

Jacek Czajewski

MORSKIE OPOWIEŚCI

Warszawa 2009

Copyright by Jacek Czajewski

Wydanie 1.: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2000
ISBN 83-87012-73-4

Wydanie 2.: Wydawnictwo Wielki Błękit, Warszawa 2009
ISBN 978-83-61217-09-1

Spis treści

Od autora
Sposób na życie
Sztorm
Żeglowanie na wschód
Interklub
Celnicy z Kłajpedy
Przygoda podrywacza
Otkuda jachta ?
Czy byliśmy w Lipawie ?
Inflot
Europa
Komandor z Rygi
Złota zupa
Bo nie zna życia, kto nie służył w marynarce
Sawa
Trzebież
Zatrzymać się natychmiast
O wopięście szybszym od światła
Ani zimnej, ani ciepłej
JOP
Hrabia Lolo
Trzeci kieliszek
Alkoholowe problemy
Dźwięk fujarki
Przygoda w Sassnitz
Nieporozumienia graniczne
Pilot do Oslo
Bosman czy admirał
Wywrotka
Goście
Sylwestrowa przygoda
Arabska awantura
Jak uczyliśmy Libijczyków żeglarstwa – Jan Krzysztof Frąckowiak
Nietypowe załogi
Szczecińska Szkoła pod Żaglami - Zbigniew Kosiorowski
Boże Narodzenie
O Rudzie Krautschneiderze opowieść
Latarnia na bukszprycie
Przyczynek do teorii manewrowania
Białe niedźwiedzie
Wspomnienie z przyszłości
Drogi

Motto:

Kiedy rum zaszumi w głowie,

Cały świat nabiera treści -

Wtedy chętnie słucha człowiek

Morskich opowieści.

Od autora

Niemal każda duża wyprawa żeglarska owocuje po jej zakończeniu książką, a przynajmniej jednym czy kilkoma reportażowymi artykułami w prasie żeglarskiej. Tymczasem żeglarstwo morskie to w przytłaczającej większości krótkie, najwyżej kilkutygodniowe rejsy, rzadko będące źródłem tematu, dla którego sięga się po pióro. Paradoks ten sprawia, że wiedza o rejsach będących udziałem nielicznych jest ogromna, natomiast o rejsach stanowiących podstawę morskiego żeglarstwa nigdzie przeczytać nie można. Dlatego postanowiłem podjąć próbę opowiedzenia o tych typowych, dalekich od wyczynu, niedalekich morskich pływaniach, w których miałem okazję uczestniczyć. Dołączyłem też dwa teksty mych Przyjaciół – Zbigniewa Kosiorowskiego oraz Jana Krzysztofa Frąckowiaka, bo opisują one nasze wspólne przygody i nawiązują do niektórych wątków moich opowiadań. Opowiadania te mają jedną wspólną cechę: są prawdziwe i prawdziwi są ich bohaterowie, choć nie zawsze wymienieni z imienia i nazwiska. Wszystkie opisane w nich wydarzenia rzeczywiście miały miejsce, choć czasem przestawiono ich chronologię, może nieco podkoloryzowano tło, niezbyt ściśle odtworzono dialogi i drugorzędne fakty. Zresztą nie drobiazgowa ścisłość faktograficznego opisu była mym zamiarem i mam nadzieję, że wybaczą mi to Ci, którzy ze mną pływali. Zależało mi raczej na odtworzeniu atmosfery tych rejsów i przedstawieniu typowych problemów, z jakimi musieliśmy się borykać, problemów nie mających nic wspólnego np. z nawigacją. Chciałem pokazać w małej skali własnych przeżyć obraz siermiężnego okresu polskiego żeglarstwa morskiego, które rozwijało się w warunkach ograniczeń paszportowych i dewizowych, kłopotów z zaopatrzeniem, nieufności władz rodzimych i obcych. Mimo to wspominam ten okres z sentymentem i przechowuję go w pamięci jako czasy, gdy jachty były z drewna, a ludzie z żelaza.

Tym wszystkim, z którymi miałem szczęście żeglować książkę tę dedykuję

Jacek Czajewski

SPOSÓB NA ŻYCIE

Dlaczego ty ciągle na morze się pchasz?

Czy mało ci sztormów na brzegu?

Bałwanów i piany z pewnością dość masz,
manewrów o miejsce w szeregu!

Z zakrętów historii wciąż w oczy dmie wiatr,
dryfuje w płycizny i skały,
codziennosc mgłą szara zasłania ci świat,
marazmy jak cisze nastały.

Więc po co na morze? Napelniaj kieszenie!
Wszak honor, uczciwość – za burte zmył czas.
Nie lepiej pójść z prądem, porzucić marzenie,
niż karku nadstawiać i falę brać w twarz?

A jednak nie lepiej! Na morzu, gdy ciężko,
wiadomo kto, ile z załogi jest wart,
protekcja nie działa, oszustwo jest klęską
i nikt nie rozdaje znaczonych nam kart.

Rzetelność i przyjaźń znalazły tu azyl,
na lądzie je próżno gonicie,
dlatego na morzu są cele mych marzeń.
Żeglarstwo – to sposób na życie!

SZTORM

O świcie nie było jeszcze żadnych oznak zapowiadających możliwość radykalnej zmiany pięknej pogody, jaka panowała od kilku dni. Kadłub jachtu, uskrzydłony żaglami wypełnionymi wiatrem o umiarkowanej sile, chylił się lekko na zawietrzną i ciał dziobem niewielkie fale osiągając przyzwoitą prędkość. Tuż po piątej słońce wychyliło rąbek swej tarczy spoza bezchmurnego widnokregu i poczęło wolno unosić się ponad jego linię ogrzewając zziębniętych żeglarzy porannej wachty. Jeden z nich przekazał ster oficerowi i zszedł pod pokład przygotować śniadanie, drugi - zgodnie z uświęconą od wieków tradycją - zabrał się do mycia pokładu i porządkowania lin. Reszta załogi jeszcze spała. W tym momencie nic nie wróżyło nadciągania gwałtownego sztormu, który miał zburzyć ową rutynę codziennego, morskiego bytu kilku ludzi na pokładzie jachtu kilkunastometrowej długości napędzanego energią wiatru za pośrednictwem kilkudziesięciu metrów kwadratowych żaglowego płótna.

Pierwszym zwiastunem sztormu był, zdawałoby się irracjonalny, niepokój kapitana. Stary - takim mianem określa się zwykle kapitana bez względu na jego wiek - choć lubił długo spać, wstał wyjątkowo wcześnie, jeszcze przed pobudką. Wyszedł na pokład, rozejrzał się uważnie po jachcie, morzu, niebie, popatrzył na wschodzące słońce, ale żaden z jego pięciu zmysłów nie potwierdził tego, co podpowiadał mu ów szósty, zwany instynktem, przeczuciem, intuicją, czy jak tam jeszcze. A może to po prostu organizm Starego reagował pogorszającym się samopoczuciem na nadchodzące zmiany ciśnienia, zbyt subtelne, by mogły poruszyć wskazówkę aneroidu? Wrócił pod pokład i sięgnął po spis radiostacji. Termin transmisji najwcześniejszego komunikatu meteorologicznego przypadał dopiero za dwie godziny. Odłożył książkę spisu i przystąpił do porannej toalety.

Przy goleniu paskudnie zaciął podbródek, co mu się raczej nie zdarzało. Dezynfekując okaleczenie uświadomił sobie przyczynę swej niezręczności: była nią zmiana rytmu kołysania. Z zachodu poczęła nadchodzić jeszcze słabo wyczuwalna, wytłumiona, martwa fala. Krzyżując się z równie niską, żywą falą wywoływaną aktualnie wiejącym w tym rejonie wiatrem zakłócała od czasu do czasu częstotliwość i amplitudę przechyłów jachtu, dotąd dość regularnych. Morze ostrzegało w ten sposób, że gdzieś, niezbyt daleko tłucze się zła pogoda i kto wie, czy wkrótce nie nadejdzie bliżej. Wiatr wprawdzie jeszcze nie tężał, począł jednak zdradzać tendencje do zmiany kierunku. Zachodził, jak powiadają żeglarze, to znaczy podążał za pozornym ruchem słońca. Wskazówka aneroidu tkwiła niezmiennie w tym samym miejscu, ale delikatne pukanie kapitańskiego palca w osłaniającą ją szybkę spowodowało, że przesunęła się o pół działki w lewo. Po godzinie, już nie ponaglana zmieniła położenie aż o dwie działki, znów w kierunku mniejszego ciśnienia. To mogło oznaczać tylko jedno: w stronę jachtu bardzo szybko sunął głęboki niż. Jego zbliżanie zasygnalizowały też cirrusy - delikatne, pierzaste obłoczki, wydłużone i haczykowato zakończone przypominały wachlarz rybich ości rozrzuconych po niebie. Nadbiegły z północno-zachodniej ćwiartki widnokregu wyprzedzając pełnzące za nimi coraz niższe, gęściejsze i ciemniejsze chmury.

- Securite! Securite! Securite! - zachrypiał radiodbiornik złowieszczą zapowiedzią ostrzeżenia o niebezpieczeństwie poprzedzającą tym hasłem właściwy komunikat pogodowy.

- Do wszystkich statków! - kontynuował spiker. - Ostrzeżenie o bardzo silnym sztormie w ciągu najbliższych kilku godzin. Wiatr z kierunku nord-west o sile 10, w porywach 12 stopni Beauforta ... Dalej następował rutynowy opis sytuacji barycznej oraz szczegółowa prognoza pogody.

Stary uciszył narosły po zakończeniu komunikatu gwar podnieconych głosów. Pokręcił gałkami odbiornika, wyłowił z szumów i trzasków sygnały kilku radiolatarni, namierzył kierunki ich położenia za pomocą obrotowej anteny, wykreślił je na mapie otrzymując pozycję jachtu. Potem chwycił sekstant. Pomiar kąta wzniesienia słońca nad widnokregiem i kilka minut obliczeń pozwoliły nanieść na mapę jeszcze jedną linię pozycyjną, która potwierdziła prawdziwość pozycji z radionamiarów. Zrozumiałe, że w sytuacji zbliżającego się sztormu chciał dokładnie znać pozycję jachtu i tylko tak mógł ją wyznaczyć, bo nie dysponował odbiornikiem nawigacji satelitarnej czy systemów radionawigacyjnych, ani nawet radarem. Pochylony nad mapą z cyrklem i ekierkami w rękę mierzył, kreślił, kalkulował.

- Musimy przyjąć ten sztorm na morzu - rzekł wreszcie. - Nie ma innego wyjścia.

- A nie zdążylibyśmy uciec z wiatrem, o do tego portu? - zapytał nieśmiało Mały wodząc palcem po mapie. Był najmłodszym członkiem załogi, pierwszy raz na morzu i widać było, że się bał.

- Może zdążylibyśmy, a może nie. Ryzyko jest zbyt wielkie - odparł Stary. - Jak nie wejdziemy do portu, a narastający wiatr i fala mogą to uniemożliwić, znajdziemy się w śmiertelnej pułapce, bezpośrednio przy brzegu, o który się rozbijemy. Jedyna nasza szansa to pchać się pod wiatr, jak najdalej od brzegu. Zresztą - dodał - znam ten port. Jest słabo osłonięty. Przy tym kierunku wiatru nie utrzymamy się na cumach. A wejść do portu tylko po to, by się roztrzaskać o nabrzeże ... ? Dopiero pokazywano by nas palcami!

- Ale ... - próbował-jeszcze coś wtrącić Mały.

- Koniec dyskusji - przerwał Stary. - Tu też przeżyjemy. Teraz trzeba przygotować siebie i jacht. Drugi oficer zadba, by kuk podał solidne śniadanie. Potem niech przygotuje jakieś ciepłe żarcie na zapas, bo nie wiadomo, czy uda się nam coś upitrasić bez poparzeń trzeciego stopnia.

- Może być kasza gryczana? Owiniemy garnek w koce, to długo będzie ciepła.

- Dobrze. I gorącą kawę oraz herbatę do termosów. Ponadto, Drugi, dopilnuj umocowania tego całego twego majątku, garów, talerzy, prowiantu, żeby mi to nie fruwało po całym jachcie. Ta uwaga dotyczy wszystkich. Wyciągnąć sztormiaki, gumki, swetry, ubranie na zmianę, a resztę klarnetów dobrze zasztauować! Aha, panie Drugi! - kontynuował Stary. - Pomyśl o tych, co będą przesadzać w hołdowaniu Neptunowi; gdzieś na wierzchu naszykuj łandryny, jabłka, suszone śliwki. To ich będzie trzymać przy życiu. No i nie zapomnij o wypompowaniu do sucha zęzy.

- Aj, aj, sir! - skwitował polecenia Drugi pozując na oficera angielskiej Navy.

- Pan Trzeci - ciągnął Stary - przygotuje sztormowy fok i lajfliny. Przeciagniemy je wzdłuż burt od dziobu do rufy i każdy, kto wychodzi na pokład niech zapina wokół nich linki swego pasa bezpieczeństwa. Już od teraz, żeby się przyzwyczaić. Trzeba też uszczelnić luki, założyć blindklapy na iluminatory.

- Co z żaglami? - spytał Trzeci.

- Na razie nic. Chcę je nieść póki mocno nie wieje i oddalić się jeszcze od brzegu. Pan Pierwszy wie, co ma robić? Sprawdzić sprzęt ratunkowy i sygnalizacyjny, wynotować charakterystyki latarni, które znajdują się w polu widzenia i tak dalej - odpowiedział Stary sam na swoje pytanie. Pierwszy był doświadczonym żeglarzem i nie trzeba mu było przypominać jego obowiązków.

Załoga przystąpiła do pracy, jednak nie zdążyła jej zakończyć. Zaledwie po upływie godziny na widnokregu pojawiła się czarna, wypiętrzona chmura, spod której wystrzeliła jasna pręga spienionej gwałtownym wiatrem piany i pomknęła z ogromną prędkością w stronę jachtu.

- Jezu! Biały szkwał! Patrzcie, biały szkwał! - krzyknął sternik.

- Wszyscy na pokład! Grot precz! - ryknął wachtowy oficer, ale już było za późno. Pierwsze uderzenie wiatru pochyliło jacht prawie o dziewięćdziesiąt stopni. Z wewnątrz jednocześnie z wia-

zanką przekleństw dobiegł brzęk rozsypujących się sztućców, które wypadły razem z szufladą, łomot naczyń kuchennych wylatujących z źle zamkniętych szafek i innych przedmiotów. Jacht nabierał prędkości grożąc zniszczeniem wtłoczonego w wodę zawietrznego relingu. Chwilę potem wiatr ustał, jak nożem uciął. Maszt wrócił do pionu i wtedy przyszło drugie uderzenie szkwału. Tego ciosu grot nie wytrzymał. Pękając z hukiem armatniego wystrzału podzielił się na dwie wściekle furkoczące części połączone jedynie obramowującą je likliną.

- Grot precz! Zrzucić go! Prędzej! - ponaglał Stary. Ktoś zlużował fał, ktoś uwiesił się na odpornej tkaninie, dwóch innych usiłowało poskromić, stłamsić rękami, zdusić nogami, zębami, całym ciężarem ciała, fałdy opadającego dakronu, które wyrwały się jakby były żywymi istotami walczącymi o życie. Bom, uwolniony od stabilizującego jego położenie, naprężonego wiatrem żagla, miotał się z burty na burtę wykorzystując luz na przytrzymujących go szotach i usiłował strącić z nadbudówki żeglarzy przywiązujących do niego okiełznany wreszcie płótno. - Zostaw ten fał! - komenderował dalej Stary usiłując przekrzyczeć gwiżdżący na wantach wiatr. - Ja wybiorę szoty, a ty wyluzuj topenantę grota! Trzeba opuścić bom i oprzeć go o nadbudówkę, bo powyrzucą nam ludzi za burtę. Szybciej! Żarty się skończyły!

Wreszcie udało się zrobić jaki taki porządek z grotem i unieruchomić bom. Podwójne zarefowanie bezana odbyło się już bez większych kłopotów, a zamiana dużego foka na sztormowy przebiegła w komfortowych wręcz warunkach, bo na czas tej operacji sternik skierował jacht z wiatrem. Bryzgi rosnących fal przestały nękać pracującą na dziobie załogę, a i z żaglami łatwiej można było sobie poradzić, gdyż prędkość działającego na nie wiatru zmalała o prędkość jachtu, podobnie jak maleje napór wiatru dmuchającego w plecy rowerzysty, w miarę jak rozpędza on swój wehikuł. Na pokładzie nie było nic więcej do roboty. Jacht wrócił na kurs. Żeglował teraz dość ostro pod wiatr, skośnie do sporej już fali, w którą nurkował czasami wzbijając dziobem fontanny wody. Zrobiło się chłodno i wszyscy, oprócz wachty służbowej, zeszli pod pokład.

W mesie panował niesamowity bałagan. Koce, ubrania, talerze, pasy ratunkowe - wszystko to leżało na podłodze dokładnie wymieszane tworząc stos sięgający poziomu dolnych koi. Drugi oficer usiłował nawet zaprowadzić porządek, mobilizował do tego innych, ale szybko dał za wygraną. Duża fala, przechyły, brak doświadczenia załogi - wszystko to niweczyło wysiłki Drugiego.

- Nie ma na to rady - skwitował sprawę Stary, który ze sceptyczną miną obserwował próby doprowadzenia wnętrza jachtu do normalnego stanu.

