej plaży przycupnęły trzy budy mieszkalne sklecone z desek, skrzynek i falistej blachy. Obok kołki na sieci i łodzie rybackie. Obejście zaśmiecone. Kręcą się czarne, chude świny, kury, na wpół dzikie kozy i pelikan-kaleka. Mieszkańcy – Metysi pogodni, lecz trudno się z nimi porozumieć. Ich hiszpańszczyzna mało zrozumiała, odbiega od tej z samouczka. Nie ma co zwiedzać na wyspie, ale przyjemnie ponurkować w ciepłej wodzie szukając „wachlarzy Wenery” lub pochodzić po skałkach. Rozpadliny, przewieszki, półki. Skała chwytna, ale najeżona kaktusami, kolce przebijają trampki, rwą spodnie i koszule, ranią ciało.

Po drugiej stronie milowej cieśniny znajduje się następna wyspa – Iguana. Ludek usiłuje przedostać się tam bączkiem, lecz silny prąd w cieśninie znosi łódeczkę. Popłynęliśmy więc tam na silniku „Marią”, kotwicząc ostrożnie, z daleka, pod osłoną skałek. Wyspa nie na próżno nazywa się Iguana. Na zboczach wzgórz płoszymy duże, jakby przedpotopowe jaszczurki z długimi ogonami i ostrymi grzebieniami. Uciekają szybko, śmiesznie kiwając się na boki. Wieczorem na jachcie ostra dysputa. Przysłuchuję się z niepokojem. Czyżby zaczynała się „depresja morza”? Temat jednak neutralny: Jakie perspektywy życiowe mają mieszkańcy Testigos.

Ludek czuje się tu szczęśliwy. Godzinami przesiaduje na pokładzie, kontempluje widoki. Odnalazł to, czego szukał w marzeniach rejsowych – odludne, oderwane od świata wyspy, cisza i słońce. Żadnych urzędów, warsztatów, sklepów, nic do załatwiania. Jacht i półdzika wyspa ze spokojnymi mieszkańcami.

Decyzję wyruszenia w drogę podejmujemy niechętnie. Celem miała być następna grupa wysp – Los Frailes. Ukazały się po kilkunastu godzinach. Frailes wyglądały jeszcze surowiej niż testigos – gołe, szarobrunatne zbocza. Podejście do brzegu bezpieczne, ale gdzie rzucić kotwicę? Wiatr hulał tam, gdzie było nieco płycej, gdzie indziej sonda nie chwytiała dna. Kotwiczymy w końcu za jakimś kuterkiem rybackim i zasiadamy do spóźnionego śniadania. Nie na długo – jacht dryfuje znoszony prądem i wiatrem. Łapy patentowej kotwicy zakleszczyły się muszlami z dna i nie chciały się otworzyć. Martwe żelazo wlecze się, nie pomaga ponowne wyrzucenie ani dociążenie łańcucha drugą kotwicą. Trzeba uciekać. Nie wszystkie wymarzone wyspy są jednakowo gościnne.

## **POWITANIE WENEZUELI**

Wzdłuż północnych, a później zachodnich brzegów górzystej wyspy Margarita zmierzała „Maria” prosto do Guanty, niewielkiego, ale historycznego portu na wschodnim wybrzeżu Wenezueli. Nie mieliśmy niestety map tamtego rejonu, a podejście do lądu naszpikowane było skalistymi, nie oświetlonymi wyspami. Mapa generalna morza Morza Karaibskiego miała zbyt małą skalę, by z niej korzystać. Trzeba było sporządzić własne „mapy”.

Na kratkowanym papierze wyznaczam siatkę współrzędnych. Potem odręcznie powiększam kontury brzegów z „generalki” i wertuję Spis świateł. Tam dane są najściślejsze – każdy znak nawigacyjny ma podaną pozycję geograficzną. teraz kolej na informacje z locji. Nanoszę na rysunek dalsze szczegóły. Nie wszystko jest jasne, ale szkic musi wystarczyć. W zapasie jest jeszcze lornetka.

Pasat ucichł, przesłoniły go sepiowe wyżyny Isla Margarita. Jacht wolno posuwał się do przodu. Przed świtem zamrugała chwilę latarnia Chimana, ale znikła za mgłą. W lekkim dryfie oczekiwaliśmy poranka. Wraz ze słońcem wyłoniły się wyspy i zarys lądu. Przed nami Guanta, widać dymy fabryk i błyszczące zbiorniki Texaco.

Port leżał w zatoczce osłoniętej wysokimi wzgórzami. Nie było tam wiatru ani przewiewu i z nieba lał się żar. Długo czekaliśmy w spiekocie na odprawę graniczną. Wreszcie pokład jachtu zaroił się mundurami. Pełno pistoletów, jeszcze więcej formularzy, lecz nikt nie sprawdza dokumentów. Nikt też na razie nie ma zastrzeżeń do postoju „Marii” w tym kraju.

Nazajutrz ruszyliśmy na silniku do Bahia Pertigalete, sąsiedniej zatoczki, trzy mile dalej. Tam przy prywatnym nabrzeżu Amerykanina, Williama Jonesa, był dźwig, co dawało możliwość wyciągnięcia na ląd i pomalowania „Marii”. Załatwił to wszystko miejscowy Polak – nieoceniony pan Karol Sikorski.

Na redzie Guanty drogę zaszedł nam duży trawler rybacki. Buczkciem daje długi sygnał: „Uwaga”. Czyżbyśmy mu przeszkadzali? Z pokładu wołają:

– Rodaków nie poznajecie?

Sylwetka statku jakby znajoma, ale bandera wenezuelska – jak was poznać kochani? Stajemy przy burcie i wspólnie dryfujemy. Supertrawler „B-10” z „Dalmoru” został zakupiony przez przedsiębiorcę z Wenezueli i zmienił nazwę z „Płona” na „Irema”. Dwanaście osób polskiej załogi szkoli miejscowych rybaków. Przy kawie opowiadają o swoich kłopotach, lokalnych zwyczajach i wypytyują, skąd wziął się tutaj jacht z białą-czerwoną banderą.

Zasiedzieliśmy się, a przecież spieszymy się do nowej zatoczki. Mr Jones i pan Karol oczekują tam „Marii” z niecierpliwością.

Na drugi dzień „Maria” wyciągnięta stalowymi stropami stała już na nabrzeżu. Obok leżą wyjęte maszty. Ostro zabieramy się do czyszczenia części podwodnej. Przy „Marii” pracuje już nas czterech. Do załogi dołączył jeszcze jeden szczeciński żeglarz, mistrz „Folkboatów”, Jerzy Kurowski. Mieszka od kilku lat w Wenezueli i teraz specjalnie przyleciał do nas z Valencii przywożąc listy nadesłane z kraju. Praca wre, upał przejmujący, w dodatku piekielne muszki *jejenes* (czytaj: hehenes) tną bezlitośnie, mimo że ich w ogóle nie widać.

Mimoходом, w rozmowach, ujawnia się fakt, że jesteśmy w Wenezueli nieformalnie. Nie mamy wiz ani nawet tzw. entry – potwierdzenia wjazdu do kraju. Robota pili, a tu zaczynają się wędrówki po urzędach. Niestety, wizy można uzyskać jedynie poza granicami Wenezueli. Konsulat polski w Caracas obiecuje pomoc, ale zajmie to sporo czasu i po wizy trzeba będzie popłynąć na Antyle Holenderskie.