- Przeżyją chłopcy ze dwa takie sztormy, to nauczą się właściwie zamykać szuflady i upychać wyposażenie. Teraz nie damy rady zlikwidować tego bigosu.

Wolni od służby wsunęli się do koi, szczęśliwi, że czeka ich kilka godzin względnego spokoju. Względnie, bo jachtem potężnie kołysało, a drewno kadłuba skrzypiało we wszystkich wiązaniach, jakby za chwilę miało się rozpaść na pojedyncze klepki. Każda fala wznosiła najpierw dziób zwiększając jednocześnie boczny przechył, a następnie, gdy dziób zjeżdżał już gwałtownie po jej zboczu, dźwigała do góry rufę. Jacht prostował się, a nawet pochylał w przeciwną stronę, zwalniał bieg podczas wspinaczki na grzbiet następnej fali i z ponownie zadartym ku niebu dziobem poczynał zataczać kolejny zwój spiralnej trajektorii, która dosłownie skręcała wnętrzości. Ten i ów wyskakiwał nagle z koi i pędził na pokład zaciskając ręką usta, a przez odsuwaną przy wychodzeniu pokrywę zejściówki wraz z podmuchem wiatru i bryzgami wody wpadał do wewnątrz wrzask oficera:

- Na zawietrzną, idioto, rzygaj na zawietrznej! Głowę nisko, pod reling i trzymaj się, bo wypadniesz!

Mały chorował najbardziej. Po kilku wycieczkach na pokład nie miał już siły zejść na dół. Mókł, marzył i gdyby ktoś chciał wyrzucić go za burtę, nie broniłby się. Było mu wszystko jedno.

- Zjedz coś, masz tu suszoną śliwkę. A może wolisz kawałek chleba? - zatroszczył się oficer.

- Nie mogę niczego przełknąć, a wszystko już wymiotowałem.

- To czym karmisz te cholerne ryby? Po co rzygasz, jak nie masz czym? - włączył się do rozmowy sternik.

- Nie wiem, muszę, wymiotuję już tylko żółcią - kwilił Mały - wyciwało mi żołądek na lewą stronę.

- To uważaj! Jak poczujesz w ustach taki mięsisty krążek, ściśnij go zębami i nie puść.

- Dlaczego? Jaki krążek? - jęczał półprzytomnie Mały?

- Bo wypadnie ci za burtę cały układ trawienny; ten krążek to zwieracz odbytu.

Ordynarny żart uzupełniony jeszcze informacją, że po to są fale na morzu, żeby byle kto żeglarzem nie mógł zostać i złośliwy rehot odpornego na chorobę morską sternika wykrzesał z małego resztkę ambicji. Wyczekał na większy przechył, sięgnął ręką po odrobinę wody za burtę, wyplukał nią usta, obmył twarz i zwłókł się do mesy. Zastanawiał się na wet przez moment nad zdjęciem mokrych spodni, lecz doszedł do wniosku, że to zbyt trudna operacja. Wprawdzie łatwiejsza niż ich zakładanie angażujące obie ręce i wymagające chwilowego stania na jednej nodze bez trzymania się, co przy takiej chwiejbie graniczy z cyrkową sztuką, ale nie chciał ryzykować dłuższego pozostawania w pozycji różnej od horyzontalnej, w której, o dziwo, łatwiej mu było opanować torsje. Wturlał się więc mokry do koi przekonując samego siebie, że nie będzie więcej wymiotował, bo przecież nie ma czym. I tak był dzielniejszy od tego obiboka z drugiej wachty, zwanego Komandosem który silny w gębie, na pokład podczas sztormu wychodził tylko pod groźbą użycia siły, a z koi wstawał jedynie po to, by opróżnić pęcherz i foliowy woreczek napełniany treścią żołądkową przy akompaniamencie zwierzęcych odgłosów. Stary też cierpiał na morską chorobę, ale w krańcowo odmienny sposób niż reszta załogi.

- Kuk! Masz coś do jedzenia? - pytał. - Tak trzęsie tym jachtem, że muszę zjeść cokolwiek, bo zaczyna mi się robić słabo.

Skończył się dzień i jacht pędził teraz w ciemność bezgwiezdnej nocy. Odkosy rozcinananej dziobem fali jarzyła się bladozielonym światłem silnie fosforyzującego planktonu, co pozwoliło dostrzec przyczynę pojawienia się dziwnych drgań, jakby dreszczu przebiegającego od czasu do czasu wiązania kadłuba i liny takielunku. To duży fok, zwinięty i przywiązany do kosza dziobowego rozluźnił swe sploty bardziej pod wpływem atakującej go fali niż wiatru. Teraz już i wiatr, którego siła przekroczyła jedenaście stopni Beauforta, wciskając się między fałdy żagla wypełniał je, szarpał i groził rozerwaniem płótna, a nawet wyłamaniem kosza i zniszczeniem relingu. Żagiel trzeba było odwiązać i schować pod pokład.

- Sami nie dacie rady - stwierdził informowany o sytuacji Stary.

- Trzeba obudzić podwachtę, niech pomogą.

- Podwachta na pokład! - krzyczał w ucho Małemu jego oficer. - Zakładaj gumki, sztormiak i wychodzimy!

- Znowu my? Przecież dopiero skończyliśmy wachtę - bronił się Mały.

- No właśnie dlatego. Jesteśmy teraz podwachtą, którą się wzywa do pomocy w potrzebie. Wstawaj!

Po kilku minutach sylwetki dwóch oficerów pełzły po nawietrznej na dziób. Za nimi ciągnęły się dodatkowe liny asekuracyjne, którymi kazano, im się obwiązać niezależnie od pasów bezpieczeństwa. Mały luzował te liny, drugi załogant sterował, Stary dyrygował akcją. Dotarli. Jeden usiadł i odwiązywał szamoczący się żagiel, drugi, rozplaszczony na brzuchu, starał się wcisnąć pod siebie uwolnione płótno, sztywne jak blacha. Żagiel wraz z usiłującymi go poskromić żeglarzami zsuwał się po równi pochyłej pokładu, spychany dodatkowo parciem sztormowego wichru i kaskadami wody. Ta była wszechobecna, wlewała się do gumowych butów, wciskała pod sztormiaki mocząc do ostatniej nitki ubrania i bieliznę. Mimo to sztormiaki utrudniały wymianę

nagrzanej ciałem wilgoci i jako tako chroniły przed utratą ciepła, niweczyły wychładzające działanie mroźnego wiatru. Po półgodzinnych wysiłkach udało się sformować z żagla nieregularną bryłę o wymiarach pozwalających na przepchniecie jej przez luk pokładowy forpiku. Śpiącego tam trzeciego oficera wywabiło wreszcie z koi energiczne pukanie w zamkniętą od spodu klapę luku. Przez jej przezroczystą, pleksiglasową szybę pokazano mu na migi, żeby na dany sygnał otworzył klapę. Czekano jedynie na chwilę względnego spokoju, nadejście fali mniejszej niż inne, takiej, która nie zdoła wejść na pokład.

Trzeci stał pod klapą i patrzył w górę. Fale przelewające się przez dziób pokrywały płytę pleksiglasu prawie półmetrową warstwą wody. Miał chwilami wrażenie, że zamknięto go w powietrznej kapsule zanurzonej wewnątrz olbrzymiego akwarium. Wypatrywał, czy nie dojrzy ryb

nad pleksiglasem. Na domiar złego akwarium nie było szczelne. Każda fala, która wpadała na pokład, wzmagala intensywność deszczu kropel kapiących spod klapy. Przechył jachtu sprawiał, że krople spadały prosto w koje Trzeciego. Dlatego nakrywał się plastikowym obrusem, a na głowę kładł ręcznik. Gdy ręcznik namókł do tego stopnia, że woda poczynala ściekać po twarzy, budził się, wyżywał ręcznik i znów mógł go używać w roli kroplochronu. Ta metoda zapewniała nieprzerwany kwadrans snu, a to było nie do pogardzenia.

Górą przetoczyła się wysoka, "dziewiąta" fala, za nią nadbiegały dwie niskie. Teraz! Gwałtowne pukanie wytrąciło Trzeciego z zamyślenia. Odpiął kandaharowe zaczepy, klapa odskoczyła i obrócona na zawiasach silnym szarpnięciem z góry legła płasko na pokładzie. W odsłonięty luk wpadł skłębiony tłumok żagla. Zaklinował się, ale ciągnięty z dołu i wpychany z góry wylądował na głowie Trzeciego. Za nim wpadli ludzie.

- Zamykaj klapę!- wrzasnęli jak na komendę. Trzeci stanął na koi, wychylił się nad pokład i sięgając po klapę zobaczył zmierzający w kierunku jachtu przerażająco wysoki grzywacz. - Zdażę - pomyślał i rzeczywiście by zdażył, gdyby liny asekuracyjne ciągnące się za skaczącymi do luku, które oparły się na jego zrębie i nie pozwoliły do końca zamknąć klapy. Zanim je odwiązano i usunięto, dziesiątki litrów słonej wody wylało się na Trzeciego i jego koję. Kwestia w jaki sposób wysuszy on ją siebie pozostawała prywatną sprawą Trzeciego.

Nazajutrz chmury przeredziły się i wyjrzało słońce. Zrobiło się weselej, chociaż wiatr jeszcze bardziej się nasilił. Przekonał się o tym Mały, gdy wychodząc na wachtę niedokładnie zapiął bluzę sztormiaka, a pas bezpieczeństwa zamierzał założyć dopiero na pokładzie. Wiatr zdarł z niego bluzę, dosłownie rozebrał go. - O rany! - krzyknął - Ale wieje! Ile to stopni?

- Trudno powiedzieć - odrzekł spokojnie Stary. - Wskazanie wiatromierza skończyło się na osiemdziesięciu węzłach, dalej podziałka już nie sięga, a sześćdziesiąt trzy węzły to już dwanaście stopni. Skala Beauforta też właściwie na tym się kończy. To huragan.

Mały po tym wyjaśnieniu skurczył się w sobie i powędrował do steru. Usiłował spojrzeć na nawietrzną, ale nie było to możliwe. Wiatr nie pozwolił otworzyć oczu. Odwrócił więc głowę i patrzył na uciekające z wiatrem fale. Osiągały monstrualną wysokość około ośmiu metrów - To przecież ze trzy piętra - uświadomił sobie. Ale dziś były też dłuższe, mniej strome, nie wchodziły na pokład. Każda ciemnozielonego, butelkowego koloru, na szczycie jaśniejąca, prześwitująca, zwieńczona szybszą od niej grzywą syczącej, białej piany. Nadbiegając od nawietrznej sięgały wyżej niż zrefowany podwójnie maleńki bezan i sztormowy fok, osłaniały żagle sobą od wiatru. W dolinie fali panowała po prostu cisza, żagle zwisały i łopotwały bezwładnie w takt ruchów kadłuba. Zbliżające się zbocze fali wynosiło jacht do góry wystawiając go w pewnej chwili na nagłe, nokautujące uderzenie huraganu. Jacht kładł się na burtę, jakby świadomie chciał zmniejszyć czynną powierzchnię ożaglowania i jednocześnie zasłonić się kilem przed furją żywiołu. Wierzchołek fali przechodził pod kadłubem, jacht spływał w ciszę panującą w dolinie i znów wszystko powtarzało się od początku. Powierzchnia pokładu i nadbudówki skrzyła się w słońcu

wykrystalizowaną na niej solą, a między falami, osłonięte nimi, równoległe do ich grzbietów spokojnie szybowały ptaki nieznanego Małemu gatunku, nic sobie nie robiąc z szalejącej wichury.

- Boże, nie wiedziałem, że sztorm może być tak piękny - wyrwała się - 'Małemu raczej myśl niż słowa, bo te wiatr wtłoczył mu spowrotem do ust i nikt go nie usłyszał.

Wkrótce trzeba było zrzucić bezan, bo zachodziła obawa, że nie wytrzyma naporu wiatru. Pod samym fokiem jacht nie był w stanie utrzymać kursu pod wiatr i należało pozbyć się i tego żagla.

Tym razem obyło się bez koniecznej wyprawy na dziób. Zanim przygotowano się do tej skomplikowanej operacji, sztormowy fok niewiele większy od dużej chustki od nosa, uszyty z podwójnego, grubego, dakronu, sam wymówił pracę. Wystrzelił z lików i poszybował w dal rozwiązując problem. Próba żeglowania na samym takielunku, bez żagli nie wypadła zadowalająco. Jacht miał za małą prędkość i słabo reagował na ster. Mogło się zdarzyć, że nie zdążyłby wykręcić dziobem pod nadchodzącą falę, a przyjęcie jej z burty lub z rufy mogłoby się skończyć wywrotką. - Staniemy na dryfkotwie - zdecydował po namyśle Stary. Wyciągnięto dryfkotwę - rodzaj mocnego, płóciennego kubła bez dna, o szerokim wlocie rozpartym drewnianym krzyżakiem i wąskim wylocie. Wypuszczona z dziobu na długiej linii powinna utrzymać jacht w linii wiatru, dziobem do fali i umożliwić mu powolny dryf z wiatrem, pozwalając na przeczekanie sztormu bez konieczności obsługi żagli i steru, o ile za rufą był dostateczny zapas przestrzeni. W tym wypadku był taki zapas. Pozwalał na dobę wygodnego dryfowania, a może nawet na dłużej. Do tego czasu sztorm może się wydmucha, a ludzie odpoczną. Udało się. Wyrzucono z dziobu dryfkotwę, linę wyluzowano tak, by dryfkotwa kryła się pod grzbietem następnej fali, gdy jacht znajdował się na grzbiecie poprzedniej. Wreszcie można było odetchnąć. Niestety, nie na długo. Źle konserwowana, nadgniła lina dryfkotwy pękła po godzinie pracy. Przed napadnięciem zmroku zdołano postawić sztormowy grot czyli trajsel.

W nocy odkryły się światła latarni morskich przed dziobem. Można było określić pozycję. Wynikało z niej, że jacht znalazł się blisko przybrzeżnych mielizn. Wykonano zwrot i jacht pomknął w morze. Rano znów zrobiono zwrot i pożeglowano w kierunku lądu, który dawał nieco osłony przed falą. Potem znów zwrot i w morze, zwrot i znów do brzegu. Tak upłynęła następna doba i jeszcze jedna. Wiatr nawet trochę zelżał, zmaląła fala stabilizując swą wysokość i długość, ale sztorm wciąż trwał. Siła wiatru oscylowała między dziesięcioma a jedenastoma stopniami Beauforta. Załoga była wykończona.

Żywiono się głównie suchym prowiantem oraz kawą i herbatą. Drugi oficer usiłował zrobić normalny - jak powiedział - obiad. W jednym garnku ugotował makaron, w drugim podgrzał wiśniowy kompot i serwował zupę wiśniową z makaronem, na drugie danie podał makaron z wiśniami, a na deser kompot wiśniowy. Nakrył do stołu, położył czysty obrus, zmoczył go wodą, by talerze się nie ślizgały, ale już przy układaniu sztućców przekonał się, że nic na stole się nie utrzyma. Jeść można było jedynie wcisnąwszy się w róg kanapy z nogami zapartymi o przeciwległą koję, balansując trzymanym w ręku talerzem napełnionym najwyżej do połowy. Dwie czy trzy osoby z całej załogi skusiły się na ten obiad, licząc również tych, którzy zaakceptowali tylko jedno z dań. Usmażone na kolację jabłka w cieście, wykrojone z rozgniecionych, poobijanych i nadgniłych w czasie trwania sztormu owoców, miały nieco większe powodzenie. Zwolenników mięsa i jego przetworów nie było. Czwartego dnia skończył się gaz w butli. Jej wymiana pociągała za sobą konieczność zdjęcia pokładowej pokrywy achterpiku i wyładowania stamtąd wszystkiego, z wnętrza na pokład, by dostać się do umieszczonej na samym dnie zapasowej butli. Przy tej pogodzie nie to możliwe. Ponadto następnego dnia zabrakło słodkiej wody i problem gotowania przestał istnieć. Całe szczęście były jeszcze kompoty w puszkach; te w słojach, rozbite, dawno już wypompowano za burtę razem z wodą z zęzy.

Wykonanie najprostszych czynności, nawet tych nie wymagających fizycznego wysiłku, stawało się udręką. Przy kolejnym podejściu do lądu pierwszy oficer, który pokpiwał sobie z zakopanych w kojach żeglarzy zwracając się do nich per "Dziuplaczki", nie był już w stanie zidentyfikować obserwowanej latarni. Mierzył kilkakrotnie . okres jej świecenia, mylił się, za każdym razem otrzymywał inny wynik.

- Daj sobie spokój, zrób zwrot i uciekaj od brzegu - powiedział Stary obserwując nieskuteczność wysiłków Pierwszego.

Stary też był w kiepskim stanie. Podczas zmiany wacht ktoś zbyt długo zostawił odsuniętą klapę zejściówki, obok której znajdowała się koja Starego. I akurat wtedy nad jachtem załamał się potężny grzywacz. Starego dosłownie wypłukało z koi. Nie dało się już w niej spać, więc przeniósł się do mesy na wolną kanapkę koło stołu. Ale i tu nie dopisało mu szczęście. Gwałtowny przechył rzucił go na deskę sztormową, która miała chronić przed spadnięciem z kanapki. Ale sztormdeska była o centymetr za krótka i pod wpływem naporu osiemdziesięciu kilogramów masy kapitańskiego ciała wygięła się jeszcze bardziej skracając swą długość. Wskoczyła z unieruchamiających ją prowadnic i Stary z całą siłą został rzucony na stalową rurę nogi stołu. Przejmujący ból uderzenia powracający przy każdym głębszym oddechu, nie mówiąc już o kaszlnięciu, kichnięciu czy śmiechu wymownie świadczył o pęknięciu żeber. Taką diagnozę, jak się później okazało w pełni słuszną, postawił Drugi - "w cywilu" student piątego roku medycyny. Staremu nie pozostało nic jak owinać się elastycznym bandażem i zaciskać zęby przy każdym szarpnięciu jachtu.

Minęła jeszcze jedna doba zanim sztorm ostatecznie skreślił kark. Wiatr osłabł na tyle, że można i trzeba było postawić normalne żagle, bo fala gasła wolniej od wiatru i niepotrzebnie tarosiła niedożaglowanym jachtem. Zabrano się do zszywania grota pękniętego szczęśliwie wzdłuż szwu, uporządkowano z grubszą wewnątrz jachtu i wieczorem, po zapaleniu awaryjnych świateł pozycyjnych, jako że akumulatory już ledwie zipały, zawinięto do najbliższego portu. Dobrze, że zdarzyło się to w piątek, gdy służby graniczne oraz celnicy zakończyli już pracę, udali się na weekend i do poniedziałku nikt nie zawracał załodze głowy. Nie trzeba było wstydzić się bałaganu, nieogolonych twarzy, zakwaszonych, mokrych i rozsiewających niemiły zapach ubrań. W pobliskiej szopie osłaniającej mały, portowy basen mieszczący cztery motorówki, zorganizowano prowizoryczny prysznic przeciągając do środka przez dziurę po sęku w desce wąż podłączony do kranu ze słodką wodą. Załoga chłoneła ją każdym centymetrem kwadratowym skóry. Nawet pranie robiono stojąc pod prysznicem. Potem wreszcie nastąpiła przyzwoita kolacja i kilkunastogodzinny, nieprzerwany sen.

Rano, podczas śniadania Stary zapytał prowokacyjnie:

- No to kto, Panowie, wraca do domu pociągiem, a kto jachtem?

Wybuch śmiechu był jednoznaczną odpowiedzią i tylko Komandos mruzczał pod nosem, że morskie żeglarstwo to najdroższy sposób spędzania urlopu w niewygodzie.

ŻEGLOWANIE NA WSCHÓD

Było to w czasach, gdy Polska rosła w siłę, a ludziom miało się żyć dostatniej, a więc w epoce wczesnego Gierka. Zorganizowanie rejsu zagranicznego wiązało się jeszcze z pewnymi kłopotami i biurokratycznymi ograniczeniami, ale nie stanowiło problemu nie do rozwiązania, pływało się zatem dość intensywnie. Wkrótce znudziły się rejsy do wciąż tych samych portów Niemiec i Skandynawii, możliwych do osiągnięcia w czasie limitowanym długością urlopu. Kusily więc porty ówczesnego Związku Socjalistycznych Rrepublick Radzieckich, jednak tę granicę było trudniej przekroczyć niż tzw. żelazną kurtynę. Ale i we wschodniej granicy pojawiły się pewne szczeliny. Pierwszą była możliwość wyjazdu do ZSRR bez paszportu i wizy, a jedynie z odpowiednią pieczętką w dowodzie osobistym zezwalającą na przekraczanie granic demoludów czyli państw demokracji ludowej. Niestety, aby przekroczyć granicę ZSRR jachtem trzeba było mieć odpowiednie zaproszenie, którego uzyskanie było prawie niemożliwe. I wtedy bariera chroniąca radzieckie imperium przed imperialistycznymi wpływami Zachodu została rozsadzona od wewnątrz. Otóż radzieckim żeglarzom też poczęły się marzyć rejsy na Zachód, a że jedynym dostępnym dla nich, nawet tylko w marzeniach, Zachodem była Polska i Niemiecka Republika Demokratyczna, więc komandor leningradzkiego (jeszcze nie petersburskiego!) klubu żeglarskiego „Wodnik” wystosował do Polskiego Związku Żeglarskiego list z prośbą o przysłanie zaproszenia dla kilku jachtów do udziału w regatach, bo pojęcie czysto turystycznego pływania, i to jeszcze w pojedynkę, w ZSRR nie istniało. List zawierał oczywiście również wyrazy sympatii, przyjaźni i wzajemne, ogólne zaproszenie polskich jachtów do Leningradu. Sekretarz generalny PZZ zaproszenie wysłał, a jednocześnie rozesłał kopię listu radzieckiego komandora do okręgowych związków żeglarskich, te zaś do klubów. Teraz nic już nie mogło zatrzymać wielkiej armady polskich jachtów, które wyruszyły na podbój ZSRR.

Tak się złożyło, że byłem jednym z pierwszych kapitanów, którzy zawinęli jachtem do tego egzotycznego kraju podpierając się kopią listu komandora oraz wpisaną w odpowiednią rubrykę tzw. „Listy załogi” marszrutą, zawierającą wykaz wszystkich bałtyckich portów ZSRR z Leningradem czyli obecnym St. Petersburgiem na końcu.

Wy płynęliśmy z Gdyni. Najbliższym portem był Bałtysk. Podejście do portu utrudniał fakt, że w pobliżu jego pustej redy spory niszczyciel prowadził strzelanie wzdłuż i w poprzek toru wodnego. Strzelał do pływającej tarczy zmieniając kursy, szybkość i pozycję w sposób nieprzewidywalny. Gejzery wody wywołane pociskami plasowały się 100 do 200 metrów od tarczy przy odległości strzelania około mili. Tak małą celność można było tłumaczyć tym, że okręt dopiero regulował celowniki lub pierwszym treningiem nowego rocznika rekrutów. Tak czy owak należało trzymać się z daleka i czekać. Trzeba przyznać, że po upływie około godziny okręt ostentacyjnie oddalił się pozwalając nam przejść, po czym znów powrócił do marnowania prochu, tym razem już za naszą rufą.

Tymczasem nastał zmierzch, a że nie chciałem wchodzić po ciemku do nieznanego mi portu i to takiego jak Bałtysk, o którym słyszałem nieprawdopodobne historie, więc spędziliśmy noc na kotwicy. O świcie weszliśmy w główki portu i wtedy zobaczyłem to, o czym mi opowiadano, a w co nie wierzyłem i nie uwierzyłbym, gdybym nie widział na własne oczy. Połowa szerokości wejścia była zagrodzona stalową siecią! Sieć wystawała na pół metra ponad powierzchnię wody i rozciągała się od brzegu do dużej, tkwiącej na środku przejścia pławy. Jak sieć rozciągnano i ściągano, czy za pomocą holownika przesuwającego pławę, czy silnikiem z brzegu za pośrednictwem zluzowanych aktualnie lin, czy na noc

zamykano całe przejście - trudno było zgadnąć. Teraz pół szerokości przejścia było wolne i jacht przepłynął bez przeszkód. Co stałoby się z jachtem wpływającym tu w nocy, gdyby się nadział w ciemności na sieć, wolałem nie myśleć.

Dobiliśmy do pomostu. Sympatyczny oficer - pogranicznik przejrzał nasze dokumenty i powiedział: „wsio w poriadku”. Stwierdził, że w Bałtysku nie ma nic ciekawego do oglądania i zapytał o nasze plany.

- Chcieliśmy popłynąć do Kaliningradu – odpowiedziałem. - Czy można?

- Czemu nie? Płyńcie!

W trakcie tej zaskakująco bezproblemowej odprawy granicznej nawiązał z załogą rozmowę jakiś cywil, a usłyszawszy, że płyniemy do Kaliningradu, przedstawił się jako pracownik portu, który właśnie skończył pracę na nocnej zmianie, wraca do Kaliningradu, gdzie mieszka, więc chętnie zamienił podróż autobusem na rejs jachtem służąc nam jako pilot. Przystaliśmy na tę propozycję i po chwili pruliśmy na silniku całą naprzód dumni z tego, że „Polonia” będzie pierwszym polskim jachtem, jaki po wojnie zawinął do Kaliningradu czyli Królewca.

Radość nie trwała długo. W połowie drogi dogoniła nas portowa motorówka, z której przeskoczył na jacht błady jak ściana człowiek w mundurze oficera marynarki handlowej i kazał natychmiast zawrócić do Bałtyska. Jak się okazało był to kapitan portu, który przegapił wejście jachtu, czy też zapomniał zaciągnąć sieć, a teraz kłął w żywy kamień nieodpowiedzialnego, świeżo mianowanego dowódcę posterunku, nie rozumiejąc jak taki idiota mógł nas puścić do Kaliningradu. Znowu zacumowaliśmy na dawnym miejscu przy pomoście, tym razem jednak pilnował nas wartownik z bagnetem na karabinie.. Zabrano nam dokumenty, rozdzwoniły się telefony, zaczęły się indagacje:

- Wy za czym w Sowieckim Sojuz?

- Z drużeskoj wizytoj!

- Kto wam razrzesił?

- Nasza władza - odpowiadałem beczelnie, wskazując palcem własny podpis na liście załogi, którą sam sobie wystawiłem jako przedstawiciel Warszawskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.

- A dlaczego wy do nas, jeśli zaproszenie jest z Leningradu?

- Bo to po drodze, a do Leningradu daleko, więc tam popłyniemy na końcu.

- Moskwa nie pozwala ani do Bałtyska, ani do Kaliningradu!

- A do Kłajpedy można?

- Do Kłajpedy tak!

Analogiczny dialog powtarzał się w każdym porcie, którego administracja nie miała nic przeciw temu, by jacht płynął do innego portu, byle tylko nie do nich. To też w każdym następnym porcie powoływaliśmy się na zezwolenie z poprzedniego i jakoś to szło. Z Kaliningradu trzeba było jednak zrezygnować. Odmówiono nam nawet postawienia pieczęci na liście załogi potwierdzającej wejście do portu i odprawę graniczną.

- Was tu w ogóle nie było i lepiej nie kwestionujcie tego. Powiedzcie też temu drugiemu jachtowi, co pływał wczoraj razem z wami, żeby też się stąd zabierał - perorował zdenerwowany kapitan portu. Tym drugim jachtem też była „Polonia”, tylko najpierw widziano ją pod żaglami, a potem bez, bo manewrowaliśmy na silniku. Nie wyprowadziłem mego rozmówcy z błędu, by go nie załamała jakoś obserwacja prowadzonej przez jego służby. I tak podejrzewałem, że wkrótce zmieni miejsce pobytu i spotka się gdzieś za Uralem z komandorem leningradzkiego jacht klubu.

Wychodząc z portu znowu mijaliśmy stalową sieć. I wówczas przypomniał mi się opis podobnej sieci, lecz zawieszanej między pływającymi kłodami drzewa, zamykającej ten sam

port w czasach wojen napoleońskich. Przytacza go C.S. Forester w tomie „Komandor” wchodzącym w skład cyklu przygód Horatio Hornblowera - oficera angielskiej Navy z tamtej epoki. To skojarzenie oraz widok drewnianych, żołnierskich baraków Bałtyjska, „styl” urządzony przed nimi palarni w postaci pierścienia okopu, na którego brzegu siedzieli żołnierze ze spuszczoneymi w głąb nogami otaczając pozostawiony w środku słup ziemi spełniający rolę popielniczki, jak też oglądany później drewniany, niskowodny, pontonowy most na Dźwinie, jedyny w Rydze, również opisywany we wspomnianym tomie Foreстера, świadczą wymownie, że w tej części świata od dwóch stuleci niewiele się zmieniło.

INTERKLUB

„Polonia” zawinęła do Kłajpedy w piątek wczesnym popołudniem. Niestety, zanim zdołaliśmy wyjść do miasta, zamknięto banki i nie byliśmy w stanie wymienić naszych czeków podróźnych na ruble. Czekala nas niemiła perspektywa spędzenia soboty i niedzieli bez pieniędzy. Szukając możliwości wybrnięcia z tego przykrego położenia uzyskaliśmy informację, że może zrealizują nam чеки w Interklubie. Nie mieliśmy pojęcia, co to za instytucja, ale znaleźliśmy ją, choć nie bez pewnych trudności. Polegały one głównie na tym, że gdy pytaliśmy o drogę po rosyjsku, ostentacyjnie odwracano się od nas plecami, język polski też powodował podobne reakcje i dopiero metoda zaczynania rozmowy po niemiecku lub angielsku nastrajała rozmówcę uprzejmie. Potem, z braku znajomości tych języków u tubylców, należało przejść na rosyjski, umyślnie kaleczony w celu odsunięcia wszelkich podejrzeń, że jest się Rosjaninem udającym cudzoziemca i można było załatwić wszelkie sprawy. Sposób ten z powodzeniem stosowaliśmy pytając o drogę lub robiąc zakupy we wszystkich krajach „Pribaltiki”, to jest również w Estonii i Łotwie, chociaż tam język polski nie wywoływał niechęci. Podejrzewam, że metoda i dziś nie straciła na aktualności po wschodniej stronie naszych granic, ale przyznam, że w tamtych czasach rosyjskiego imperializmu taka demonstracja niechęci do rosyjskiego języka była dla mnie sympatycznym dowodem odwagi, a litewska antypolskość - dużym zaskoczeniem.

Interklub, do którego wpuszczono nas dopiero po okazaniu książeczek żeglarskich, okazał się czymś w rodzaju świetnie zaopatrzonej, taniej i jednocześnie eleganckiej restauracji, z salą dancingową, bilardem, stoiskiem sprzedaży wyrobów jubilerskich, futer oraz innych, atrakcyjnych dla cudzoziemca produktów trudnodostępnych w normalnych sklepach, np. kawioru, po wolnocłowych cenach, ale tylko za zachodnie dewizy. Działał tam też kantor wymiany walut, gdzie zrealizowaliśmy чеки. Oprócz kilku osób personelu i nas, nikogo w tym Interklubie nie było. Już mieliśmy wychodzić, gdy podeszła do nas pani w średnim wieku, przedstawiła się jako kierowniczka klubu i zapytała, skąd jesteśmy. Odpowiedź, że z polskiego jachtu, rozpromieniła ją:

- Ja słyshała, że z Polski przyszła żaglowa szkuna - powiedziała piękną, kresową, archaiczną polszczyzną z silnym wileńskim akcentem. - Nie wiedziała ja wcześniej o tym. Szkoda, bo bym byłam zatrzymałam dziewczęta, a że nie zapowiadano żadnego korabia, wszystkie pojechały do domu na sobotę i niedzielę.

Też zmartwiliśmy się brakiem dziewcząt, choć było dla nas zagadką, skąd one i dlaczego. Poczęliśmy pytać o klub, o losy naszej rozmówczyni. Na temat swojej osoby nie chciała wiele mówić. Jej rodzice byli Polakami zamieszkałymi na Litwie. Ona też, dopóki nie przekroczyła ich granica: najpierw litewsko-polska, potem radziecko-niemiecka, później tylko niemiecka, a po wojnie radziecko-polska. Wyszła za mąż za Rosjanina i tu pracuje. A Interklub opiekuje się marynarzami obcych bander. Dba, żeby mogli kulturalnie spędzić wolny czas, zwiedzić zabytki, muzea, poznać kraj, wymienić pieniądze, zrobić zakupy. Należące do klubu miejscowe dziewczęta pomagają w tym, a przy okazji doskonałą znajomość obcych języków.

Brzmiało to zbyt pięknie, by mogło być prawdziwe, ale nie pozostawało nam nic innego, jak uwierzyć, zwłaszcza że nazajutrz kierowniczka zorganizowała dla nas gratis całodzienną, autokarową wycieczkę. Zwiedziliśmy Kłajpedę oraz jej okolice łącznie ze znanym, nadmorskim kurortem w Pałandze, gdzie w dawnym pałacu Tyszkiewiczów mieści się niezwykle interesujące muzeum bursztynu

Nic zatem dziwnego, że instytucja Interklubu bardzo się nam spodobała. To też po zawinięciu do Rygi, w której, jak nas poinformowano, też był Interklub i do tego blisko, chętnie skierowaliśmy do niego swoje kroki.

Klub był pełen ludzi, mężczyzn i kobiet. Różnojęzyczny gwar mieszał się z taneczną muzyką odtwarzaną z płyt, w takt której kołysało się na parkiecie kilkanaście par. Usiedliśmy przy stoliku zamawiając piwo. Zanim zdążono je podać, zjawiły się przy nas całkiem niebrzydkie dziewczyny i zostaliśmy poproszeni do tańca. Moja partnerka zapytała mnie o narodowość i nazwę statku. Odpowiedziałem, nie wyjaśniając, że „Polonia” jest średniej wielkości dwumasztowym, żaglowym jachtem. Potem zapytała o moją funkcję na statku. Dowiedziawszy się, że jestem kapitanem spojrzała na mnie z szacunkiem, rozejrzała się po sali i kiwnęła ręką na wysoką, dziewczynę tańczącą z kimś innym. Poczulem, że zaczynam być prowadzony w tańcu tak, byśmy mogli zbliżyć się do tamtej pary, co po chwili nastąpiło nastąpiło, po czym zanim zdołałem się zorientować panie zamieniły się partnerami na zasadzie „odbijanego”. Galina - bo tak nazywała się moja nowa danserka - nie wypuściła mnie spod swej opieki już do końca wieczoru.