Wracamy do jachtu i do roboty. Poganiają nas umówione terminy i opłaty za postój na lądzie. Nie ma czasu na jedzenie, snu też niewiele. Malujemy nawet nocą w świetle reflektora. Pracę przerywają rodacy, zabierają nas do domu, gdzie z kolacją czeka pani Mercedes – Hiszpanka o sercu otwartym dla Polski i Polaków. Po jedzeniu snują się opowieści wojenno-tułacze, a nam oczy się kleją i głowa bezwiednie

opada. Bezceremonialny Ludek kładzie się na kanapce i zasypia. Jedynie Andrzej jest wytrwały, słucha i podtrzymuje dyskusję do późna. Od świtu znów praca. W zapale malowania usuwamy kolejno stemple podtrzymujące kadłub, aż do ostatniego. Jacht przechyla się gwałtownie i zawisa na pozostawionych stropach. Wywraca się natomiast, prosto na głowę Ludka, otwarta puszką z miedziową farbą. Twarz, barki i tors kapitana błyszczą złotem miedziowego pyłu. Włosy zlepione, o ironio – farba jest antyporostowa!



Remont „Marii” w Wenezueli

Przy wodowaniu zawiąła bryza i skotłowała zatokę. Wiatr dociskał kadłub do najeżonej bolcami kei, fala rozkiwała pokład. Osadzanie masztów było niebezpieczne i kosztowało sporo emocji.

Wieczorem Mr Jones, zadowolony z udanej operacji, zaprosił wszystkich na kolację. Sądziliśmy, że do domu nie opodał. W samochodzie okazało się, że jedziemy do restauracji.

- Ja jestem boso, nie zabrałem butów – przyznał się Ludek, gładząc nie ogolone policzki.
- Nie przejmuj się – pocieszył go Jones – powiemy, że jesteś bogaty ekscentryk.
- Kaprys milionera – dodałem po cichu.

Pan Jones interesował się cały czas naszą pracą. Doradzał, pomagał, przywoził lód dla ochłody, pożyczal narzędzia. Znamionowała go iście amerykańska energia i ruchliwość. Mieliśmy wrażenie, że nas



polubił. Jacht był dobrze utrzymany, a my słowni, terminowi i solidni w pracy – cechy, z którymi nie zawsze spotykał się Mr Jones w kontaktach z Latynosami. Mieliśmy od niego zaproszenie i otwartą drogę powrotu do Pertigalete.

Tymczasem ruszyliśmy do Chichiriviche, małej osady i porciku na zachodnim wybrzeżu Wenezueli. Tam w zatoczce koło cementowni miała być nasza baza w okresie „kwarantanny” wizowej i tam umówiliśmy się z Jerzym na dalszą wspólną żeglugę.

Droga do Chichiriviche to tak jak przelot Szczecin-Gdynia. Podobne odległości, podobny kurs wzdłuż wybrzeża, tylko akwen nieznan. Ostrzegano nas przed leżącą na trasie Tortugą. Płaskie i niskie brzegi tej wyspy trudno było dostrzec zwłaszcza nocą. Mimo zagrożeń zaczął się dla nas okres odpoczynku, a przede wszystkim odsypiania zaległości. Pasatu nie było, pchały nas tylko lekkie bryzy. Można było pokusić się o łowienie ryb. Szczęście dopisało. Najpierw złapała się piękna dorada, a potem Andrzej wyciągnął małego rekina. Dotąd byliśmy gotowi sądzić, że tych bestii nie ma. Było śniadanie, obiad, kolacja i jeszcze śniadanie – świeże mięso, którego zawsze był niedostatek.

Odnalazł się w końcu pasat i zaczęła szybka jazda. Po lewej burcie prosto z morza wyrosły zielone góry. Groźne, strome, wysokie na 3000 metrów, otoczone wałem cumulusów. Po drugiej ich stronie, niewidoczna od morza leżała stolica Wenezueli – Caracas. Na wąskim pasku wybrzeża, u stóp gór majaczyły zabudowania portu La Guaira i lotniska Maiquetia. Do Chichiriviche była stąd jeszcze cała noc żeglugi. Podobnie jak pod Testigos nie warto było się spieszyć, by nie wejść przed świtem w niebezpieczny rejon. Końcowe podejście, okolice przylądka Tucacas, najeżone były dziesiątkami cayos – płaskich, niskich, koralowych wysepek. Oczywiście nie mieliśmy mapy i znowu jako przewodnik miał służyć odręczny szkic. Nad ranem rzuciliśmy genuę – nasz główny pasatowy ciągnik i na postawionym fokiu wolno zbliżyliśmy się do wyłaniającego się przylądka. Cayos były rzeczywiście paskudne, ledwo widoczne nad wodą. Tylko niektóre porastały krzewy lub palmy. Dymy z kominów cementowni rozwiały wszelkie wątpliwości i były najlepszym nabeźnikiem. teraz płynęliśmy środkiem przesmyków pomiędzy wyspami ku otwierającej się zatoczce. Fala łamała się na rafach, a płyiczny łyskały zmienionym kolorem wody.

Brzegi zatoczki były niskie, zarośnięte zieloną gęstwiną drzew mangrowych. Dalej ciągnęły się płytkie rozlewiska, pełne różowych flamingów, pomarańczowoognistych ibisów i innego wodnego ptactwa. Stanęliśmy „Marią” niedaleko cementowni, tuż przy ocienionej palmami plaży. Pasat dął nadal żywo, przepędzając muszki i komary, ale woda była spokojna i kotwica wbita rękami w koralowe dno trzymała mocno.

## WYSPY ABC

Kilkadziesiąt mil od wybrzeży Wenezueli, mniej więcej naprzeciwko Chichiriviche, leżą wyspy ABC. Tak popularnie nazywane są trzy największe wyspy Antyli Holenderskich – Aruba, Bonaire i Curaçao.

W czwórkę, wraz z Jerzym, wybieraliśmy się tam „Marią” na tygodniową wycieczkę. Chcieliśmy się dowiedzieć o wizy wenezuelskie, a także dokupić brakujące mapy morskie. W dalszych planach było podwodne polowanie koło nieco dalej położonych skałek Aves lub Roques.

Antylskie abecadło miała „Maria” zacząć od „C” – od Curaçao. Osiemdziesiąt mil półwiatrem to niedaleko. Już w połowie nocy kompas był niepotrzebny – jasna luna wskazywała kierunek. W lekkim brzasku wyłaniały się zarysy brzegu i charakterystyczny obcięty bochenek wzniesienia St. Barbara. Kilka mil dalej jaśniały światła Willemstad – głównego portu i stolicy Curaçao.

Problemy z wejściem do portu bez mapy rozwiązaliśmy najprościej – podążając za pierwszym wchodzącym statkiem. Tuż na wstępie, w szerokim kanale, napotykamy miejscową osobliwość, „Królową Emmę” – pływający most pontonowy. Zaczepiony z jednej strony na zawiasach, z drugiej wyposażony w silnik i śrubę, przesuwa się wahadłowo kilkanaście razy na dobę, odsłaniając lub zamykając przejście dla statków. Po sennych portach Indii Zachodnich i podobnej Guanty znaleźliśmy się jakby w kanałach Amsterdamu. Wąskie, kolorowe fasady kupieckich kamienic, zaułki, tłumy ludzi – tylko palmy i napis: „Welcome to Curaçao” przypominały, gdzie jesteśmy.

Z prawej strony odsłoniło się dogodne wejście do małego basenu portowego. dziobami skierowanymi skośnie do brzegu stały tam rzędy kutrów wenezuelskich z jarzynami i owocami. Nad nimi rozpięte baldachymy z żaglami, tuż obok, na lądzie, stragany z wyłożonym towarem. Sprzedaż niemal z burty, pływający, kolorowy targ pod żaglami. Urzeczony widokiem stałem z cumą w rękach, zapominając o manewrach. W basenie był tłok i trochę płytko dla „Marii”. Z trudem znaleźliśmy miejsce cumując pomiędzy kutrami.

Mamy sporo biegania – kapitanat, immigration, konsulat wenezuelski. Wiz nie ma, map morskich nie ma. Znajdujemy foldery z turystycznymi planami wysp ABC – będą musiały wystarczyć na dalszą drogę. Na końcu wyprawiamy się do celników wyjaśnić nieporozumienie. Pilnującemu jachtu Andrzejowi zabrali do depozytu zapas papierosów i cały arsenał „Marii” – rakiетnicę, rakiety, petardy i pochodnie. Potem wszystko oddali.