Była Rosjanką. Bardzo ładną, zgrabną i wprost czarującą. W Rydze mieszkała od kilku lat, gdyż wyszła za mąż za Łotysza, kolegę z uniwersyteckich studiów w Leningradzie, z którym już zdążyła się rozjeść. Cały czas wypytywała mnie o Polskę, jej historię, politykę. Deklarowała, że nic o naszym kraju nie wie, nie zna ani słowa po polsku, ale bezbłędnie tłumaczyła na rosyjski polskie określenia, kiedy ich używałem z braku znajomości rosyjskich odpowiedników. Precyzyjnie prostowała, zgodnie z oficjalną ideologią, moje interpretacje wydarzeń z dawnej i współczesnej historii Polski, poprawiała pomyłki w datach, popełniane początkowo nieświadomie, a potem już celowo. Źle maskowała pojawiający się na jej twarzy wyraz zdziwienia i niedowierzania, gdy plotłem bzdury, ale trudne do wykrycia przez osobę słabo znającą polskie realia. Nie ulegało wątpliwości, że miałem doczynienia z profesjonalnym, wyspecjalizowanym w polskich problemach, choć jeszcze mało doświadczonym agentem wywiadu czy kontrwywiadu. Rola Interklubów przestała być dla mnie tajemnicą.

Czas było kończyć zabawę i wracać na jacht. Galina uparła się, że odwiezie mnie taksówką, mimo moich tłumaczeń, że nie warto, bo to bardzo blisko.

- Nie tak blisko, jak ci się wydaje - stwierdziła zatrzymując wolną taksówkę., która pojawiła się jak na zawołanie.

Pojechaliśmy. Gdy mijaliśmy port jachtowy dałem znak kierowcy, by się zatrzymał.

- To już tu - powiedziałem.

- Ależ nie! To przystań jachtów. Port handlowy jest dużo dalej.

- Tak, ale mój jacht tu cumuje - odparłem wskazując biały kadłub „Polonii”.

Galina nie umiała ukryć rozczarowania, a może nawet złości. Najwidoczniej jej zlecenie dotyczyło zebrania danych o kapitanie dużego, handlowego statku, a nie jachciny o długości kilkunastu zaledwie metrów. Pożegnała mnie nadzwyczaj chłodno.

CELNICY Z KŁAJPEDY

Z wyjściem z Gdyni były trudności. Przed kilkoma dniami zdarzył się wypadek promu na Motławie, zginęli ludzie i, jak to bywa zawsze po wypadku, czujność wszelkich służb portowych sięgnęła zenitu. A mój jacht przyszedł właśnie ze Świnoujścia, po drodze miał sztorm i załoga zgnoiła pasy ratunkowe. Bateriajki do lampek wyładowane, „proszek na rekiny” czyli barwnik w plastikowych torebkach mający za zadanie wytworzenie wokół rozbitka pomarańczowej plamy na wodzie, rozpuszczony w zęzie, zapalki sztormowe palacze zużyli do papierosów.. Na domiar złego zapomnieli zabrać na jacht dzwon z magazynu w Warszawie.

Kupienie czegokolwiek z brakujących rzeczy było marzeniem ściętej głowy. Jak wyglądało zaopatrzenia w tamtych czasach mało kto już pamięta, a tu kilkadziesiąt jachtów na gwałt usiłuje jednocześnie uzupełnić wyposażenie, bo kontrolują i jeszcze wypisują mandaty za wykryte braki.. Dzwon zrobiliśmy z okucia spinakerbomu, bateriajki kupiliśmy prywatnie za ... ruble. Szczęśliwie uratowało się pudełko od sztormowych zapalek, więc same zapalki można było zrobić ze zwykłych, posmarowanych klejem i obsypanych oskrobaną za pomocą żyletki z innych zapalek siarką. Największy problem stwarzał brak „proszku na rekiny”, ktoś jednak zauważył, że sól „Venus” do moczenia nóg ma taki sam pomarańczowy kolor. Zapakowanie jej w woreczki z folii i zgrzanie jego brzegów metodą umieszczenia ich między metalowymi płaskownikami i zapalenia krawędzi załatwiło sprawę.

- Ten numer nie przejdzie - zawyrokował ktoś z załogi.

- Chłopie! Nie takie numery przechodziły. Kiedyś inspektor wydał Kartę Bezpieczeństwa dla jachtu, który nie zatonął tylko dlatego, że już stał na dnie w płytkim miejscu przy nabrzeżu, a do tego miał reling tylko na tej burcie od strony lądu - uspokoił go zahartowany w bojach i mający mocniejszą głowę niż wszyscy inspektorzy razem wzięci pierwszy oficer.

Rzeczywiście poszło gładko, a jeszcze poratowaliśmy „Henryka Rutkowskiego”, który wówczas był keczem i wychodził do Jastarni. Właśnie upłynął termin ważności ich rakiet spadochronowych, a nowe czekały na nich w Helu. Jechać tam pociągami, po rakiety, to strata przynajmniej doby. Pożyczyli od nas, a gdy skończyła się wnikliwa kontrola i odprawa, a jacht odbijał od kei, w ostatniej chwili wyskoczył na ląd kucharz wyrzucając do śmietnikowego kontenera worek z odpadkami. Na ten worek czekał już załogant z naszego jachtu i gdy nikt nie widział, wyciągnął z niego 12 zwróconych rakiet.

Jednym słowem pokonaliśmy wszelkie trudności, a tu bosman oświadcza, że możemy płynąć dokąd chcemy, ale nie do Kłajpedy. Dlaczego? Bo właśnie powróciła stamtąd na dwóch jachtach wyprawa Związku Młodzieży Socjalistycznej, którą przyłapano na niemal hurtowym przemyśle, a w ślad za nią pismo władz Kłajpedy, że nie życzą sobie wizyt polskich jachtów. W końcu go przekonałem, że nie mając nic do sprzedawania czy ukrycia niczym nie ryzykuje.

Nazajutrz byliśmy w Kłajpedzie. Niestety, destrukcyjna działalność „kupców - ryzykantów” zaowocowała tym, że nie pozwolono nam zawinąć do portu jachtowego, lecz kazano zacumować w basenie węglowym. Z piętrzących się o kilka metrów od jachtu hałd węgla każdy silniejszy podmuch wiatru zwiewał tumany czarnego pyłu, który osiadał na takielunku, pokładzie i śnieżnobiałych burtach jachtu. Nic więc dziwnego, że aż kipiałem ze złości i natychmiast zgłosiłem pretensje ekipie, która przyszła odprawiać jacht.

- Dlaczego tu nas postawiliście nas tu, a nie w porcie jachtowym?

- Bo tam jest słaba kontrola - z brutalną szczerością odparł celnik. - Kilka dni temu dwa polskie jachty urządziły w porcie jachtowym istny bazar rozkładając towar na trawnikach. Zarekwirowaliśmy 250 składanych, damskich parasolek, 50 par dżinsów, 100 kompletów damskiej bielizny - udzielił nam wyczerpującej informacji handlowej, za którą nie jeden „turysta” byłby wdzięczny. - I to jachty z załogą polskiego Komsomołu - dodał ze zgrozą

- A to nic dziwnego - odpowiedziałem. - Po komsomolcach można się wszystkiego spodziewać. Ale my nie komsomolcy lecz uczciwi żeglarze i nie przyplłynęliśmy tu na handel.

Moja wypowiedź zmroziła ekipę. Szybko i bez słowa komentarla zakończyli odprawę i poszli, ale wiedziałem, że nam nie wierzą i jesteśmy bacznie obserwowani.

Najbliższy obserwator wcielił się w postać operatora dźwigu przeładowującego węgiel, ale widocznie przeszedł zbyt krótkie przeszkolenie w tej roli i kiepsko mu szło. Póki sypał węgiel do wody zamiast do barki, nie wtrącaliśmy się, ale gdy czerpak dźwigu zawisał nad naszym masztem i zaczął się powoli opuszczać, narobiliśmy wrzasku. Operatorowi coś się wyraźnie pomieszało. Przez oszkloną kabinę widać było jego przerażoną twarz i ręce kolejno chwytające za różne dźwignie. A potężny, wyładowany węglem czerpak nieuchronnie opadał coraz niżej, grożąc połamaniem masztu i zatopieniem jachtu. Był to zapewne jedyny przypadek w historii jachtingu, że na alarm opuszczenia jachtu załoga zamiast zakładać pasy ratunkowe, poczęła wyskakiwać na ląd. Wreszcie domorosły operator dźwigu odnalazł właściwą wajchę i czerpak znieruchomiał kołysząc się o kilka centymetrów powyżej topu, a następnie przesunął się w bok i spoczął na stercie węgla. Wściekły wyładowałem całą swoją złość na operatorze, a w takiej sytuacji jędrny, soczysty, rosyjski język jest niezastąpiony. Adresat mych przekleństw był nastawiony ugodowo.

- Niczewo, niczewo, nie serdziejcieś. Nie bezpakoicieś, ja siewodnia uże nie budu rabotać - łagodził mój wybuch schodząc z dźwigu.

Następni „cichociemni” nadciągnęli wieczorem. Dosłownie co godzinę pojawiał się jakiś obdartus i chciał kupić dżinsy, buty, a przynajmniej gumę do żucia, oferując bardzo wysokie ceny. Niezmiennie odpowiadaliśmy, że to jacht, a nie handlowy statek i tylko nie wiadomo dlaczego postawiono nas w handlowym porcie, a do sprzedania nic nie mamy. Wobec tego wyrażali chęć nabycia garderoby, którą mieliśmy na sobie. Gdy kolejny amator dżinsów obudził mnie o trzeciej w nocy, zagroziłem, że zawiadomię milicję. Nie przestraszył się.

- Zdamę uciec przez płot, zanim przyjdą - konsekwentnie udawał handlarza, który nielegalnie przedostał się na teren strzeżonego portu. Wtedy powiedziałem, że poszczuję go psem i to pomogło. Uwierzył widocznie, że mamy psa i szybko odszedł.

Rano, gdy wychodziłem do miasta, zatrzymała mnie „pieriechodna” czyli strażniczka pilnująca wejścia do portu.

- Dlaczego nie zgłosiliście, że macie psa na jachcie? - zapytała.

A wieczorem wybraliśmy się na dancng do położonego za miastem dużego, eleganckiego lokalu. Z pewnością czysty przypadek sprawił, że wśród bawiących się tam gości spotkaliśmy: celników i pograniczników, którzy odprawiali jacht, operatora dźwigu, pieriechodną i ubranego w garnitur obdartusa - nocnego amatora dżinsów. Szkoda, że szampańską zabawę musieliśmy skończyć, zanim nastała północ, bo ktoś od nas wypił żdziebko za dużo i zaczął zwracać się do wspomnianych wyżej znajomych per „ty kacapie”, co mogło być źródłem nieporozumień.

Rankiem wychodziliśmy w morze. Odprawę przeprowadzała inna ekipa. Byli sympatyczni, a jeden z nich, typowy Kałmuk, przyznawał się nawet do polskiego pochodzenia.

- Zrobiliście jakieś zakupy w Kłajpedzie? - padło pytanie.

- Ruki w wierch! - krzyknął w odpowiedzi trzeci oficer mierząc w celników z kałasznikowa, po czym pociągnął za spust. Rozległ się głośny dźwięk sprężynowej kołatki i wszyscy odetchnęli.

- Kupiłem to dla syna - oświadczył. - Robicie fajne automaty dla dzieci, chociaż walczyacie o pokój - dodał.

Dalszych pytań nie było. Wyszliśmy na silniku. Przed postawieniem żagli trzeba było dobrze spłukać z całego jachtu węglowy pył.

PRZYGODA PODRYWACZA

W centrum Kłajpedy stoi drewniany, trzymasztowy żaglowiec o rozmiarach zbliżonych do naszej „Pogorii”, przycumowany na stałe do nabrzeża. Nosi nazwę „Meridian” i jest jednym z około stu takich żaglowców, barkentyn i szkunerów, jakie Finlandia w ramach reparacji wojennych, a następnie na zamówienie, wykonała w latach 1946 - 1953 dla ZSRR. Część tych żaglowców pełniła rolę statków szkolnych należących do licznie rozsianych wzdłuż brzegów tego państwa szkół morskich, pozostałe pływały jako frachtowce, obsługując zwykle w kabotażowej żegludze niewielkie, płytkie porty. Po kilkudziesięciu latach intensywnej eksploatacji oraz kiepskiej konserwacji żaglowce te poczęto wycofywać z normalnej służby i większość z nich już nie istnieje. „Meridian” miał szczęście: dożywa swych lat jako luksusowa restauracja.

W tej restauracji bawiła się załoga jednego z polskich jachtów. Wstęp kosztował wówczas kilka rubli od osoby, co na miejscowe warunki było sporą sumą, ale dzięki dużej wyższym zarobkom w Polsce i korzystnemu kursowi wymiany rubli, ZSRR jawił się nam jako kraj niezwykle tani. Tak więc polska załoga niczego sobie nie odmawiała. Równie wesoło, choć skromniej, jeśli idzie o zakąski, bawiła się przy sąsiednim stoliku grupa Rosjan, a wśród nich śliczna, zgrabna i zalotna blondynka, zdradzająca żywe zainteresowanie towarzystwem Polaków i nie bez wzajemności. Jednemu z nich szczególnie wpadła w oko. Chciał koniecznie przelicytować kolegów w prawionych dziewczynie komplementach i okazywanych uprzejmościach, lecz nie bardzo wiedział jak, bo konkurencja była niezwykle silna i jeszcze trzeźwa. Wtem przypomniał sobie staruszkę sprzedającą kwiaty przy trapie łączącym statek z nabrzeżem. Wybiegł z zamiarem kupienia kilku czy nawet kilkunastu, ale gdy okazało się, że „babuszka” ceni je zaledwie po kopiejce za sztukę, dał jej dwa ruble za cały towar i wpadł na salę dźwigając w objęciach chyba ze sto róż, którymi obsypał dziewczynę. Katia - bo tak miała na imię radziecka piękność - zaczerwieniła się, zmieszana, zaczęła rozglądać się gorączkowo po sali i gdzieś pobiegła. - Pewnie po wazonach - domyślał się ktoś z naszych. Tymczasem rozrzuconymi kwiatami zajęli się kelnerzy, Katii wciąż nie było, a jeden z Rosjan wyjaśnił nam, że taki gest ofiarowania kobiecie ogromnego bukietu kwiatów i do tego obrzucenie jej kwiatami jest w miejscowej tradycji równoznaczny z wyznaniem miłości czy nawet z oświadczeniami, co nieco speszyło naszego bohatera.

Po kilku minutach Katia wróciła. Rozpromieniona, zaczerwieniona tym razem chyba od szybkiego biegu, bo była też lekko zadyszana, usiadła przy stoliku, wypiła szklankę czegoś chłodnego i sama poprosiła swego wielbiciela do tańca. W tańcu przytuliła się mocno, jak nigdy dotąd i szepnęła mu do ucha:

- Byłam u przyjaciółki, dała mi klucz od mieszkania. To niedaleko. Idziemy!

Nie przestając tańczyć poprowadziła go tak, że znaleźli się blisko wyjścia i po chwili szli już wzdłuż bulwaru trzymając się za ręce.. Kilkaset metrów dalej skręcili w boczną ulicę i weszli w obskurną bramę czynszowej kamienicy. Przeszli przez podwórko i zanurzyli się w ciemną sień oficyny. Drewniane schody zawiodły ich na piąte piętro. Dziewczyna wyjęła klucz, otworzyła nim wiszącą na drzwiach kłódkę i pchnęła drzwi. Weszła pierwsza, zapaliła światło i kiwnięciem głowy zaprosiła go do środka. Gdy wszedł zamknęła drzwi od środka na zasuwkę i przylgnęła wargami do jego ust. Pocałunek rozpałił ich oboje i mógłby smakować nieskończenie długo, ale Katia szepnęła coś w rodzaju, że mają mało czasu i zaczęła się rozbierać. Zanim zdjął marynarkę była już zupełnie naga i poczęła wyciągać pościel z

tapczanu. Rozbierał się powoli podziwiając jej wspaniałe ciało, ale jednocześnie rozglądał się po mieszkaniu, na które składał się tylko jeden pokój. Młde światło nie osłoniętej żadnym kloszem żarówki wiszącej pod sufitem obnażało brud nieodnawianych od wielu lat ścian. Ich nieokreślony szaro-bury kolor zgodnie korespondował z odcieniem prześcieradła rozpościeranego właśnie przez Kasię na tapczanie. Koło okna widoczny był żeliwny zlew z przedpotopowym kranem i dwufajerkowa, elektryczna maszynka kuchenna stojąca na czymś pośrednim między stołem a kredensem. Trzy kulawe krzesła, duża szafa oraz kafłowy piec dopełniały całości umeblowania. No i tapczan, na którym już leżała w wyczekującej pozie Katia.. Po co ona zapalała to światło? Nie widziałaby tego prymitywu, brudu, zrzuconej w pośpiechu barchanowej bielizny, mogącej odebrać apetyt na najpiękniejsze czereśnie. I jeszcze ta deska sedesowa wisząca na haku obok drzwi wejściowych, świadcząca o wspólnej dla całego zapewne piętra toalecie, do której każdy lokator wędrował z własną deską i gazetą. To wszystko w jednej chwili odjęło mu wszelką ochotę na miłość.

- No czto z taboj? - ponaglała niecierpliwie Katia. Czuł, że musi się jakoś z tego wycofać. Ale jak?

- Znajesz, ja słyssał, czto w was w Sojusie mnogo dziewczoczek bolnych - zaczął. Na te słowa Katia zerwała się z tapczanu. Podbiegła do porzuconej na jednym z krzeseł torebki i zaczęła w niej czegoś gorączkowo szukać. Pomyślał, że jak znajdzie, to już nie będzie miał żadnego argumentu. Znalazła i podetknęła mu pod nos....służbową legitymację.

- Czto? Ja bolna? Ja, lejtnant kontrazwietki!? - krzyczała pełna oburzenia.

Skończyło się na tym, że nasz podrywacz dostał dwa razy po pysku i nic więcej. Za to ani leczyć, ani żenić się nie musiał.

OTKUDA JACHTA ?

Każdy jacht przekraczający dwunastomilową granicę wód terytorialnych ZSRR był wcześniej czy później (raczej wcześniej) zatrzymywany przez patrolowca. Jego pierwszym zamiarem było dobiec do burty jachtu. Metodą pozwalającą na uniknięcie tego manewru, mogącego już przy niewielkiej fali oznaczać kasację jachtu, było w yprzedzenie odpowiedziami serii typowych pytań zadawanych przez dowódcę patrolowca. Ich standardowy układ był następujący;

- Chto eto za jachta?
- Otkuda jachta?
- Kuda?
- Skolko czelowiek?
- Familia kapitana?

Czasem jeszcze pytano o numer na żaglu, gdy jacht szedł bez grota lub na silniku. Po zanotowaniu odpowiedzi i sprawdzeniu, czy zgadzają się z informacjami pochodzącymi z jakichś innych źródeł, dowódca patrolowca życzył zwykle miłej podróży i pozwalał płynąć dalej. To też dziwnym wydało się załodze „Orchidei”, drewnianego jachtu typu „Conrad II” o pięćdziesięciu metrach kwadratowych żagla, że minęła już latarniowiec „Irbenskij”, weszła w Zatokę Ryską, a nikt jej dotąd nie zatrzymał.

- Popili się, czy co? - zastanawiał się pierwszy oficer.

A jednak po kilkunastu minutach oko wypatrzyło w zapadającym zmroku sylwetkę patrolowca. Był dość daleko i chyba kotwiczył za oddzielającymi go od jachtu mieliznami, czego nie można było z całą pewnością stwierdzić, bo światła nawigacyjne miał wygaszone. Nie zmieniając pozycji patrolowiec zamrugał w stronę jachtu serią błysków aldisa. Gdybyśmy nawet znali tłumaczenie cyrylicy na alfabet Morsa, to i tak nie sposób było odczytać tej depeszy nadawanej w tempie chyba ze sto znaków na minutę, jak to jest w zwyczaju radiotelegrafistów wszystkich armii świata, którzy usiłują w ten sposób zmusić respondenta do prośby o wolniejsze nadawanie, co jest równoznaczne z jego przyznaniem się do niższych kwalifikacji. Treść depeszy była jednak na tyle oczywista, że nie należało jej zauważać. Dobijanie do patrolowca, czego z pewnością domagał się jego dowódca, wymagało zawrócenia z drogi i lawirowania całą noc pod wiatr wśród mielizn, które należało okrążyć. Ale skoro okręt po raz trzeci powtórzył depeszę, trzeba było coś zrobić. Wysłałem więc w jego stronę za pomocą umieszczonej na topie masztu lamy sygnalizacyjnej zwanej szczytówką serię kropek i kresek w jeszcze większym tempie niż on to robił, a przyszło mi to tym łatwiej, że moja depesza składała się z ciągu znaków następujących po sobie w sposób zupełnie przypadkowy, bez żadnego ładu, składu ani sensu. Jedyne sygnał wywołania i zakończenia był prawidłowy. Odpowiedzi nie było. Radziecki radiotelegrafista widocznie uznał naszą wyższość, choć honor lub dowódca nie pozwolił mu jej potwierdzić prośbą o wolniejsze nadawanie. Dumni z siebie żeglowaliśmy dalej nie zmieniając kursu.

Ciemna noc i siąpiący z zachmurzonego nieba kapuśniaczek otuliły jacht nieprzeniknioną zasłoną. Wiatr wzmógł się do około 4 - 5 stopni Beauforta, wzrosła nieco fala, zrobiło się chłodno. Baksztagowy kurs jachtu łagodził odczucie rzeczywistych warunków pogody, więc większość załogi siedziała jeszcze w kokpicie kpiąc sobie ze strażników radzieckich granic, gdy nagle z ciemności odezwał się głos:

- Otkuda jachta?

Zdębieliśmy. Za burzą, na wysokości pokładu widoczna była głowa w sztywnej, marynarskiej czapce, należącej do podoficera ubranego w pasiastą podkoszulkę z krótkimi rękawami i siedzącego przy sterze małej szalupki. Przy wiosłach siedziało dwóch marynarzy, też w podkoszulkach, ale bez czapek. Podoficer zadał całą serię rutynowych pytań i po zanotowaniu odpowiedzi na świstku papieru zniknął razem z łódką tak nagle, jak się pojawił. Gdy po kilku minutach ochłonęliśmy po tym wydarzeniu i ubrani w ciepłe, nieprzemakalne kurtki komentowaliśmy plażowe stroje załogi szalupy wysłanej niewątpliwie z patrolowca na skrót przez mielizny, przy burcie znów niespodziewanie ukazała się pytająca głowa. Okazało się, że jej właściciel zapomniał zapytać o niewidoczny w ciemnościach numer na żaglu. Otrzymał odpowiedź, zapisał i znów zniknął, tym razem na dobre. Odtąd, w obrębie radzieckich wód terytorialnych, wszelkie rozmowy na śliskie, polityczne tematy prowadziliśmy tylko szeptem.

CZY BYLIŚMY W LIPAWIE ?

Należąca obecnie do Łotwy Lipawa, po rosyjsku Liepaja, była głównym, radzieckim portem wojennym na Bałtyku, oczywiście zamkniętym dla statków obcych bander. Doskonale o tym wiedzieliśmy, ale stopień naszej beczelności w niezbyt formalnym zawijaniu do portów ZSRR osiągnął już taki poziom, że postanowiłem wejść do Lipawy. Pokusę wzmacniała świadomość, iż prawdopodobnie byłaby to pierwsza po wojnie wizyta polskiego jachtu w tym porcie. Wcześniej odwiedziliśmy sąsiednią Windawę czyli po łotewsku Ventspils, gdzie nie czyniono nam żadnych trudności, a wypływając zaasekurowałem się jak zwykle pytaniem:

- Do Lipawy można?

- Można - odpowiedział przeprowadzający graniczną odprawę oficer.

Pożeglowaliśmy więc do Lipawy. Tuż przed jej główkami mineliśmy eskadrę kilkunastu okrętów wojennych, które w szyku torowym wychodziły właśnie z portu, zapewne na ćwiczenia. To był fatalny zbieg okoliczności, bo wyjście w morze tak dużej floty musiało wytrącić z drzemki władze portu i wzmóc ich czujność. Na zaskoczenie nie było co liczyć, chyba że jacht zniknąłby za widnokregiem i pojawił się znów po upływie pół doby, ale na to szkoda było czasu. Nie zmieniając zatem kursu i zamiarów zasalutowaliśmy zgodnie z wymogami etykiety czołowy okręt, on grzecznie odsalutował, ale na tym konwenansie się skończyły, bo ledwie jacht wszedł do obszernego awanportu ujrzeliśmy spieszący na nasze spotkanie maleńki patrolowiec. Szedł prosto na nas, dziób w dziób i mimo, że jacht pod żaglami ma prawo drogi, trzeba było w końcu zrobić zwrot, aby uniknąć zderzenia. Patrolowiec też zmienił kurs i ponownie znalazł się przed naszym dziobem. Kolejny zwrot i znów sytuacja się powtórzyła, a ze sterówki wyszedł ktoś w oficerskim mundurze, wskazał palcem wyjście z portu, po czym machnął dwa razy ręką w wymiatającym geście, jednoznacznie mówiącym:

-Paszli won!

Zlekceważyłem ten sygnał, ostentacyjnie wzruszyłem ramionami i wskazałem palcem wejście do wewnętrznego portu kierując tam jacht po kolejnym zwrocie. Patrolowiec znów zagroził nam drogę, a na jego przednim pokładzie pojawił się marynarz, podszedł powoli do karabinu maszynowego, ściągnął z niego pokrowiec i nie wyjmując z ust papierosa skierował lufę w naszą stronę. Jednocześnie oficer powtórzył gest wymiatający nas z portu.

Co było robić? Wyszliśmy, a patrolowiec za nami. Gdy mineliśmy główki falochronu, zbliżył się, a oficer zapytał:

- Wy za czym?

- Z drużeskoj wizytoj! - odpowiedziałem jak zwykle.

- Port zakryty!

- Kak zakryty? Ja wiżu, czto odkryty!

Rozmowa toczyła się wolno, z przerwami, bo każde moje zdanie było przekazywane przez ukafefkę komuś na lądzie, a jego odpowiedź powtarzana mnie.

- A co wy chcecie w Lipawie?

- Nic. Zwiedzić miasto.

- Tu nie ma nic ciekawego.

- Jest. Widzę cerkiew.

- Cerkiew zamknięta.

- Nie szkodzi. Obejrzymy z zewnątrz.
- Kto wam pozwolił tu zawinąć? To wojenny port, zamknięty dla obcych.
- Pozwolili w Kłajpedzie, a my nie obcy, my sojusznicy. W locji nie napisano, że to port wojenny.

Ta ostatnia wypowiedź wyraźnie zdenerwowała mojego rozmówcę.

- Jeżeli macie chorego, potrzebujecie wody, żywności, paliwa lub pomocy technicznej, to wszystko załatwimy, ale nikt nie wyjdzie do miasta - powiedział.

- My z drużeskoj wizytoj - powtórzyłem swoją kwestię. - Niczego nam nie potrzeba. Jak nas nie chcecie przyjąć, to zostańcie z Bogiem!

Odpowiedzi nie było. Patrolowiec zaczął zawracać.

- A do Rygi można? - zadałem sakramentalne pytanie kończące pobyt w każdym radzieckim porcie.

- Do Rygi tak! - odkrzyknął oficer nawet nie konsultując się przez radio.

Popłynęliśmy dalej dyskutując nurtujący nas problem: czy możemy sobie zaliczyć wejście do Lipawy, czy też nie.

INFŁOT

- Być w Helsinkach i nie wpaść do Tallina, to grzech - perorował Krzysztof Amborski, drugi oficer „Sawy”, gdy przy obiedzie dyskutowaliśmy, co zrobić z ostatnim tygodniem miesięcznego rejsu na Alandy i do Finlandii.

- Mamy paszporty, wiz nie trzeba, odległość zaledwie kilkadziesiąt mil, pogoda jak na zamówienie - wtórował pierwszy, którym był Witold Martynański zwany Tolkkiem.

- Czy są inne propozycje? - zapytałem. Nie było, więc dwie godziny później „Sawa” wyszła z helsińskiego portu zmierzając do Tallina.

Początkowo wszystko szło dobrze, ale nad ranem pogoda spletała nam potężnego figla. Byliśmy już o kilka mil od celu podróży, gdy rozpętał się nagły, niezapowiadany sztorm. Siłę wiatru oceniłem na 11 stopni Beauforta i tylko na nasze szczęście tempo wzrostu wysokości fali nie nadążało jeszcze za siłą wiatru. Dmuchało prosto w wejście do Piryty - jachtowego portu Tallina, leżącego w głębi zatoki, na peryferiach miasta. Szliśmy fordewindem na sztormowym fokku oraz resztkach grota podartego nagłym uderzeniem szkwału i zarefowanego przez nawinięcie na bom do granic możliwości. Stopniowo i fale poczęły dawać się we znaki. Gdy atakując od rufy przetaczały się pod jachtem, tracił on chwilowo sterowność. Nosiło go to w lewo, to w prawo po kilkanaście metrów i tylko dzięki heroicznym wysiłkom sternika oraz działaniu kontraszota unieruchamiającego bom udawało się uniknąć niekontrolowanych zwrotów przez rufę. O zawinięciu do Piryty nie mogło być w tych warunkach mowy. Pozostawał handlowy port Tallina, którego falochron był tuż, tuż.

- Tadzium! - zwróciłem się do sterującego już drugą godzinę Tadeusza Kopyta. - Wchodzimy do Tallina. Wiem, że jesteś zmęczony, ale na to, by ktoś następny zdążył się wsterować jest już za późno. Musisz wytrzymać. Steruj jak najbliżej tego falochronu, a jak znajdziemy się na jego trawersie, kręć o dziewięćdziesiąt stopni w prawo i wal półwiatrem prosto w wejście, trzymając się jego prawej strony. Jeśli stwierdzisz, że nie damy rady i zdryfuje nas na lewą główkę, wykręcaj znów do fordewindu. Pomożemy przy tym żaglami. Na szczegółowe komendy nie będzie czasu. Kilkaset metrów dalej jest następne wejście. Jeśli ani tu, ani tam się nie uda, pozostanie tylko sztrandowanie na plaży.

Tadek zrozumiał grozę sytuacji. Pędziliśmy z zawrotną jak na tak mały jacht prędkością sięgającą dziesięciu węzłów ku zawietrznemu brzegowi zamykającemu zatokę. Halsowanie pod wiatr przy tej jego sile i fali nie było przecież możliwe, żadna kotwica by nas nie utrzymała, żaden ratownik nie zdążyłby pospieszyć nam z pomocą, nawet gdyby zdołał wyjść w tę pogodę z portu. Zrozumiała to cała załoga. Umilkły rozmowy. Wszyscy sprężyli się w gotowości przy szotach. .

No i udało się! Tadek sterował po mistrzowsku Wskoczyliśmy tym pierwszym wejściem do względnie spokojnego basenu.. Na brzegu już oczekiwała nas grupka umundurowanych ludzi: pogranicznicy, celnicy, przedstawiciele administracji portu. Wskazano nam miejsce cumowania przy burcie niewielkiego statku białej floty, bo wszystkie nabrzeża były zajęte. Ku memu zdziwieniu odprawa graniczna przebiegła szybko, bezproblemowo i nawet sympatycznie. Nie wytrzymałem i zagadnąłem o to jedną z celniczek, która pod pretekstem wypełnienia jakiegoś formularza została nieco dłużej na jachcie, czego faktycznym powodem była chęć obejrzenia kuszącego ją magazynu „Playboy” leżącego na koi w mesie. Powiedziała, że obserwowali nas od dłuższego czasu i chociaż do Tallina nie wolno wpływać jachtom, to załogę, która wykazała taki kunszt żeglarski wchodząc do portu na żaglach przy dwunastu stopniach Beauforta wypadało potraktować wyjątkowo.

- Nie tylko pozwalając wam na postój, ale też w czasie odprawy celnej - dodała z uśmiechem.

- Chyba nie było aż dwunastu stopni - powątpiewałem dziękując za słowa uznania i okazaną życzliwość.

- Było, było - odparła. - Tyle wskazywał wiatromierz w kapitanacie.

Poczułem się dumny i przestraszony. Ona też przestraszyła się nie na żarty, gdy chciałem jej ofiarować przeglądanego „Playboya”.

- Posiadanie takich pism jest u nas surowo zakazane - oznajmiła surowo. - Proszę je głęboko schować, nikomu nie pokazywać i dopilnować, żeby czasem ktoś go nie wyniósł z jachtu - zakończyła służbowym tonem i pożegnała się życząc nam miłego pobytu.

Nie był on jednak tak miły. Przede wszystkim wiatr nie cichł, a fala rosła. Uderzając o falochron wzbijała w górę gejzery wody, która niesiona wichrem tonami wpadała do basenu. Powierzchnia wypełniającej go wody rozfalowała się do tego stopnia, że uszkodziliśmy listwę odbojową i reling. Cumowanie przy burcie statku stało się niemożliwe. Stanęliśmy więc w rogu basenu rufą do nabrzeża, na wyrzuconej z dziobu kotwicy i dziobowych cumach podanych na statki stojące przy obu nabrzeżach zbiegających się za rufą jachtu. Po godzinie pękła pierwsza cuma. Zastąpiliśmy ją nową i dodatkowo zdublowaliśmy obie cumy dziobowe parą zapasowych, mniej wybranych niż pracujące. Szybko stały się one pracującymi, bo te pierwsze pękły jedna po drugiej. Związane pełniły z kolei bardzo krótko rolę zapasowych, gdyż te pracujące też wkrótce pękły. Dalsze cumowanie w tym miejscu groziło utratą jachtu. Należało przejść do drugiego, spokojniejszego basenu, w którym wypatrzyliśmy wolne miejsce przy nabrzeżu. Ktoś skoczył poprosić załogę stojącego tam holownika o pomoc, a reszta załogi nie czekając na wynik pertraktacji przestawiła jacht na stare miejsce przy burcie pasażerskiego statku, skąd łatwiej było odejść i poczęła stawiać żagle nie wiedząc jak długo przy tym wietrze wytrzymają. Już mieliśmy odchodzić, gdy z za pirsu oddzielającego baseny wysunęła się potężna sylwetka holownika. Podszedł do jachtu, podał hol i po mistrzowsku przeholował nas w bezpieczne miejsce. Odwdzięczyliśmy się w międzynarodowej walucie produkowanej przez Polski Monopol Spirytusowy.