„Królowa Emma” uchyliła wieczorem przejście dla „Marii”. Pełnym wiatrem z genuą postawioną na „motyla” pomknęliśmy ku Arubie. Nazajutrz pełni emocji defilowaliśmy wzdłuż zawietrznej strony wyspy, wypatrując raf i porównując brzegi ze schematem z foldera. Lądujące samoloty wskazały położenie lotniska i naprowadziły na wejście do zatoki Paardenbai ze stolicą wyspy – Oranienstad.

– Tam jest płytko! Idźcie w prawo! – energiczne gesty i wołania życzliwego mieszkańca wskazały nam miejsce kotwiczenia.

– Dobrze, że nie popłynęliście do klubów żeglarskich. Przejście jest tam niebezpieczne, pełno skał pod wodą, a za postój biorą 10 dolarów dziennie – wyjaśnił później.

Ciemnoskóry, poważny policjant czekał z odprawą pod parasolem nadbrzeżnej restauracji. Lista załogi, książeczki żeglarskie, paszporty. OK! Zwiedzamy miasto. Każda z nacji kolonialnych zostawiła jakieś indywidualne piętno na „swoich” wyspach: Anglicy swobody demokratyczne i liberalny bałagan, Francuzi urodę i polot mieszkańców, a Holendrzy porządek i czystość. Taka jest właśnie Aruba i Oranjestad – małe holenderskie miasteczko z czarnymi mieszkańcami.

Warto by zostać tu dłużej – zobaczyć stare kopalnie złota, zwiedzić rafinerię i największe na świecie zakłady destylacji wody, lecz czasu mało.



Andrzej Marczak rozłupuje orzechy kokosowe

Powrotna droga jest ciężka. „Maria” chodzi na wiatr dość tępo, a fala i silny, przeciwny prąd utrudniają jeszcze żeglugę. Dwie doby męczymy dystans, jaki zrobiliśmy w jedną noc, lecąc z wiatrem. Teraz okazuje się, jak dogodnie jest pływać w cztery osoby. Każdy ma 3-godzinną wachtę, a potem 9 godzin snu lub odpoczynku. Jerzy okazał się świetnym kompanem – sprawny fizycznie, łagodnego usposobienia, skrupulatny w nawigacji. Dla nas był dodatkową gratką – wysłuchiwał historyjek, które nam się już przejadły, a sam sporo opowiadał o Wenezueli. Jemu z kolei odpowiadała atmosfera naturalnej koleżeńskości na „Marii”, gdzie nikt komenderował, a wszystko „leciało” dość sprawnie samo.

Mijamy wreszcie Curaçao. Na kursie płaska koralowa wysepka z latarnią – Klein Curaçao.

– A może ponurkujemy? – proponuje Jurek.

Dobry pomysł. wszyscy mamy dosyć beznadziejnego kiwania. Ostrożnie podchodzimy pod zawietrzny brzeg, gdzie nie ma fali. Przez nieprawdopodobnie błękitną toń widać jasno dno. Kotwiczymy bezpiecznie na 4 metrach głębokości, niedaleko od lądu. krótki zwiad na prawie pustej wysepce: Latarnia, dwa domki, budy rybaków, karłowate krzaki i kilkadziesiąt kóz. Potem nakładamy płetwy, maski i skok w ciepłą wodę. Zawieszeni w trójwymiarze, z „fajkami” w zębach, radujemy się kolorowym światem głębin.

Upolowane mureny wędrują na patelnię w drodze na Bonaire. W Kralendijk – Największej osadzie wyspy, rolę portu spełnia pirs w kształcie litery L. Andrzej zgrabnie wprowadza „Marię” w wewnętrzny narożnik. Woda w porcie jest tak niezwykle przejrzysta, że widać każdy szczegół i każdą rybę na dnie, a „Maria” i sąsiednie kutry wyglądają jak zawieszony w powietrzu. Koło osady sterczą w niebo maszty arcypotężnych radiostacji – radio Antiles i Transworld Radio. Daleko na Atlantyku właśnie stąd odbieraliśmy sygnały czasu potrzebne dla kontroli chronometru.

Kończy się zaplanowany tydzień wycieczki. Nie starczy już czasu na Aves i Roques. Syci wrażeń wracamy baksztągiem, na pełnych żaglach do Chichiriviche. Kurs wiedzie prosto, wychodzimy jednak o kilka mil za nisko, za bardzo na zachód. Trzech kapitanów zapomniało o poprawce na prąd...

W kilka dni później „Maria” mozolnie walcząc z przeciwnym wiatrem i pasatową falą pożeglowała z powrotem do Mr Jonesa, do gościnnej zatoki Pertigalete, tym razem na dłuższy postój.

## PODNIĘBNY REJS

Conrad pisał, że w portach statki butwieją, a załogi schodzą na psy. „Maria” była dobrze zabezpieczona przed zbutwieniem i przedłużający się w Wenezueli postój jej nie zaszkodził. Rozsychała się trochę w słońcu i obrastała tam, gdzie nie starczyło farby przeciwporostowej. Natomiast załoga miała wszelkie szanse „zejścia na psy”. Przyczyną było uczucie zawieszenia i oczekiwania. Czekaliśmy na wizy, na statek polski, wreszcie na informację ze Szczecina w sprawie wymiany załogi. Panowało głuche milczenie i nie zdawaliśmy sobie sprawy, że część ważnych listów nie dotarła po prostu do kraju. Przed zgnuśnieniem ratowali nas rodacy.

Gdy wyłoniła się perspektywa dłuższego wyjazdu na Wielkanoc, trzeba było przede wszystkim zabezpieczyć „Marię”. Zamknięty teren przystani i zycziwe oko Mr Jonesa chroniły jacht przed amatorami cudzego mienia. Ryzyko silnych wiatrów i wielkich fal w osłoniętej zatoce było też minimalne, ale Ludek przygotował „Marię” jak na nadejście kataklizmu.

Kalecząc ręce i nogi wbił dwie duże kotwice w pobliską odsłoniętą rafę. Potem zaczęło się wspólne przeciąganie łańcuchów. Sto metrów „dziesiątki” ma swoją wagę nawet w wodzie i dopiero podwiązanie pustych pływaków ułatwiło zadanie. trzecia kotwica z rufy i dwie podwójne cumy podane na brzeg dopełniły zabezpieczenia.

Teraz był czas na atrakcje lądowe. Barcelona, Valencia, Caracas, Puerto Cabello, liczne zaproszenia, spotkania, wizyty w konsulacie – wszystko to dzięki gronu polskich przyjaciół. Serdeczny Edward Szymczuk, nasz „relation officer” zorganizował nawet małą konferencję prasową dla lokalnych dzienników.

Po świętach spędzonych u przemyśłych Wielopolskich zbieraliśmy się do powrotu na jacht, gdy Jurek zaproponował:

– Chcecie polecieć do Canaimy?

Nie bardzo wiemy, gdzie jest Canaima, ale jasne, że chcemy. Na mapie Wenezueli łatwo odszukać rzekę Orinoko i jej południowy dopływ Caroni. W górę tej rzeki, przy kolejnym dopływie – Rio Carrao,

leży osiedle Canaima. Znajduje się w dżungli, u stóp Wyżyny Gujańskiej i można tam dotrzeć tylko samolotem. Wokół rozciąga się dziki teren, w niewielkim tylko stopniu spenetrowany przez białego człowieka. W tamtych właśnie rejonach Conan Doyle umiejscowił akcje swojego Zaginionego świata. Kółka osiedli na mapie to zaledwie kilka chat indiańskich lub paręset metrów wyrównanej ziemi jako lądowisko.

Rankiem 17 kwietnia ładujemy się do biało-czerwonego „Mooneya” – jednosilnikowej, 4-osobowej sportowej awionetki. Na skrzydłach znak rozpoznawczy YTA: Yankee-Tango-Alfa. Silnik już pali, ale drzwi otwarte, w środku spiekota. Samolot kołuje na skraj lotniska, a Jurek zgłasza do wieży plan i parametry lotu. Potem sprawdzanie instrumentów według check list – szybko i dokładnie punkt po punkcie.

– No to jedziemy – Jurek przekrzykuje wycie silnika.

„Mooney” już w powietrzu, ale biedny pilot musi się znów meldować. To nie czas wolnych rycerzy przestworzy, teraz lata się pod kontrolą ziemi, wszystko regulują surowe przepisy. Pod żaglami mamy na szczęście jeszcze swobodę. W samolocie kilkanaście zegarów, trzy kompasy i VOR, czyli radionamiernik UKF. Ten ostatni bardzo przydatny – podaje wektory względem lotniska i ułatwia ustalenie kursu.

Na dole znikają wzniesienia centralnego masywu, zaczynają się równiny ciągnące się od Andów do delty Orinoko. Ziemia pusta, brunatnoczerowna, gdzieś zieleń drzew i tereny pastwiskowe. Chmury gęstnieją, schodzimy więc w dół i sprawdzamy położenie. Lot staje się wyboisty – silne turbulencje rzucają maszyną. Lekki podenerwowanie, już od kilku minut wypatrujemy Orinoko. Wreszcie ukazuje się pasmo rzeki. Wielkie rozlewiska, łachy, zakola, z boku las, dżungla. Potem zieleń przerzedza się, widać w oddali most i miasto Ciudad Bolivar. Tracimy wysokość, brzęczyk przypomina o wysunięciu podwozia. Lądowanie gładkie, ale 15 minut opóźnienia. Jeszcze kwadrans, a wszczęto by alarm w eterze i poszukiwania. Boczny wiatr pod chmurami był bardzo silny i zdryfowało nas 20 mil na południe. Teraz tankowanie i odpoczynek przy „refresco”. Z okien poczekalni obserwujemy, jak grupa Amerykanów wysypuje się z samolotu linii „Avensa”. Guardia Nacional sprawdza skrupulatnie dokumenty. Nas to jakoś ominęło... A jeszcze nadal nie mamy wiz.

Po pół godzinie czekamy gotowi na skraju pasa.

– Yankee-Tango-Alfa listo para despege!

– Autorrizado!

– Recibido, gracias!

Pułap niski, 1200 metrów. Silne turbulencje, samolotem rzuca i kręci. Z lewej zaczynają się rozlewiska rzeki Caroni. Tysiące wysepek, porohy, bystrza, przykossy. Z dali wyłania się płaskowyż z charakterystycznymi „mesetami”, płasko zakończonymi górami stołowymi. Między szczytami otwiera się zielona dolina i ciągnie jak dziki trawnik wzdłuż koryta rzeki. Samolot schodzi niżej, widać okrągłe chaty indiańskie, osadę i wodospad. To już Canaima. Po chwili kołujemy na kawałku płaskiego terenu, wzbijając tumany czerwonego kurzu.

Upał, cisza, tylko pomruk wodospadu Hacha i skrzek kolorowych papug. Poniżej wodospadu zakole rzeki tworzy rozlewisko. Taplamy się w herbacianej toni – posmak ma cierpkawy. To chyba wyplukane z lasów kwasy humusowe nadają wodzie taki kolor i smak. Potem ścieżką w dżungli idziemy 2 km dalej do

obozu Ucaima, gdzie mieszka słynny przewodnik – Jungle Rudi. Obóz to 3-4 domki dla kilkunastu osób. Cisza, zapach rzeki, drzewa, krzewy, orchidee. Bardzo szczupły mężczyzna koło pięćdziesiątki, o wyglądzie trapera, zaprasza do odpoczynku i przysiadania obok.

– Osiadłem tu na dobre kilkanaście lat temu. Nie wyobrażam sobie życia w mieście – opowiada o sobie.

Nazywa się właściwie Rudolf J. Truffino van Lujt, jest Holendrem, weterynarzem z zawodu, przewodnikiem z zamiłowania. Umożliwia chętnym odpoczynek i obcowanie z dziką przyrodą. Organizuje wycieczki łodziami w górę rzeki do wiosek Indian. W porze suchej prowadzi kilkutygodniowe wyprawy, połączone ze wspinaczką, do Salto del Angel, najwyższego wodospadu świata. Właśnie to miejsce chce nam pokazać Jurek z powietrza. O sukcesie zadecyduje jednak pogoda.

Świt jest czysty. Startujemy więc pospiesznie, bez śniadania. Nikomu nie trzeba się meldować. Tutaj lata się jak za dawnych czasów – mapa na kolanach i dobra obserwacja. Śledzimy bieg rzeki. Przed nami niebezpieczne wzniesienia, co chwila przesłaniane rosnącymi chmurami. Prądy powietrzne rzucają kadłubem samolotu. Na szczęście chmury rozstępują się, widzimy urwiska, jakby pionowe ściany baśniowych zamczysk. Ludek z mapą w ręce woła:

– Teraz w prawo!

Skręt nad brzegiem wąwozu i widać wodospad. Zielony płaskowyż urywa się stromą ścianą, woda wali zeń 1000-metrową strugą. Zataczamy jeden krąg i drugi. To tu jest Avionetta Point, gdzie w 1936 roku pilot dżungli Jimmi Angel usiłował wylądować wśród krzewów górskiej platformy. Samolot rozbił się, ale załoga wyszła cało, odkrywając zamiast poszukiwanego złota i diamentów wspaniały wodospad. „Mooneyem” zaczyna znowu rzucać, wracamy najkrótszą drogą. Ogromne płaskie wzniesienia opadają nagle jak ucięte nożem, dalej równina i zieleń dżungli.

Niespełna godzinę byliśmy w nierealnym świecie. Rośnie apetyt – pójść tam z Rudim i dotknąć!

Wylatujemy z Canaimy ciesząc się, że zobaczyliśmy to miejsce w stanie mało cywilizowanym. Za parę lat polowe lądowisko zostanie wyasfaltowane i zwałą się chmarą turyści spod Niagary.

Przed zachodem słońca jesteśmy z powrotem w Valencii. Ze zmarzniętymi nogami wysiadamy prosto w spiekotę lotniska. Skończył się podniebny rejs do dżungli – a może to był tylko sen?

## ZACZYNAJEMY SIĘ SPIESZYĆ

Wróciliśmy na zakurzoną pyłem pobliskich cementowni „Marię” i na normalny wikt z kaszki manny i szprotów z olejem, ale nad Orinoko jeszcze raz udało się nam trafić. Pan Karol Sikorski, nasz opiekun w Guanta, jechał samochodem do Puerto Ordaz i zabrał ze sobą dwie osoby z „Marii”. Przecinając wysuszoną sawannę i nadrzeczne oazy – morichale – samochód dotarł nad wielką rzekę, do atlantyckiego portu w głębi lądu, gdzie czasem zaglądają masowce PŻM. Potem trasa wiodła jeszcze dalej, do budującej się hydroelektrowni Guri i do osady poszukiwaczy diamentów nad Rio Claro. To miejsce jakby żywcem przeniesione z Dzikiego Zachodu szczególnie urzekło Ludka.

Po powrocie z wycieczki nadeszła wiadomość, że polski statek „Polanica” wchodzi do odległego o 200 mil portu La Guaira. W dwa dni później zawitała tam także „Maria”, cumując niedaleko „Polanicy”. Na

statku nie było oczekiwanych kolegów ze Szczecina. Jednak w La Guaira dotarła do nas telefoniczna wiadomość, że nowa załoga dla „Marii” i Ludka przybędzie w końcu czerwca do portu Callao w Peru. Wyjaśniało to sytuację. trzeba tam doprowadzić „Marię” i to jak najprędzej. Odcinek z Panamy do Peru z przeciwnym prądem i wiatrem wymagał sporej rezerwy czasu. Należało się spieszyć skracając postoje i rezygnując z ciekawych miejsc. Ludek przystał na to bez entuzjazmu. Pośpiech nie leżał w jego intencjach ani w założeniach rejsu. Nie było jednak lepszej alternatywy.