Wreszcie mogliśmy odetchnąć, ale nie był to koniec naszych przygód w Tallinie. Jedną z tych, które można wspominać z rozbawieniem opisałem w opowiadaniu p.t. *Europa*, natomiast o wiele mniej zabawna spotkała nas w ostatnim dniu pobytu.

Szykowaliśmy się właśnie do wypłynięcia, gdy na jacht zgłosił się jakiś cywil, przedstawił jako pracownik „Infłotu” i zaproponował dostawę produktów żywnościowych. Podziękowałem, gdyż niczego nie potrzebowaliśmy. Nasz rozmówca bardzo się zmartwił.

- Nie brak wam świeżego pieczywa ? Masła ? Jarzyn ? - pytał.

- Wszystko mamy. To, czego nam brakowało, dokupiliśmy w mieście - wskazałem na rozpakowywane właśnie torby z żywnością.

- Możemy dostarczyć kawior - kuśił wiedząc, że w sklepach nie można było go dostać.

Ta aktywność w chęci sprzedania nam czegokolwiek wydała mi się dziwna. Zacząłem podejrzewać, że z zakupem wiąże się wysoka opłata manipulacyjna, pobierana bez względu na wysokość rachunku, co nie ma praktycznie znaczenia dla statku kupującego tony żywności, ale nas mogłoby zrujnować. Zatem stanowczo odmówiłem wyjaśniając dodatkowo, że wydaliśmy już wszystkie pieniądze, co zresztą było bliskie prawdy. Odszedł nie umiejąc ukryć rozczarowania.

- Co to jest „Infłot” ? - zapytał ktoś z załogi.

- Nie wiem, pierwszy raz słyszę tę nazwę. Pewnie przedsiębiorstwo w rodzaju naszej „Baltony”, które zaopatruje statki - odpowiedziałem nie zdając sobie sprawy, jak bardzo zawężam zakres działalności tej firmy.

Kwadrans później zawiadomiono mnie, że jestem wzywany do biura „Inflotu”. Stwierdziłem, że nie mam tam nic do załatwienia i nie poszedłem. Po kilku minutach przyszedł umundurowany funkcjonariusz ochrony portu i powiedział, że ma polecenie zaprowadzenia mnie do „Inflotu”. Musiałem pójść.

W biurze przyjął mnie z wylewną serdecznością jakiś cywil i zaproponował dostawę żywności.. Zależało mu, bym kupił chociaż jeden bochenek chleba. Gdy odmówiłem, oświadczył, że w takim razie muszę zapłacić za energię elektryczną zużytą przez jacht.

- Nie bądźcie śmieszni - powiedziałem - policzcie, ile to wyniesie: dwie pięciowatowe żarówki po kilka godzin dziennie przez trzy dni. To mniej niż ćwierć kilowatogodziny, a u was energia tania. Wystawialiście kiedy rachunek na sumę poniżej kopiejki ?

- No tak ! Ale wychodząc musicie wziąć pilota - znalazł następny problem.

- Po co ? Weszliśmy bez pilota to i do wyjścia sami trafimy.

- A dlaczego weszliście bez pilota ?

- Czekaliśmy na redzie, jakoś w tę pogodę widocznie nie był w stanie wyjść po nas.

- To dlaczego nie poszliście do Piryty ?

Tu niespodziewanie przyszedł mi z pomocą kapitan jakiegoś statku załatwiający coś w biurze z urzędnikiem przy sąsiednim biurku.

- Nie czepiajcie się człowieka - powiedział. - Widziałem jak wchodzili. Do Piryty przy tej sile i kierunku wiatru nikt by nie wszedł. Musieli tu wejść.

Podziękowałem mu za tę interwencję, w wyniku której kwestię zawinięcia do portu handlowego i bez pilota uznano za załatwioną., ale sprawa pilotażu przy wyjściu i związanej z tym niebagatelnej opłaty pozostała otwarta. Naciskany zagrałem va bank:

- Dobrze, wezmę pilota, ale zapłacę tylko za wyprowadzenie jachtu, bo wchodziłem sam i nie zgodzi się wam buchalteria. Wyjść powinno być tyle, ile wejść. Ktoś może się zainteresować, dlaczego dopuściliście do wejścia jednostki obcej bandery bez pilota.

Speszył się trochę. - Ale przepisy ... - zaczął od początku.

- Dotychczas myślałem, - przerwałem mu - że przymusowy pilotaż dla jachtów obowiązuje tylko w jednym miejscu na Ziemi, mianowicie w Kanale Panamskim, ale tam rządzą amerykańscy imperialiści, więc to zrozumiałe. Nie chcecie chyba, by w sojuszniczej Polsce dowiedzieli się, iż takim samym miejscem jest radziecki Tallin ? - postanowiłem upolitycznić problem. Lepiej żebym wyszedł bez pilota. Zresztą był już precedens. - poszedłem na całego. - W 1939 roku nasz okręt podwodny „Orzeł” też wyszedł stąd bez pilota. Nie słyszeliście o tym ?

Udał, że nie wie, o co chodzi lub rzeczywiście nie wiedział. Nawiasem mówiąc kilka lat później jeden z kapitanów miał tu podobne problemy i gdy powołał się na kasus „Orła”, jeden z jego rozmówców, stary Estończyk wyjaśnił mu po cichu, że był w obsłudze działa, które otworzyło ogień do „Orła”. Twierdził, że przecież tak byli wstrzelani w wyjście i tor wodny, że gdyby tylko chcieli trafić, to by trafili. No ale kto dziś rozsądzi, czy to prawda.

- A ten wasz jacht to prywatny ? - zmienił temat mój śledczy.

- Nie, państwowy.

- A kto na nim pływa ? Przecież żeglarstwo to ekskluzywny i kosztowny sport.

- Tak było przed wojną, w kapitalistycznej Polsce, gdzie żeglarstwo uprawiała tylko szlachta i prałaci - plotłem trzy po trzy - a teraz cały naród może żeglować.

Wyczuł chyba kpinę i znów zmienił temat.

- A kapitana X znacie ?

Tu padło nazwisko jednego z prominentnych polskich żeglarzy. Odpowiedziałem, że znam.

- A co to za jeden ?

- Kapitan jachtowy, dyrektor przedsiębiorstwa, członek najwyższych władz partyjnych

województwa - odpowiedziałem zgodnie z prawdą. - Ale co on was obchodzi? Czy wy w ogóle to zajmujecie się zaopatrzeniem statków, czy zupełnie czymś innym?

- To nie wasza sprawa - zareagował ostro. - A kapitan X był tu w tym roku na jachcie Y i nie popisał się, dlatego pytam.

- Złe manewrował, czy co?

- Manewrowszczyk to on charoszyj. Wziął osiemset kilogramów czerwonego kawioru, siedemset czarnego, popłynął do Helsinek i nie zapłacił.

- To dlaczego wypuściliście go z portu bez zapłacenia rachunku?

- Miał wrócić i zapłacić po powrocie, ale nie wrócił.

Domyśliłem się, że ktoś od nich musiał liczyć na udział w tym interesie i świerzbił mnie język, by mu to wygarnąć, ale pohamowałem się.

- Interweniowaliście w polskiej ambasadzie? - zapytałem niewinnie.

- Przecież sami powiedzieliście, że to członek władz partyjnych - powiedział bezradnie rozkładając ręce.

- U nas tylko takich wypuszczają za granicę - łąłem bezczelnie licząc na to, że utwierdzę go w ten sposób w przekonaniu o bezsilności i w stosunku do mojej osoby.

- A wy nie chcecie kupić kawioru?

- A dacie na kredyt? - parsknąłem śmiechem.

- Nie, na kredyt nie dam.

- A więc nie chcę.

- No to płyńcie - powiedział. - Zaraz przyślę odpowiednie służby, żeby zrobili wam odprawę graniczną.

- To już nie muszę nigdzie dzwonić, zawiadamiać celników, kapitanatu? - upewniłem się na wszelki wypadek..

- Nie, wszystko załatwię. I na drugi raz zawijajcie do Piryty, a nie do Tallina.

Wróciłem na jacht. i nawet nie mogłem przekazać zaniepokojonej nie na żarty załodze treści tej rozmowy, bo równocześnie ze mną nadeszli pogranicznicy i celnicy. Odprawili nas bez najmniejszych trudności, po czym natychmiast postawiliśmy żagle i oddaliśmy cumy. Jacht był już w połowie drogi do wyjścia, gdy z zaprzyjaźnionego holownika, który tak sprawnie holował nas trzy dni temu, odezwał się ryk syreny. W pierwszej chwili pomyśleliśmy, że to na pożegnanie, ale ku naszemu zaskoczeniu holownik błyskawicznie odbił od nabrzeża, ruszył pełną mocą maszyn w naszym kierunku, zastopował i zagroził nam drogę do wyjścia stając w poprzek kursu jachtu.

- Jachta wozwratitsa k priczału! - krzyknął szyper przez tubę. - Prikaz komandy porta - dodał gwoli wyjaśnienia.

Wróciliśmy. Twarze załogi zdradzały zdenerwowanie, ale sprawnie podano cumy i zrzucano żagle. Na brzegu czekał na nas cywil z teczką.

- Kapitanie! - zwrócił się do mnie. - Dopuściliście się trzech wykroczeń. Po pierwsze nie pilnowaliście jachtu przez cały czas postoju pozostawiając go bez wachty na pokładzie, gdy szliście do miasta. Po drugie nie zawiadomiliście kapitanatu, że odpływacie. Po trzecie chcieliście wyjść niewłaściwym wyjściem, którym miał wpłynąć statek, co groziło kolizją i blokadą portu. Za to płaci się u nas wysokie kary. I sięgnął po teczkę.

Wyjaśniłem, że przedstawiciel „Inflotu” zapewnił mnie, iż zawiadomi o wyjściu wszystkie władze, a tego wchodzącego statku nie widać nawet na widnokręgu. Jednocześnie przeprosiłem za brak wachty na pokładzie tłumacząc się nieznaną miejscowych zwyczajów jako, że pierwszy raz byłem w Tallinie i całkowitym zaufaniem do uczciwości radzieckiego społeczeństwa. Uczciwość ta, o czym nie powiedziałem, była zagwarantowana posterunkiem straży przemysłowej, którego budka wartownicza stała kilka metrów od jachtu.

Rezydowali w niej na zmianę emerytowany oficer czerwonej armii i młoda komsomolka. On, Ukrainiec, cały, powojenny okres kilkudziesięciu lat spędził nad chińską granicą, a na starość zagwarantowano mu dorobek do emerytury w Tallinie, na zasadzie „jak najdalej od swoich”. Ona, Białorusinka, na tej samej zasadzie zaczynała tu swą życiową karierę. - Po komsomolskiej pułówce - jak to określiła fakt przydziału pracy w Tallinie. Marzyła o zamążpójściu za Polaka, by wydostać się z tego rajy, ale u nas nie miała szans: wszyscy byliśmy już żonaci, a ona bardzo brzydka.

Po wysłuchaniu mych tłumaczeń urzędnik kapitanatu wspaniałomyślnie zrezygnował z wystawienia mandatu biorąc pod uwagę moją skruchę oraz wejście do portu w tak trudnych warunkach. Zezwolił na wypłynięcie, ale złośliwie wskazał drugie wyjście, do którego musieliśmy się halsować pod wiatr. Zrobiliśmy to z przyjemnością. Szykany osiągnęły jednak swój cel.

- Nigdy więcej do Tallina - zgodnie oświadczyła załoga.

- Zgoda - powiedziałem - ale teraz mamy jeszcze dobę w zapasie, to może wpadniemy do Windawy lub Kłajpedy?

- Nie! Nie! - wykrzyknęli zgodnym chórem Tolek i Andrzej .

- Dlaczego? - pytałem.

- Odpowiemy ci po opuszczeniu radzieckich wód terytorialnych.

- Ale dlaczego? I dlaczego dopiero wtedy ? - naciskałem Bez rezultatu. Nie chcieli nic powiedzieć

Po sztormie nie było już śladu. Jacht popychany słabym wiatrem sunął powoli po spokojnych wodach zatoki, ale ciemna choć oko wykol, bezgwiezdna noc kryła w sobie jakiś, zdawałoby się, irracjonalny niepokój. I ja, i tkwiąca na pokładzie wachta wyczuwała jakby szóstym zmysłem grożące nam niebezpieczeństwo, aczkolwiek nie było żadnych realnych przesłanek świadczących o jego istnieniu. - To nerwy, echo wczorajszych wydarzeń - tłumaczyłem sam sobie stan własnej psychiki. I w tym momencie nagle stała się jasność. Zalał nas potok jaskrawego światła. Kilka metrów od burty stał niewielki patrolowiec oświetlając jacht z dwóch niezwykle silnych reflektorów. Podeszedł bezszelestnie od zawietrznej z wyłączonymi silnikami wykorzystując inercję lub też obserwując nas na radarze ustawił się na naszej drodze i czekał aż się zbliżymy. W każdym razie dopóki nie zapalił reflektorów nie było go zupełnie widać ani słyszeć. Nie zdradził swej obecności najmniejszym szmerem, ognikiem papierosa, a jednak wyculiśmy jego obecność instynktem, który zagłuszony na lądzie przez cywilizację, budził się w trakcie żeglugi pod żaglami, w bezpośrednim kontakcie z naturą i ostrzegał o kryjącym się w pobliżu, ukrytym w ciemnościach, nieznanym zagrożeniu, który czasem zastępował niestosowany jeszcze wówczas na jachtach radar.

- Otkuda jachta? - padło pierwsze z serii rutynowych pytań zadawanych zawsze przy okazji takich spotkań

- Zgaś idioto ten cholerny reflektor - ryknął po polsku Rysio Zagała zasłaniając sobie jedną ręką oczy i machając wymownie drugą. Zrozumieli. Jeden reflektor zgasł, drugi skierowano w bok. Gdy odpowiedzieliśmy na pytania zgasili i ten drugi, zapalili światła pozycyjne, uruchomili silnik i odплыli. Zostaliśmy sami.

- Teraz widzisz, że mieliśmy rację nie chcąc ci wyjaśniać przed opuszczeniem wód terytorialnych, dlaczego nie chcemy płynąć do Kłajpedy - powiedział Andrzej Stasiak.

Powody tajemniczości Tolka i Andrzeja w tej kwestii intrygowały mnie coraz bardziej i nie mogłem doczekać się wypłynięcia na międzynarodowe wody. Stało się to rano, o czym natychmiast ich powiadomiłem i poprosiłem o wyjaśnienia. Okazało się, że Tolek jako szesnastoletni żołnierz Armii Krajowej na wileńszczyźnie zamiast pomaszerować z sojusznikami na Berlin musiał powędrować w zupełnie przeciwnym kierunku i w składzie

całej swej partyzanckiej kompanii rąbał przez dwa lata lasy pod Moskwą. Konspiracyjna działalność Andrzeja Stasiaka w AK też przyniosła mu określone kłopoty po wyzwoleniu.

- Podpadliśmy niewąsko w tym Tallinie i wolimy nie przeciągać struny, bo jak się dobrać do naszych życiorysów, to mogą być kłopoty - wyjaśnił Andrzej..

Reszta załogi, choć życiorysy miała zgodne z konstytucją też nie przejawiała entuzjazmu do ponownego odwiedzania zaprzyjaźnionego mocarstwa, więc pożegnaliśmy prosto do Gdyni.

Jakiś czas potem opowiadałem o naszych przygodach grupie kolegów z Klubu „Rejsy”. Jeden z nich, należący do najstarszych wiekiem członków klubu, przysłuchiwał się temu z wielką uwagą, a potem odciągnął mnie na bok i zapytał:

- Czy możesz mi powiedzieć, jak nazywał się ten akowiec z wileńszczyzny, co rąbał lasy pod Moskwą?

- A dlaczego chcesz wiedzieć? - odpowiedziałem pytaniem na pytanie.

- Bo, widzisz - tu rozglądał się ostrożnie dookoła sprawdzając, czy nikt nas nie podsłuchuje - ja go powinienem znać. Też wtedy rąbałem tam lasy.

EUROPA

Warszawski jacht „Sawa” zawinął do Tallina w ciężkim sztormie. Zmęczona załoga sklarowała jacht, ale nie przejawiała ochoty do dalszej pracy w tym dniu, a że wszyscy byli głodni, postanowiono pójść na obiad do restauracji. Jak postanowiono, tak zrobiono. Krótki spacer po mieście zaprowadził nas do lokalu o szumnej nazwie „Europa”. Niestety drzwi były zamknięte, choć ruch widoczny wewnątrz przez ich oszklone fragmenty wskazywał, że restauracja jest czynna. Pukanie nie odnosiło skutku; widziany przez nas i widzący nas portier nie reagował. Już mieliśmy zrezygnować, gdy za drzwiami powstało jakieś zamieszanie. Kilkunastoosobowe towarzystwo właśnie zamierzało opuścić lokal i portier pospieszył otworzyć drzwi. Zamknąć już ich nie zdążył, bo blokada w postaci nogi II oficera czyli Krzysztofa Amborskiego, wstawionej między drzwi i framugę była skuteczna.

- Czego? - warknął portier.