Od początku, od wyjścia ze Szczecina Ludek był poddawany różnym formom nacisku: „Musisz się ogolić”, „Trzeba zrobić pranie”, „Nie powinieneś jeść teraz czosnku”, „Nie chodź nago”... Rejs miał być dla niego szczytem życiowej swobody, uwolnieniem od sztucznych więzów, a tu wciąż to samo. Ludek buntował się, demonstracyjnie burczał, ale w końcu, dla świętego spokoju, ustępował. Teraz doszedł nowy przymus – spieszyć się.

Pożegnaliśmy Wenezuelę na dobre – naszych przyjaciół z łądu i polskich rybaków ze stojącej w La Guaira „Iremy”. Pasat złapał nas w swoje objęcia, dmuchnęło 5-6 B z NE i zaczęła się żegluga niemal atlantycka. Wysoka fala, wiatr z tyłu i rozparta spinakerbomem genua jako jedyny żagiel. Na trawersie Antyli Holenderskich Ludek zabrał się z zapalem za radionamierzanie. Jeszcze w La Guaira pan „radio” z „Polanicy” po wielu godzinach żmudnego czyszczenia i sprawdzania uruchomił strupieszalego Zenitha. Teraz znowu odbiornik się zaciął, więc Ludek markotny zaszył się w koi. Śpi albo leży, miętosząc linkę w nerwowym odruchu. Potem Andrzej szturchnął Zenitha i radio zaczęło odbierać. Ludek też odżył, robił namiary, łapał sygnały czasu, miał pożyteczne zajęcia na długo.

Przy silnym wietrze przeloty dzienne były rekordowe: 130-140 mil na dobę. Po zawietrznej mignęły nam zdradliwe skałki Los Monjes, potem zarysował się wysoki łąd – półwysep Santa Marta w Kolumbii. Do tego kraju nie chcieliśmy zachodzić, nie tylko z powodu pośpiechu. Porty Kolumbii słyną z bandytyzmu i zatrzymywanie się jachtem jest niebezpieczne.

Morzem płynęło teraz dużo zielska, gałęzi, pniaków. Niósł je chyba przybrzeżny przeciwprąd z ujścia rzeki Magdalena. Kilkanaście mil dalej widać ostrą granicę nie zmieszanych toni: granatowej – morskiej i zielonej – rzecznej. Wiatr przybrał jeszcze na sile i nagle ogarnął nas niepokój. Ta zielona toń, może to nie rzeka, a po prostu płycizny? Zrobiło się ciemno i rozbłyły światła na słabo widocznym lądzie. Wydawało się, że brzeg jest blisko, za blisko, na mapie był przecież krzyżyk oznaczający sterczące gdzieś tutaj kamienie. Potem napięcie przeszło, nie było realnego niebezpieczeństwa. Po kilku dniach wiatr osłabł, niebo zaciągnęło się chmurami. Zaczęły padać deszcze. Była to wspaniała, nie ograniczona kąpiel pod ciepłym natryskiem wody bez soli. Którejś nocy Andrzej wyciągnął mnie z koi:

– Chodź, zobaczysz ognie św. Elma!

Na topie bezana, grot, na antenie i ostrych narożach reflektorów radarowych jaśniały brzęczące zielonkawe ogniki. Wyglądało to fascynująco. Z nową falą ulewy wszystko znikło. Za dnia ukazał się łąd, powinna to być Panama. Pochmurne niebo uniemożliwiało sprawdzenie pozycji, a radio znowu strajkowało. Wieczorem Ludek długo przepatrywał lornetką brzegi szukając latarni Manzanillo. Przezorność była na miejscu, gdyż słabe błyski widoczne były tylko przez szkła. Wkrótce widoczność się pogorszyła, lecz pozycja już była wiadoma. Wiatr ucichł zupełnie i nazajutrz już tylko na silniku dopchaliśmy się do Colon-Cristobal. „Maria” stanęła na kotwicy kilkaset metrów od brzegu, niemal u wrót Kanału Panamskiego.

## BRAMA OCEANÓW

Rozplanowaliśmy niedzielne zajęcia: przegląd silnika i porządki w bakistach. Roboty rozbabrana, a tu ciągną goście, przyplływają wpław lub bączkami. Po chwili grono na pokładzie jest już całkiem spore. Amerykanie dziwią się banderze, rejsowi prywatnym jachtem...

– Wypuścili was? – pytają konfidencko. Sama obecność „Marii” robi propagandę.

Piekielny upał. Bez przerwy serwuję zimne napoje gościom i Andrzejowi, który zlany potem nie przerywa pracy w silniku. Świetny pomysł miał pracownik kapitanatu, przywożąc nie tylko certyfikat i formularze, ale także... bryłę lodu.

„Maria” otrzymała już błyszczące świadectwo kanałowe z numerem zakodowanym przez komputer. Termin przejścia został ustalony na czwartek. Pozostało uzupełnić wodę, paliwo, prowiant i dokupić mapy. Stanęliśmy więc bliżej miasta w wygodnym Panama Canal Yacht Club. Tutaj Teliga wyciągał swojego „Opty” do malowania. Kilka osób go pamięta.

– Przetarł wam drogę – mówi pilot kpt. Reinheimer, przypominając kłopoty, jakie miał Leonid z władzami. Rzeczywiście, „Maria” nie odczuła już trudności.

Na razie czekało nas przejście 70 km kanału i martwiłem się o cumowników. Regulamin wymagał, by na pokładzie znajdowało się pięć osób załogi – cztery do cum i jeden sternik. Prócz tego urzędowy pilot. Kogo prosić o przysługę? Zapomniałem, że Ludkowi szczęście sprzyja. Ochotnicy znaleźli się sami. Dwaj żołnierze – jeden Murzyn, drugi biały – mieli dzień wolny i chęć na wycieczkę. Kiepsko trafili – lało od świtu. Pilot zjawił się ostatni. Również Murzyn, ubrany nienagannie – uniform, biała koszula, krawat, w klapie wizytówka: „Cpt. Gilbert Card”. Porozumiał się radiotelefonem z centralą, błysnęła zgrabnym wiązaniem pętli na cumach i ruszyliśmy. Pierwsze słuzy „Maria” przeszła bez problemów u burty holownika eskortującego radziecki dźwig pływający. Potem jezioro Gatun uspiło wszystkich monotonnym krajobrazem i siąpiącym deszczem.

Emocje zaczęły się niespodziewanie w ostatniej słuzy – Miraflores. Najpierw nie udało się dojść do kei i prąd zaczął obracać jachtem. Pilot polecił pełną naprzód i zanim ster zadziałał, łódka huknęła w betonowe nabrzeże. Sypnęły się iskry, ale nic się nie stało. Okucie bukszprytu przyjęło uderzenie, nawet rysy nie było. W chwilę później centrala dała dyspozycję, by przejść na drugą stronę słuzy do burty krewetkowca. Znowu diabelski prąd okręcał bezwładnie „Marię”.

– Go ahead! (Pełna narzód!) – popędza pilot.

Lecimy dużym gazem. Mam gotową cumę na dziobie, jednak najpierw trzeba rzucać rufową. Stalowa przegroda słuzy rośnie w oczach, pilot szamocze się z zaplątaną lina na rufie.

– Oh Christ! (Chryste!) – woła.

Cuma poszła precyzyjnie. Zgrabnie chwycona i obłożona na krewetkowcu wytrzymała napięcie i wyhamowała rozpędzoną „Marię”. Uff! Było gorąco. Może lepsza byłaby cyrkulacja w słuzy? Żeglarze w Cristobal Ostrzegali, by nie ufać zbyt pilotom, gdyż nie mają wprawy z jachtami. Nie wiemy, jakie doświadczenie żeglarskie miał kapitan Gilbert Card, natomiast na pewno pięknie wiązał pętle i bezbłędnie rzucał cumą...