- Chcemy wejść i coś zjeść. Jesteśmy głodni.

- Nie ma miejsc.

- Może nie było, ale są! Wyszło tyle osób!

- Jesteście źle ubrani - odparł patrząc na nas z wyższością. - Tu obowiązują garnitury, białe koszule i krawaty. Zdzieś Jewropa! - dodał dwuznacznie.

Spojrzelśmy po sobie. Rzeczywiście nie mieliśmy garniturów, białych koszul i krawatów, ale nasze sportowe stroje prezentowały się przyzwoicie. Wyprasowanych spodni, dżinsowych bluz czy swetrów nie musieliśmy się wstydić. Wpuszczonoby nas w tych ubraniach do każdej zachodnioeuropejskiej restauracji.

- My inostrancy - sięgnął po ostateczny argument jeden z nas.

- K inostrancam my uże przywykli - z lekceważeniem zakończył dyskusję portier, któremu właśnie udało się wypchnąć nogę blokującą drzwi i zatrzasać je nam przed nosem.

Próby dostania się do wnętrza dwóch następnych, znajdujących się w pobliżu restauracji też się nie powiodły. Jak nas poinformowano w jednej nie było miejsc, a druga wydała już limit obiadów przysługujących na ten dzień. Te wstępne przeszkody nie pozwoliły na konfrontację drugiego stopnia, to znaczy dotyczącej jakości naszych strojów. Nie pozostawało nic innego, jak wrócić na jacht i szybko sporządzić tam jakiś posiłek. Ale kolację postanowiliśmy zjeść w „Europie”.

Tym razem udało się to bez większych problemów. Szare spodnie, granatowe marynarki i także krawaty zdobiące białe koszule - jednym słowem reprezentacyjny strój jachtsmena, zastępujący frak czy smoking na najwytworniejszych żeglarskich przyjęciach z udziałem koronowanych głów, okazały się wystarczające również dla wymagającego portiera „Europy”, który zaczął nas traktować z szacunkiem. Gdy opuszczaliśmy lokal po kolacji, portier otwierając drzwi wskazał na widniejący na ścianie holu napis: „Dawanie napiwków uwłacza godności człowieka pracy”, po czym wyciągnął rękę i powiedział proszącym tonem: - Uwłaczcie nieco mojej godności, Panowie!”

Podobną przygodę ilustrującą różnice obyczajów panujących w, powiedzmy, Europie przeżyliśmy w Kłajpedzie. Załoga „Sawy” wybrała się na zwiedzanie miasta, spacer i zakupy. Z doświadczenia wiedzieliśmy, że różnice zainteresowań i temperamentu podzieliła nas na małe grupki, które wkrótce stracą się z oczu, przeto umówiliśmy się o określonej godzinie w kawiarni, by odpocząć i ustalić plany na dalszą część dnia.

Na miejsce spotkania dotarłem pierwszy z całej grupy, nieco przed czasem. Wszedłem i rozglądając się po sali za dużym stolikiem, przy którym zmieściłaby się cała

siedmioosobowa załoga, czułem na sobie badawcze i krytyczne zarazem spojrzenia personelu, ale nie zwróciłem na to większej uwagi. Wybrałem odpowiedni stolik, usiadłem i zamówiłem coś zimnego do picia. Po kilku minutach weszła reszta kolegów, ale zanim zdolali zbliżyć się do stolika wyrósł przed nimi mur kelnerek żądając, by natychmiast opuścili kawiarnię. Dlaczego? Bo są niewłaściwie ubrani. Okazało się, że wstęp do kawiarni w dzinsach jest surowo wzbroniony. Wówczas wtrąciłem się do rozmowy:

- Riebiata! Znimajcie briuki! - zakomenderowałem.

Chłopcy w lot pojęli o co chodzi i zaczęli ostentacyjnie rozpinąć pasy udając, że zdejmują spodnie. Wrzask kelnerek wywołał z zaplecza kierowniczkę, która też nabrała się na pozory naszej determinacji i aby uniknąć skandalu pozwoliła wyjątkowo na wstęp do kawiarni grupie cudzoziemców nie znających dobrych manier. Was - zwróciła się do mnie - też nie powinno się wpuścić, bo chociaż macie przyzwoite spodnie, to spójrzcie na swoje obuwie. Spojrzałem ze wstydem na moje ukochane, wygodne, choć nieco znoszone sandały i obiecałem, że schowam nogi pod krzesło.

KOMANDOR Z RYGI

Manewr podejścia do pomostu klubu żeglarskiego w Rydze spartaczyłem, że aż wstyd. Jachty stoją tam na kotwicach, zacumowane rufami do pomostu, ciaśniutko, jeden obok drugiego w odległości równej średnicy odbijacza. Usiłując wcisnąć się rufą we wskazaną mi szczelinę między dwiema jednostkami, na wstecznym biegu silnika i przy silnym bocznym wietrze, najechałem na linę kotwiczną jednego jachtu, a własną kotwicą zaczepiłem o kotwicę drugiego. Wyplątanie się z tej sytuacji i prawidłowe ustawienie jachtów trwało ponad godzinę. Dużą pomoc okazał przy tym sympatyczny, starszy już wiekiem Rosjanin, który w chwili naszego przybycia majstrował coś na brzegu ubrany w pochlapany farbą dres. Przepraszając za sprawione zamieszanie i dziękując za pomoc zaprosiłem go na jacht. Powiedział, że chętnie wpadnie, ale wieczorem, bo teraz ma coś do załatwienia w mieście. - Służba nie drużba - dodał wyjaśniając, że jest komandorem marynarki wojennej opiekującym się z jej ramienia ryskim klubem żeglarskim. Umówiliśmy się o dwudziestą.

Przyszedł punktualnie, w eleganckim, letnim mundurze. Przyniósł butelkę alkoholu i postawił ją w mesie, na stole, obok przygotowanej już naszej wyborowej i zakąsek. Usiedliśmy. Dyskusja tocząca się na różne tematy była przerywana licznymi toastami. Komandor pił polską wódkę, ja radziecką, nietypowa załoga stanowiąca mieszaninę małaolatów z abstynentami nie piła w ogóle. Komandor narzucił dość ostre tempo, prawie nie przy tym nie jedząc. - Oguriec wsiech zakuskw otiec - powtarzał sięgając raz na dwa kieliszki po plasterek kiszzonego ogórka, więc i mnie nie wypadało się obżerać. W ten sposób nie minęła godzina, a w obu butelkach ukazało się dno. Nie chwaląc się głową mam mocną, ale takiej porcji alkoholu, w tak krótkim czasie, dotąd nie miałem okazji wypić. A do tego trzeba jeszcze doliczyć kilka toastów, jakie musiałem wchłonąć trzy godziny wcześniej z okazji oficjalnej wizyty w kierownictwie miejscowego Pałacu Młodzieży, które nas zaprosiło do Rygi. Już tam musiało mi mocno szumieć w głowie, bo ani rusz nie mogłem zrozumieć przy zwiedzaniu Pałacu, po co jest Izba Lenina: spora sala, popiersie, czerwony sztandar, dwa fotele i komplet dzieł, których, jak przyznano, nikt nie czyta, bo wszyscy znają na pamięć.

- Czy przychodzie tu się modlić, medytować? - pytałem.

- Nie! To jest po prostu Izba Lenina - wyjaśniano mi ze zdumieniem, że nie pojmuję tak oczywistej prawdy.

Ale teraz czułem, że też czegoś nie rozumiem, chociaż jasność mego umysłu pozostawała niezmacona, a przynajmniej tak mi się wydawało. Zauważyłem wprawdzie, że z trudem tłumię ziewanie, a i rozbudzona kilkoma pierwszymi kieliszkami łatwość konwersacji w obcym języku jakby zmalęła, natomiast poczęłem mieć niespotykane dotąd trudności z siedzeniem w wyprostowanej pozycji. Tułów miał tendencję do składania się w harmonijkę. A na komandorze wypite pół litra nie odcisnęło najmniejszego nawet śladu. Z pewnością chętnie powitałby kolejne dwie butelki, ale zorientowawszy się, że brak inicjatywy w tej materii z mej strony nie wynika z braku gościnności, lecz ma głębsze podłoże, podniósł się i powiedział;

- Widzę, że pan kapitan jest zmęczony, pora zbierać się do domu. Tylko żona się zdziwi, bo powiedziałem, że idę pić z Polakami, więc pewnie nie wrócę przed północą.

Przyznam, iż nie byłem w stanie ratować narodowego honoru i nie zatrzymałem naszego gościa, ale żeby nie wypaść na zupełnego gburę, postanowiłem go odprowadzić przynajmniej do bramy zamykającej teren klubu, aczkolwiek nogi miałem jak z waty. Wyszliśmy na pokład i wtedy zobaczyłem to, o czym zupełnie zapomniałem. Pomost, przy którym staliśmy był

właśnie remontowany. Zdjęto wszystkie pokrywające go spróchniałe deski, a nowych jeszcze nie założono. Żeby dostać się na ląd trzeba było przejść kilkadziesiąt metrów po tworzącej ramę pomostu konstrukcyjnej belce szerokości około 20 centymetrów, omijając przykręcone do niej polery, na których obłożono rufowe cumy jachtów. Załamane się. Na takim rauszu nie byłbym w stanie pokonać tej równoważni. Zastanawiałem się, czy nie obrażę komandora proponując mu nocleg na jachcie, gdy ten uścisnął mi dłoń na pożegnanie i maszerował po belce z wprawą linoskoczka.

Nadsłuchiwałem jeszcze, czy czasem głośny plusk wody nie zaprzeczy temu, co widziały moje oczy, ale komandor bez najmniejszych kłopotów dotarł do brzegu, zasalutował i zniknął za bramą.

Z trudem rozebrałem się i wturlałem do koi pełen podziwu dla możliwości ludzi radzieckich.

ZŁOTA ZUPA

- Wiadomo, że w Rydze jest wiele jubilerskich sklepów i wiem, że każdy zamierza kupić jakiś drobiazg, bo złoto jest tu stosunkowo tanie. Ale pamiętajcie, że przepisy pozwalają na wywóz tylko jednego pierścionka, broszki czy innego drobiazgu. Sklepy ze złotem są pod obserwacją i o każdym cudzoziemcu, który kupi o jeden pierścionek za dużo, celnicy będą wiedzieli w ciągu godziny, a ja nie chcę mieć kłopotów podczas odprawy celnej - perorowałem załodze przed wyjściem do miasta.

- Dlatego sam przeprowadzę wam kontrolę zanim przyjdą celnicy i biada temu, kto przekroczy przepisy - straszylem.

Chłopcy poszli w miasto i wrócili z zakupami.

- Jak tam, dotrzyмалиście naszej umowy - zapytałem zdając sobie w duchu sprawę z tego, że umowa była jednostronna.

- Ja nie bardzo wiem, bo kupiłem kolczyki - rzekł pierwszy z amatorów złotego runa - a to przecież dwie sztuki.

- No tak, ale kolczyki muszą być do pary, to z pewnością jest w porządku - stwierdzili pozostali.

- Piraci nosili tylko jeden kolczyk - zauważyłem złośliwie, ale rzeczywiście trudno było się tu czepiać.

- A co ty kupiłeś? - zwróciłem się do drugiego.

- Obrączki. Też musi być para. Zresztą jedną mogę założyć na palec, a zgłoszę tylko tę drugą.

- Ja też mogę włożyć na palec jeden sygnet, a drugi zadeklaruję - zameldował następny.

Wolałem tego dalej nie słuchać. Przemysł wprawdzie wykroczył poza obowiązujące przepisy, ale nie przekroczył granic rozsądku.

- Wasza sprawa - powiedziałem. - Nie chcę o niczym wiedzieć, tylko upchajcie ten majątek mądrze, w jednym miejscu, bez indywidualnego rozsiewania go po całym jachcie przez każdego na własną rękę. Ma to zrobić jeden z was, a reszta nawet nie powinna wiedzieć, gdzie to jest.

Odprawa przebiegła bez żadnych komplikacji. W morzu załoga chciała początkowo wydobyć swe skarby z ukrycia, ale później doszła do wniosku, że lepiej będzie, jeśli przeczekają tam jeszcze jedną celną odprawę w Gdyni.

Tymczasem łagodna pogoda sprzyjała rozkwitowi sztuki kulinarnej i kuk przygotował wspaniały obiad z czterech dań. Na pierwsze była pyszna, jarzynowa zupa. Brak fali pozwolił napełnić talerze prawie do pełna. Apetyt dopisywał, więc poziom zupy w talerzach szybko się obniżał. Sięgnąłem więc łyżką nieco głębiej z zamiarem wyłowienia fasolki lub kawałka kalafiora, a ujrzałem na niejpierścionek z rubinem. Za chwilę na łyżce sąsiada błysnął szafir innego pierścionka.

- To mój pierścionek! - krzyknął bosman.

- Skąd wzięły się te pierścionki w zupie? - zapytał kuka odpowiedzialny za aprowizację, zdumiony drugi oficer.

- Poszukajcie dobrze, jest ich więcej. Wszystkich obdzieliłem sprawiedliwie - powiedział kuk - tylko nie wiedziałem, który do kogo należy, więc przydziały są przypadkowe i musicie się powymieniać.

Załoga poczęła energicznie gmerać łyżkami w talerzach i każdy wyłowił z resztek gęstej zupy jakiś jubilerski wyrób łącznie z uwiązaną na nitce etykietką podającą jego masę i cenę.

Takie były skutki ukrycia przemycanych pierścionków w słoju z fasolką szparagową, która przypadkowo trafiła do garnka z zupą. Dobrze, że kuk je zauważył mieszając zupę, bo w przeciwnym razie opadłe na dno, ciężkie pierścionki mogłyby trafić za burtę razem z resztkami wylewanymi z garnka. I trudno byłoby wytłumaczyć zniknięcie tych precjozów, jako że żeglowaliśmy poza obrębem trójkąta bermudzkiego.

BO NIE ZNA ŻYCIA, KTO NIE SŁUŻYŁ W MARYNARCE...

„Sawa” zmierzała do jedyne go, wolnego kawałka nabrzeża w Kłajpedzie, tuż za cumującymi trzema niewielkimi okrętami Polskiej Marynarki Wojennej, które przybyły zapewne z kurtuazyjną wizytą. Z najbliższego z nich wybiegł po trapie oficer w stopniu komandora podporucznika, przyjął od nas cumy i założył na polery. Gdy dziękowałem mu za tak daleko posuniętą uprzejmość, powiedział:

- Przyszedłem specjalnie, żeby was ostrzec. Bądźcie ostrożni z celnikami, bo już czeka na was czarna brygada i przekopie jacht od topu masztu po zęzę, jeśli coś nie będzie w porządku. Tamtych - tu wskazał na zacumowany kilkadziesiąt metrów dalej znany, polski jacht (mniejsza o jego nazwę) - rewidowali przez dwa dni. Nawet papier toaletowy przewinęli.

- Nie mamy nic do ukrycia - odpowiedziałem zgodnie z prawdą - ale jestem wdzięczny za ostrzeżenie.

Ledwie zdążył odejść, zjawili się celnicy i funkcjonariusz służby granicznej. Odprawa przebiegała w kpiąco-podejrzliwej atmosferze. Oni traktowali nas jak naiwnych przemytników, zadawali podchwytliwe pytania na miłą woniejącą prymitywną prowokacją i byli pewni, że lada chwila nas zdemaskują, a w najgorszym razie zrobi to czarna brygada. My, będąc w porządku, niemiłosiernie podkpiwaliśmy z ich podejrzliwości i biurokracji. W trakcie szukania dziury w całym jeden z celników wyczytał w mojej deklaracji celnej, że mam sto rubli gotówką, podczas gdy polscy turyści otrzymywali w tamtym okresie wyłącznie czek realizowane później w radzieckim banku. Przestępstwo było dla celników oczywiste, a radość ogromna. Wykryli, wykazali się, przyłapali samego kapitana, co natychmiast zostało złośliwie podkreślone. I tu się nacięli, bowiem pieniądze te stanowiły część honorarium za jedną z mych książek, którą wydano za granicą. Mogłem podjąć dowolną jego część z banku, w dowolnej walucie i wywieść. Oczywiście dysponowałem odpowiednim zaświadczeniem, które nie informowało o źródle dewiz, a jedynie podawało wysokość wywożonej legalnie sumy. Przedstawiłem je i stał się cud. Odprawę zakończono natychmiast, a szacunek, z jakim nagle poczęto się do mnie zwracać, tak mnie zdumiał, że po wyjściu urzędników sięgnąłem raz jeszcze po bankowy dokument i wszystko zrozumiałem. Na firmowym druku Banku Handlowego, na samej górze, nad nazwą banku widniał napis: **Ministerstwo Spraw Wewnętrznych**. Rzecz jasna, że kapitan polskiego jachtu żeglującego za granicę, otrzymujący do swojej wyłącznej dyspozycji dewizy z MSW musiał być nie byle jakim, podróżującym incognito VIP - em.