Śladami Teligi – przystań *Panama Canal Yacht Club*

Do przystani klubowej w Balboa, po drugiej stronie kanału, dopłynęliśmy już po ciemku. Wszystkie jachty cumowały tam do mocno zakotwiczonych boi, a łączność z lądem zapewniała stale kursująca motorówka. Żeglarze spotykali się w barze lub na werandzie klubowej. Na specjalnej tablicy wisiały oferty sprzedaży i kupna jachtów, ogłaszali się kapitanowie szukający załóg lub „jachtostopowicze” oczekujący możliwości rejsu. Na tej samej tablicy wycinki z gazet ostrzegały przed doborem przed doborem przypadkowych i nieznanymi osobami, w ostatnich bowiem dwóch latach w rejonie Panamy zginęło w tajemniczych okolicznościach ponad 30 jachtów żaglowych i motorowych. Przypuszczano, że dokonali tego przemytnicy narkotyków, którzy wślizgiwali się do załóg, usuwali właścicieli i porywali jednostki do swoich celów. Bandytyzm i piractwo – tego się nie spodziewaliśmy! Na „Marii” do samoobrony była rakietnica, pistolet flowerowy i petardy. Petarda w puszcze od konserw to już granat.

Wieczorem była w klubie tzw. happy hour, szczęśliwa godzina, kiedy na tacach leżały gratisowe zakąski, a drinki były tańsze. Siedząc tam przy piwku i wsłuchując się w wesoły gwar braci żeglarskiej życzyliśmy sobie w duchu, by dni, które czekały „Marię”, upływały tak szczęśliwie, jak te godziny odprężenia w klubie.

## DO RÓWNIKA NA PATEFONIE

*Ocean Passages for the World* – oceaniczne szlaki świata – doskonale angielskie wydawnictwo informacyjne podaje dla żaglowców dwie trasy z Panamy do Peru i Chile. Pierwsza to droga pasatowa. Długi, tysięczny kurs zachodni, w okolice wysp Galapagos, potem zejście „w dół” na południe, aż do szerokości 30 stopni S i powrót na północ, z prądem i wiatrem, wzdłuż brzegów Chile i Peru. razem ponad 3000 mil z dość korzystnymi układami wiatrów. Do bliższych portów Ekwadoru i Peru, aż po Callao,

możliwa była znacznie krótsza trasa przybrzeżna. Panowały tam niepomysłne warunki – przeciwny prąd o sile 2 węzłów i stałe wiatry południowe. Jednakże w niektórych latach i w niektórych miejscach można było się spodziewać korzystnych lokalnych przeciwpądów. Wyglądało to zachęcająco.



Na pokładzie „Marii” zainstalowano beczkę

Decydując się na ten drugi wariant, zdawaliśmy sobie sprawę, że bez używania silnika trudno będzie „Marii” przepchnąć się pod Prąd Peruwiański i zdążyć w planowanym czasie do Callao. Pomocniczy, 15-konny silnik był sprawny, wypielegnowany przez Andrzeja. Problemem była natomiast ilość paliwa. Pojemność zbiorników jachtowych wystarczała zaledwie na 60 godzin pracy „Penty”. Było to mało. Jeszcze w Cristobal zakupiliśmy pustą 200-litrową blaszaną beczkę i stalowymi ściągniętymi umocowaliśmy ją w dziobowej części pokładu, na starych podporach tratwy ratunkowej. Miał to być dodatkowy zbiornik. Sylwetka „Marii”, wyróżniająca się potężnym zapasowym sterem na pokładzie i drewnianą skrzynką pod masztem, wzbogaciła się więc o nową pękatą osobliwość. Ostateczny zapas paliwa w zbiorniku, beczce i kanistrach obejmował około 360 litrów. To już było „coś” i zaczynając przy bezwietrznej pogodzie żeglugę po Pacyfiku mogliśmy grać „na patefonie”, ile wejdzie. „Na patefonie” czy „katarynie” – to oczywiście na silniku.

Za wyspą Taboga dogonił „Marię” duży holownik służby wiertniczej, cały załadowany beczkami. „Seahorse” California – odczytaliśmy nazwę na rufie. Zatrzymał bieg i czekał na zbliżenie.

– Może was pociągnąć? – przyleciało przyjazne pytanie.

Załoga, trzech młodych Niemców, poczuła europejską solidarność. Nie skorzystaliśmy z oferty, gdyż szybkość holownika była zbyt duża. Ich gest był jednak ładny. Stracili dla nas sporo czasu, a na koniec podrzucili baterijkę chłodnego piwa.

Kurs „Marii” biegł teraz wzdłuż południka 80 stopni W i gdzieś z boku zostawały Wyspy Perłowe. Ludek marzył o łowieniu perel, ale termin spotkania w Callao nie zostawiał czasu ani na Wyspy Perłowe, ani na szukanie skarbów kapitana Flinta na niedalekich Wyspach Kokosowych.

Zatoka Panamska skończyła się szybko. Warunki klimatyczne i żeglugowe zmieniały się teraz z dnia na dzień. „Oceaniczne szlaki” podają dosłownie: „W tym rejonie opady są częste, natomiast w porze deszczowej leje jak z cebra”. Rzeczywiście, deszcz padał ogromnie intensywnie. Ściekającą z żagli deszczówką uzupełnialiśmy zapasy wody pitnej, a kąpiel i pranie były bez ograniczeń. Na szczęście było jeszcze ciepło, lecz pod koniec mokrej wachty zęby już szczykały. Niskie chmury i ciemne wałki szkwałów przypominały Bałtyk, ale woda roiała się od delfinów i codziennie spotykaliśmy płynące samotnie i wytrwale żółwie. W dzienniku pojawił się okrągły zapis – 10 tysięcy mil morskich od początku rejsu. Równie czwarta część zaplanowanych przez Ludka 40 tysięcy mil drogi. Również przebyte południki od 15 stopni E do 80 stopni W wskazywały, że „Maria” przeszła przez ćwiartkę ziemskiej kuli.

Na razie przeloty dzienne były dobre i nastrojały radośnie. Optymizm był jednak przedwczesny. Pierwszy lekki kryzys nastąpił w pobliżu granicy kolumbijsko-ekwadorskiej, gdzie dotychczasowy kurs południowy trzeba było zmienić na południowo-zachodni. Dość silny wiatr wiał uparcie od dziobu, fala hamowała jacht i żaden hals nie był korzystny. coraz częściej silnik musiał pomagać żaglom. Obecność zimnego prądu stawiała się teraz wyczuwalna, robiło się coraz chłodniej, mimo że jacht zbliżał się do równika. Zachmurzenie nieba utrudniało obserwacje, toteż pozycja nie zawsze była pewna.

We wtorek 4 czerwca przejaśniało. Poranna obserwacja wskazywała, że moment przekroczenia równika nastąpi późnym popołudniem. Neptun sprawił jednak niespodziankę. Andrzejowa kulminacja dała szerokość 00 stopni 00,1' N. Jeden kabel – 185 metrów od równika! W dziesięć minut później poszły w górę trzy zielone rakiety zwiastujące, że „Maria” przepłynęła na półkulę południową. Na pokładzie było dwóch nowicjuszy, którym należał się chrzest – Andrzej i ja. Uszło to jakoś uwadze przedstawiciela Neptuna i trzeba mu było delikatnie przypomnieć. Chrzest był nietypowy – hiszpańskie imiona losowaliśmy z czapki. Andrzejowi przypadło imię „Gamba”, mnie zaś dźwięczne „Marisco”. Uroczystości nie celebrowano, ale obiad był dobry – kielbaski wiedeńskie z pomidorami. Diabły morskie nie zęcały się nad załogą i nie kazały pałaszować kanapek ze smarem maszynowym. Chleba było mało, a dewizowy towot potrzebny był silnikowi. Zbyt cenny dla neofitów.

## PRÓBA CIERPLIWOŚCI

Prawdziwe trudy żeglugi pod zimny Prąd Peruwiański zaczęły się dopiero teraz. Pozornie żegluga była przyjemna. Świeży wiatr w żaglach, słońce, wokół ptaki i tęponose delfiny. Jednak zmudne halsy nie przesuwały jachtu do przodu. Spora fala uniemożliwiała użycie silnika i dwudziestomilowy odcinek do najbliższego cypla – Cabo Pasado – męczyliśmy przeszło dwie doby. Dalsza droga wyglądała podobnie. ludek przypuszczał, że ciężka beccka na dziobie powoduje bicie kadłuba o falę i hamowanie. Cierpliwie więc przetankował małą pompką do oleju 100 litrów ropy do pustych już zbiorników. Poprawa była

nieznaczną. Główna przyczyna leżała gdzie indziej – po prostu kadłub w ostatnich dwóch tygodniach gwałtownie obrósł żyłkami morskimi i długa „broda” hamowała szybkość jachtu. „Maria” pracowicie odwaliała skiby fal, ale efekty przypominały wysiłki wioślarzy na basenie treningowym. Niecierpliwie zaczynała wkładać się w serca.

Czy w ogóle tą drogą dopłyniemy do Callao? Odwrót do Panamy nie wchodził w rachubę, na drogę pasatowa było już trochę późno. Pozostawało forsowanie silnikiem. Gdy tylko stan morza na to pozwalał, maszyna pracowała, napełniając jacht jazgotem i wibracją. Żmudne i hałaśliwe przebijanie się do przodu męczyło wszystkich psychicznie, a obawa o całość silnika szarpała nerwy Andrzeja. W tym okresie pogorszyło się także jedzenie. Zapasów było sporo, ale jakościowo mało atrakcyjne – konserwy rybne, zupki w proszku, kasza... Z upływem czasu dola kucharza stawała się niewdzięczna. Widok kaszy jęczmiennej rozdrażniał nawet niewybrednego dotąd kapitana.

Starannie zapisywane godziny pracy silnika wskazywały, że paliwa wystarczy zaledwie do Guayaquil lub którejs z małych osad na granicy Ekwadoru i Peru. Guayaquil! – to była myśl od dawna nurtująca mnie i Andrzeja. Największy port Ekwadoru, do którego regularnie zachodzą polskie liniowce. Tu można by złapać statek idący do Callao wraz z załogą i zapasami dla „Marii”. Wejście do portu było jednak trudne – długa delta rzeki, prądy i mielizny. Ludek jeszcze w Panamie wykluczał możliwość wchodzenia tu „Marią”. Jak go teraz nakłonić?

Za przylądkiem Santa Elena wpływaliśmy w obręb szerokiej zatoki Guayaquil. Wiatr zaczął dmuchać z korzystnej strony, można więc było odstawić silnik. Nadszedł czas na generalną rozmowę. Ludek wywinął się chytrze:

– Ja nie widzę możliwości ani konieczności wejścia. Chcesz, masz „Marię” do dyspozycji, wprowadzaj sam...

Chciałem, ale nie podjąłem ryzyka. Markotny patrzyłem, jak w stronę niewidocznego portu płynie szparko duży rybacki kuter, który mógłby nas tam zaciągnąć.

Uradziliśmy, by dojść do Paity, dość dobrze osłoniętego portu w północnej części Peru. Liczył się teraz każdy litr paliwa. Łagodny, boczny wiatr w zatoce pozwalał na postawienie żagli. Przy braku fali była też wyjątkowa okazja do oczyszczenia kadłuba z narośli. Znowu przydały się ubranka piankowe i ołowiane ciężarki. Część podwodna jachtu wyglądała jak łąn krokusów. Pąkle wyrosły do 15-20 cm długości. Na szczęście nie zdążyły jeszcze zwapnieć i odchodziły lekko pod cięciami szpachelki. Podjęte decyzje przyniosły odprężenie. Można było znowu cieszyć się rejssem i krajobrazem. Wzdłuż brzegu ciągnęły się piaskowe klify, dalej góry i pustynia. Pod zboczami przycupnęły osady rybackie. Wracające z połowu łodzie podpływały do „Marii” podzucając ryby lub prosząc o papierosy. Na salingach rozkiwanych masztów stały załoga chroniąc się w ten sposób przed bryzgiami fal.

Wreszcie ukazała się Paita – małe miasteczko nad zatoką, pełne pustynnego piasku. Spróchniałą łodzią przybywa na „Marię” urzędnik kapitanatu i celnicy, oczekujący obowiązkowego regala – podarunku w postaci papierosów. Przywożą cenną wiadomość: jutro przybywa do Paity polski trawler „Cetus”, łowiący w ramach spółki polsko-peruwiańskiej.

„Cetus” rzeczywiście przyszedł. Stał tylko kilka godzin, ale jego załoga otoczyła „Marię” ciepłą serdecznością. Rybacy pomogli w naprawie alternatora, zaopatrzyli w paliwo, wodę i prowiant – kropla dla statku, bardzo dużo dla nas. Dowiedzieliśmy się także, że statek PLO „Wyspiański” jest opóźniony i będzie

w Callao za trzy tygodnie. Mieliśmy 400 mil drogi, czas gonił, dalszy postój nie miał sensu. Przed odejściem władze portowe zażądały 60 dolarów za trzy dni kotwiczenia w zatoce. Było to niesłychane. Nawet przejście Kanału Panamskiego wypadło taniej. Po wielu perypetiach Ludek wpłacił drobną zaliczkę. Jakie będą niespodzianki w innych portach? Wychodziliśmy w morze znów podenerwowani.

W przedrejsowych wypowiedziach Ludek podkreślał, że wyprawa „Maria” jest dla niego próbą przyjaźni, że ciekaw jest, czy wytrzymamy ze sobą, czy nie pożrą nas nerwy i „depresja morza”. Było w tym echo doświadczeń innych wypraw, gdzie różnice temperamentów górowały nad dyscypliną wewnętrzną poszczególnych osób. Nie wierzyłem nigdy by ten problem miał nas szczególnie dotyczyć, ale wypowiedź Ludka zmuszała do uwagi i samokontroli. Z perspektywy całego rejsu nawet drobne irytacje nie były warte „funta kłaków”. Tak się złożyło, że na stosunkowo spokojnych wodach wschodniego Pacyfiku załoga „Marii” została poddana wielkiej próbie, nie tyle przyjaźni, ile cierpliwości. Napięte terminy, bezsilność wobec oporów natury, wielodniowy hałas i wibracje silnika, wszystko to prowokowało i potęgowało stan podenerwowania.

Ludek nie ukrywał, że jest zmęczony tą fazą rejsu. Przyznawał rację wszelkim przesłankom rozumowym, nakazującym przepychanie się do przodu, ale czuł do tego nieprzewartą niechęć.

– Czy złamiecie sobie karierę, wracając do pracy później?

Nie chodziło tylko o pracę i rodziny. Gdyby nowa załoga wraz z zaopatrzeniem zjawiała się wcześniej w Callao i musiała tam oczekiwać „Marii”, przyniosłoby to niepomierne kłopoty organizacyjne i finansowe. Goniła nas zatem wspólna konieczność.

O dziwo, od Paity żegluga szła sprawniej. Nagrzane słońcem pustynne obszary zmieniały nieco kierunek wiatru. Korzystne halsy były coraz dłuższe, a prąd miejscami jakby słabł lub odwracał się. Koło przylądków występowały jednak stare trudności. Morze w tym rejonie kipiało życiem. Bogactwo ryb przyciągało delfiny, foki, lobos – wilki morskie i roje ptaków. W niektórych miejscach nad ławicą ryb zawisała ciemna wirująca chmura, z której spadał dosłownie nieustanny deszcz nurkujących pierzastych strzał. Widok był fascynujący. Zbiorowy mord ryb odbywał się w niemal zupełnej ciszy.

„Maria” wolno, ale uparcie przesuwała się na południe. Każdy przebyty stopień szerokości geograficznej – 60 mil, notowany był jak sukces regatowy. Umiarkowany wiatr nie powodował fali, silnik mógł więc pracować długimi okresami. Paliwo z „Cetusa” kończyło się, co zmusiło nas do wejścia do kolejnego portu – Chimbote. Tym razem postój trwał tylko 2 godziny.

Jak w zwolnionym filmie krajoznawczym przesuwały się dalej pastelowe brzegi, wysepki, zatoki o dźwięcznych nazwach: cała panorama Kordylarów. Mapę wybrzeży Peru poznawaliśmy na pamięć.

Wreszcie, ósmego lipca, wyrasta wyspa San Lorenzo osłaniająca Callao, widać redę, okręty wojenne. Nieco z boku, za portem, są przystanie. „Maria” kotwiczynie niedaleko pomostu Yacht Club Peruano. Kontaktujemy się z lądem. Odprawa graniczna uproszczona, postój w klubie darmowy. Statek „Wyspiański”, którego oczekujemy, ma zjawić się w porcie za kilka dni. Potem dostajemy telegram, że dwaj zmiennicy – Jurek Pisz i Kazik Jasica przyplyną dopiero następnym statkiem. Rozczarowanie, po co było się spieszyć?

Siedzimy przy świeczkach, butelce „vino tinto” i wszystkim smutno. Dla Andrzeja i dla mnie to koniec rejsu, a dalsza trasa kusi. Zostawiamy Ludka samego na niepewnym gruncie. Nawet dosłownie, bo kotwica wlecze się, nie chce trzymać w kamienistym podłożu. Niewiele pomaga dodanie drugiej i trzeciej.

– Ludku, pamiętasz taki wrześnieowy, słoneczny rejs po zalewie, w latach, gdy nie było wychodzenia w morze? W sześciu na „Witeziu II”. Beztraskie pływanie, aż do wyczerpania prowiantu i pieniędzy. Potem było wiele ciekawszych wypraw, ale tamta pozostawała najpiękniejsza. Dopiero teraz, na „Marii”, powtórzył się podobny rejs. Mieliśmy znowu piękne chwile, przygodę, jaką trudno wymarzyć i powtórzyć, przeżycia do przemyślenia na długo...

W kilka dni później byłem już z Andrzejem na „Wyspiańskim”. Trap podniesiony, cumy oddane. Na kei drobna sylwetka sprężystym krokiem uciekała od sentymentu pożegnań.

– Ludek! Ludek!

Usłyszał, przystanął.

– Jak z próbą przyjaźni?

Ręka i kciuk podniosły się w górę.

Statek wycofywał się, obracał. Noc ogarniała zatokę. Daleko, tam gdzie na cyplu La Punta jarzyły się światła szkoły morskiej, pozostawała niewidoczna już „Maria”.

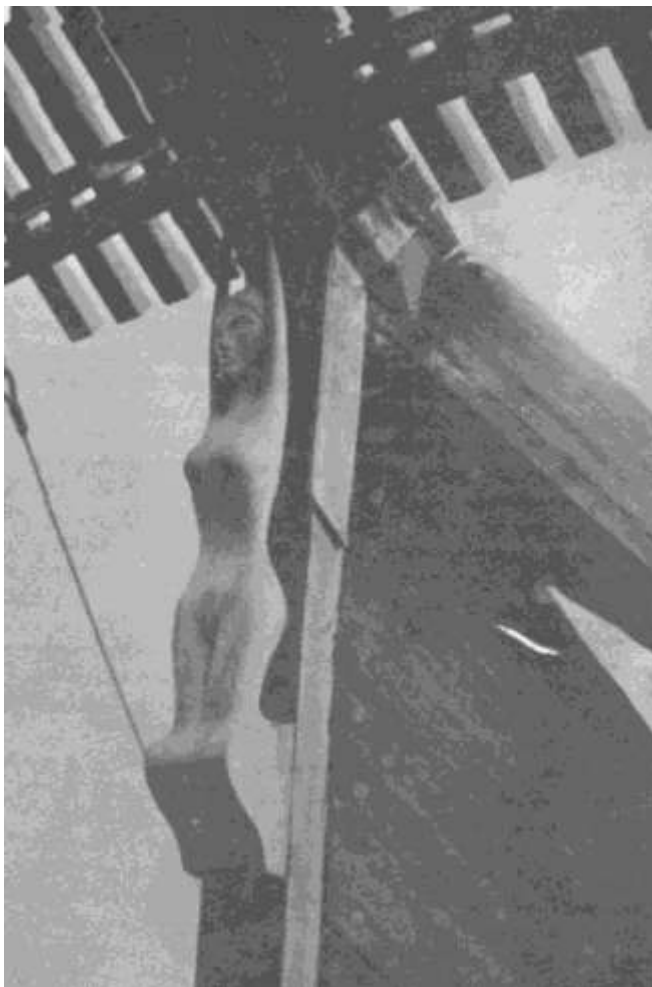
\* \* \*

Dla „Marii” i Ludka Mączki Peru było tylko etapem, a nie zakończeniem rejsu. Nowi członkowie załogi, Pisz i Jasica, przyплыли innym statkiem dopiero dwa miesiące później. Tymczasem Ludek zadomowił się w Callao i Limie. Z właściwą sobie bezpośredniością nawiązał liczne kontakty i zaprzyjaźnił się z wieloma osobami – Peruwiańczykami, miejscowymi Polakami, żeglarzami różnych narodowości. W kapitanie „Marii” odezwała się dusza geologa. Korzystając z okazji wyprawił się kilka razy w ukochane Andy. Ułatwili mu to polscy alpiniści z Krakowa, a potem poznany kolega po fachu, inżynier Leszek Piotraszewski.

Nowa załoga po zaokrętowaniu na „Marię” zajęła się generalnym porządkiem i przeglądem jachtu. Koledzy zainstalowali bardzo potrzebną windę kotwiczną, pomalowali i przygotowali „Marię” do dalszej drogi. Próby uruchomienia nowej radiostacji amatorskiej przeciągnęły termin opuszczenia Callao aż do początku lutego 1975 roku.

Wyruszyli, kierując się na Galapagos, Polinezję i Australię, by płynąć tak, jak pisał o sobie Teliga – cały czas do Polski, tylko okrężną drogą.

My, dwaj byli członkowie załogi „Marii”, wracaliśmy do kraju bardziej bezpośrednio. Na pokładzie „Wyspiańskiego” towarzyszył nam trzeci żeglarz – Stanisław Cisek wraz ze swoim „Narcyzem”. Okazało się, że Staszek po osiągnięciu Barbados popłynął dalej przez Grenadyny, Grenadę i Trynidad do Wenezeli. W La Guaira spotkał „Wyspiańskiego” i kapitan statku zgodził się zabrać samotnika i jego jacht do Polski via Peru. W ten sposób spotkaliśmy się ponownie wszyscy w Callao, a Staszek zdążył doposażyć jeszcze „Marię” swoim sprzętem.



Galion „Marii” dłuta Macieja Dowhyluka

Z Callao statek podążył dalej na południe, do portów Matarani i Ilo. Korzystając z przedłużających się postojów wyruszyliśmy ze Staszkiem na wariackie improwizowane wycieczki. Bez wiz i pieniędzy, z jedzeniem w plecakach, dotarliśmy w głąb Andów do ruin inkaskich cytadel i nad jezioro Titicaca. Peru wynagrodziło w ten sposób trudy ostatnich tygodni żeglugi i przykrość rozstania.

Stara marynarska shantie mówi o mitycznym porcie Hilo, z którego nikt nie wraca. Dla nas prawdziwe peruwiańskie Ilo było portem ostatecznego pożegnania rejsu, stamtąd statek szedł już prosto do kraju. Piosenka ma jednak trochę racji. Nie powrócimy w pełni nigdy. Zostawiliśmy część siebie gdzieś tam na Atlantyku, Karaibach, w Canaimie czy Andach.



Trasa „Marii” od Szczecina do Callao