Zdarzenie to przypomniało mi zupełnie inną historię, którą opowiadał mi Wojtek Górski. Jako kapitan jachtu „Moskit” należącego do warszawskiego Klubu Żeglarskiego „Bryza” dotarł do Rygi czy Tallina. Załoga zamierzała też zwiedzić ówczesny Leningrad, a że na żeglugę tam nie starczało czasu, postanowiono pozostawić jacht w porcie pod opieką miejscowego klubu, natomiast do Leningradu dotrzeć samolotem. Bilety lotnicze były tanie jak barszcz, więc jak postanowiono, tak zrobiono. Gorzej było z powrotem. Okazało się, że powrotne bilety sprzedano im na nie istniejące połączenie, a wszystkie inne były zarezerwowane na dwa tygodnie naprzód. Kapitan tłumaczył sytuację odpowiednim urzędnikom Aeroflotu, obiecywał bakczysze, wszystko na próżno.

- Naczinajetsia awiacja, kończytsia organizacja - wyjaśnił im ktoś szczerze. Urlopy też się kończyły, na jacht czekała w Gdyni następna załoga. Tragedia. Sytuacja bez wyjścia. Aż nagle kolejny urzędnik przeglądając liczne dokumenty rzucane mu na biurko przez

zdenerwowanego kapitana zatrzymał wzrok na druku delegacji. Delegacje wystawiały niektóre kluby kapitanom prowadzącym rejsy, zwracając im koszty podróży, czasem też płacąc diety. Bywało też, że delegacja służyła tylko do przelania zarejestrowanych legalnych pieniędzy klubu do nieformalnej kasy w celu pokrywania z niej wydatków, na które nie można było przedstawiać rachunków, np. za nabywane czarnorynkowe dewizy na zakup angielskich pomocy nawigacyjnych. W tym wypadku kapitan faktycznie nie pobierał pieniędzy, a jedynie firmował ich odbiór podpisem.

- A co to jest? - spytał urzędnik.

- Delegacja !

- A komandirówka! To znaczy wy służbowo. Trzeba było tak od razu. Jak służbowo, to miejsca muszą się znaleźć.

I znalazły się natychmiast. Człowiek na służbie, to więcej niż święty. Co kraj to obyczaj, problem tylko w tym, by znać te obyczaje.

Tymczasem załoga „Sawy” uniknęła wizyty czarnej brygady, natomiast nie uniknęła osobistej rewizji przy powrocie z miasta do portu. Jak się później okazało była to pomyłka, za którą zostaliśmy przeproszeni. Po prostu wzięto nas za załogę tego drugiego, podpadniętego jachtu. Wśród nich nie było żadnego VIP - a.

Po zakończonej odprawie granicznej złożyłem wizytę dowódcemu eskadrą polskich okrętów. Nakazywała to wdzięczność za piękny gest pomocy przy cumowaniu i ostrzeżenia przed celnikami, jak też dawny, a rzadko dziś przestrzegany, zwyczaj. Zgodnie z nim kapitan jachtu czy handlowego statku powinien się zameldować u dowódcy wojennego okrętu ojczystej bandery, jeśli dojdzie do takiego spotkania w zagranicznym porcie. Zwyczajowo o zawinięciu do obcego portu powinno się też zawiadomić własną ambasadę lub konsulat, jeśli ma swą siedzibę w tym .porcie. Jest to symboliczny gest podporządkowania własnego statku rozkazom dowódcy wojennej jednostki czy reprezentującego nasz kraj dyplomaty. Przeciwnikom tradycji powiem krótko: przestrzeganie tego zwyczaju na ogół się opłaca. Jedno z pierwszych pytań, jakie stawia dowódca okrętu brzmi: czego potrzebujecie? A czy zdarzyło się kiedyś, by kapitan jachtu odpowiedział na takie pytanie przecząco?

Tu kolejna dygresja. Mnie raz się tak zdarzyło, ale szczerze mówiąc nie do końca. Otóż staliśmy wówczas „Polonią” przy nabrzeżu gościnnego klubu w Rydze, gdy do basenu portowego wszedł „Kaper”. To bratnia jednostka „Polonii”, tego samego typu, prawie identyczna, jacht Oficerskiego Klubu „Kotwica” Polskiej Marynarki Wojennej. Wszedł pod klubową banderą, nadającą mu prawa okrętu wojennego. Po sposobie ustawienia ubranej w kapoki załogi, w szeregu na pokładzie i związanymi z tym utrudnieniami przy manewrowaniu, jak też po sposobie wydawania komend widać było, że dowodzi nim zawodowy oficer marynarki. Pomogłem im przyjąć cumy, jak zwyczaj każe, a gdy zakończono manewry, zameldowałem się u dowódcy. Dla żartu zrobiłem to w formie tak sztywnej, jakby dowodził przynajmniej krążownikiem. I wtedy też padło owo sakramentalne, będące warunkowym odruchem dowódcy okrętu, pytanie, zadane do tego śmiertelnie poważnym tonem:

- Czego potrzebujecie?

Czego mogłem potrzebować i oczekiwać od dowodzącego takim samym jachtem, na jakim i ja byłem kapitanem. Podziękowałem za dobre chęci i odpowiedziałem, że niczego. Ale parę godzin później pożałowałem swej odpowiedzi, bo na nabrzeżu pojawił się samochód-cysterna i „Kaper” zaczął tankować darmowe paliwo. Mój błąd szybko naprawiła załoga podstawiając kanistry pod wylot węża. A następnego dnia dowiedziałem się, że „Kaper” pilotowany przez miejscowy jacht idzie do Tallina przejściem wiodącym między stałym lądem a wyspami zamykającymi Zatokę Ryską od północy, bardzo skracającym drogę

z Rygi, zamkniętym dla obcych bander. Chciałem pójść z nimi, ale nie uzyskałem zgody miejscowych władz.

Wracając do pobytu w Kłajpedzie pamiętam, że dowódca polskich okrętów - pełny komandor - bardzo się ucieszył z mojej wizyty. - Tylko w jachtingu i marynarce wojennej przestrzega się jeszcze starych zwyczajów, morskiego ceremoniału i tradycji - podkreślił zapraszając całą załogę „Sawy” na kolację. Przyszliśmy punktualnie.. Galowe żeglarskie stroje, to znaczy granatowe marynarki i krawaty, szare spodnie, białe koszule, czarne półbuty, zrobiły dobre wrażenie. Przy przechodzeniu przez trap każdego członka naszej załogi uhonorowano świstem trapowym, chociaż zaszczyt ten należy się tylko oficerom. My też wchodząc na pokład oddaliśmy cześć banderze stając na chwilę frontem do niej na baczność i pochylając głowę. Dowódca powitał nas osobiście na pokładzie. Przedstawiłem mu załogę, a on swoich oficerów.

- Brakuje tylko komandora X - powiedział. - Martwię się o niego, bo już powinien być, a jest niezwykle punktualny - dodał. - Może coś mu się przytrafiło? Pojechał załatwić szereg spraw u naszych gospodarzy. Tylko on to potrafi; ma najmocniejszą głowę z nas wszystkich.

W tej samej chwili pod burtę okrętu podjechała wojskowa sanitarka. Kierowca i sanitariusz wysiedli z szoferki, otworzyli tylne drzwi i wytoczyli nosze z leżącym na nich komandorem, tym samym, który przyjmował od nas cumy.

- Co się stało? - nerwowo krzyknął dowódca z pokładu.

- Niczego, wsio w porządkie - odpowiedział sanitariusz. Wspólnie z kierowcą postawili komandora na nogi, nałożyli mu czapkę na głowę, podprowadzili do trapu i lekko pchnęli do przodu. Komandor wkroczył na trap. W tej chwili odezwały się bosmańskie świstawki, którymi pełniący służbę przy trapie marynarce oddawali honor wkraczającemu na okręt oficerowi. Świst powinien trwać dopóty, dopóki oficer znajduje się na trapie. Komandor zataczając się pełznął w tempie rozjuszonego ślimaka wzdłuż lekko wznoszącej się kładki trapu. Krok za krokiem, na uginających się nogach, chwytając się rękami za linki trapowego relingu szedł, szedł, szedł. A trapowi świstali. W końcu musiało zabraknąć im tchu, więc wzięli się na sposób: gdy jeden łapał haust powietrza, drugi starał się mocniej dąć w świstawkę i w ten sposób świst trwał nieprzerwanie prawie bez zmiany natężenia dźwięku. Wreszcie urwał się przybierając na zakończenie, zgodnie ze zwyczajem, wyższą i głośniejszą nutę, podobnie jak to się daje słyszeć w końcowej fazie mariackiego hejnału. Oznaczało to, że komandor stanął na pokładzie. Zasalutował banderze i złożył dowódcy krótki meldunek:

- Obywatelu Komandorze! Wszystko załatwione zgodnie z rozkazem.

- Dobrze! A teraz idźcie odpocząć - rzekł dowódca. - My zaś - zwrócił się do nas - schodzimy na kolację. Niestety, nie będzie na niej kompletu moich oficerów, ale sami państwo widzą, że pod pewnymi względami trudno jest dorównać radzieckim towarzyszom.

Kolacja przebiegła w bardzo sympatycznej atmosferze. Gospodarze byli przemili, dania wręcz wykwiłne, tylko alkohol jakoś nie cieszył się powodzeniem.

Nazajutrz nieobecny na kolacji komandor rewizytował nas na jachcie. Rewizyta to też miły, zwyczajowy obowiązek, zawsze przestrzegany w marynarce wojennej i coraz rzadziej w jachtingu. Trzeba przyznać, że oficerowie marynarki wojennej spełniają go z wielkim taktem. Mimo, że na okręcie gości zwykle cała załoga jachtu, to rewizytę składa tylko jeden oficer, gdyż wiadomo, jakie zamieszanie sprawia przyjęcie na małej jednostce kilku osób. Komandor przeprosił za wczorajszą niedyspozycję tłumacząc się faktem, że nikt jeszcze nie znalazł rady na radziecką gościnność, wypił małą kawę, przekazał życzenia stopy wody od całej kadry okrętu, prywatnie zauważył, że Rosjanki są bardzo ładne, więc od siebie życzył nam czterech stóp w koi i pobiegł załatwiać formalności związane z zamiarem wyjścia eskadry z portu. Godzinę później zegnaliśmy odchodzące okręty oddając im salut banderą.

„SAWA”

S/y „Sawa”. Drewniany jacht średniej wielkości, tzw. pięćdziesiątka, to znaczy o pomiarowej powierzchni ożaglowania mieszczącej się w granicach 45 - 55 m². Faktycznie ok. 54 m². Stąd ta rzymska pięćka w numerze na żaglu: PZ / V - 35 Długość całkowita 11,45 m, szerokość 2,73 m, zanurzenie 1,82 m, osiem koi. Słup, typ „Conrad II”, jakich wiele pływało pod polską banderą. Nie zdobył wielkiego rozgłosu, nie zorganizowano na nim żadnego wyczynowego rejsu, chyba nawet nigdy nie wypłynął poza Bałtyk. A jednak odegrał ogromną rolę w rozwoju polskiego żeglarstwa. Więcej niż tysiąc osób odbyło na nim morskie staże potrzebne do zdobywania wyższych stopni, wielu wybitnych żeglarzy na nim właśnie po raz pierwszy wyruszyło na morze. Należał do Warszawskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego, a armatorem jachtu był warszawski, PTTK-owski Klub Morski „Bryza”

Jacht eksploatowano dzieląc po połowie miejsca między właściciela i armatora, przy czym WOZZ przydzielał je członkom tych warszawskich klubów, które nie miały morskich jachtów. Był to bardzo pracowity jacht. Pozostawał w kampanii od maja do października, bez przerwy orząc Bałtyk w trwających 10-14 dni, krajowych rejsach z Gdyni do Świnoujścia i spowrotem. Raz czy dwa razy w roku płynął w trzy- czy czterotygodniowy rejs zagraniczny. Zawsze stawiał się na czas w porcie przeznaczenia, gdzie czekała następna załoga., choć przecież pogoda bywała różna, a na silnik na ogół trudno było liczyć. „Sawa” była zawsze w porządku, nigdy nie zawiodła żadnej ze swych załóg. I już jej nie ma, bo zawiedli ludzie. A jak się to stało, opowiem.

„Sawa” wyruszyła z Gdyni w rejs do portów ZSRR, bodajże w roku 1976. Szła baksztagiem z dość dużą prędkością, niedocenioną przez załogę. Prędkość mierzono wyrzucanym z rufy logiem „butelkowym”. Jest to odmiana logu ręcznego polegająca na wyrzucaniu za rufę butelki z tworzywa wypełnionej w trzech czwartych wodą i uwiązanej na linie o znanej długości. Butelka pozostaje w miejscu, a jacht oddala się od niej. Dzieląc długość tej linki przez czas upływający od chwili wrzucenia butelki do momentu naprężenia się linki można obliczyć prędkość jachtu. Oczywiście przy popychającym butelkę wietrze z rufy czas ten mógł być dłuższy, co zaniżało wynik pomiaru prędkości, ale oprócz tego musiano popełnić jeszcze inne, grube błędy. Bo jak wytłumaczyć fakt, że po przebyciu około 200 mil różnica między pozycją zliczoną a rzeczywistą wyniosła aż kilkadziesiąt mil. A może prędkości nie mierzono, lecz oceniano „na oko”?

Ale i to zapewne nie doprowadziłoby do rozbicia jachtu, gdyby nie splot kilku innych, niesprzyjających okoliczności. Otóż niezawodnym sprawdzianem przekroczenia dwunastomilowego pasa wód terytorialnych naszego wschodniego sąsiada było pojawienie się patrolowca kontrolującego jacht. W nocy bliskość brzegów sygnalizowały rozstawione wzdłuż niego liczne reflektory o imponującym zasięgu, niejednokrotnie większym niż zasięg świateł latarni morskich. Dopóki nie ujawnił się patrolowiec i reflektory można było spokojnie żeglować. Tak też rozumowała załoga „Sawy”. Podwójny pech chciał, że patrolowiec przegapił jacht, a reflektorów tej nocy nie zapalono. Z plotek, jakie później dotarły do załogi wynikało, iż kilka dni wcześniej wojsko pilnujące brzegów wyspy Sarema, do której właśnie zbliżał się jacht, popiło się bardziej niż zwykle i urządziło strzelaninę. W jej wyniku zabito i raniono kilkunastu cywilów biwakujących na wyspie podczas weekendu. Żołnierzy rozbrojono, wsadzono do paki i podjęto śledztwo. W tej sytuacji nie było komu obsługiwać reflektorów. Nieświadoma tego załoga „Sawy” żeglowała na wschód zgodnie ze sprawdzającą się dotąd zasadą „śpij spokojnie, Stalin czuwa” i będąc pewna, że od lądu dzieli ją jeszcze kilkadziesiąt mil, ocknęła się tuż przy brzegu. Odkryła się jakaś mała latarnia,

której nie było na polskiej mapie, co usprawiedliwiała jej mała skala, ale zanim zorientowano się gdzie i jak blisko brzegu jest jacht, siedziano na kamieniach.

Próby ratowania jachtu zostały przerwane przez wojskowy patrol, który pojawił się na brzegu i zaarrestował załogę traktując ją jako desant wojsk NATO. Nieporozumienie wkrótce się wyjaśniło, jacht przetransportowano do Kłajpedy, skąd po prowizorycznym załatwieniu wybitych w burcie dziur wrócił o własnych siłach do Polski.

Wiadomość o wypadku „Sawy” bardzo mnie zabolęła. Byłem emocjonalnie związany z tym jachtem. Odbylem na nim wiele ciekawych rejsów, a ponadto administrowałem nim przez kilka lat jako wiceprezes ds. morskich WOZZ. Mimo to nalegałem, by zgłosić abandon czyli zrezygnować z ratowania jachtu i zrzec się praw do niego na rzecz Towarzystwa Ubezpieczeniowego „Warta” za cenę pełnej sumy ubezpieczenia. Suma ta była wysoka, a przepisy pozwalały na takie rozwiązanie. Pozwoliłoby to, przy uzyskaniu niewielkiej, dodatkowej dotacji, co w tamtych czasach nie było trudne, na kupno nowego, nowoczesnego wówczas jachtu typu Opal. Stało się jednak inaczej. Wówczas nie byłem już wiceprezesem WOZZ, a jedynie członkiem Komisji Rewizyjnej i moje zdanie nie miało wagi decyzji. Zarząd Klubu „Bryza” - armator jachtu - chciał za wszelką cenę uniknąć zarzutu, że stracił już trzeci jacht, bo uprzednio podobny los spotkał „Komara” i „Barbarę”, i postawił właściciela jachtu czyli WOZZ przed faktem dokonanym. Na domiar złego remont jachtu powierzono szczecińskiemu oddziałowi „Steru” - przedsiębiorstwa działalności gospodarczej Polskiego Związku Żeglarskiego. Nawiasem mówiąc już wtedy, a była to połowa lat siedemdziesiątych rozpoczął się proces prywatyzacji państwowego majątku: „Ster” zmarnował społeczne pieniądze i po paru latach zbankrutował dając początek spółce „Interster”, która przez wiele lat zarabiała na żeglarstwie dominując praktycznie nad Polskim Związkiem Żeglarskim, a dziś dalej rozkwita jako prywatna spółka pod inną nazwą, niewiele już z żeglarstwem mając wspólnego. Otóż „Ster” nie dotrzymał terminu wyremontowania „Sawy”, ale obu stronom zależało na uiszczeniu zapłaty za remont przed końcem roku. „Sterowi” z wiadomych względów, WOZZ-etowi też, bo wykazywanie dużej nadwyżki finansowej w rocznym bilansie miało ujemny wpływ na przyszłoroczną dotację. Sporządzono więc, jak to się wówczas praktykowało, protokół poprawek mający być gwarancją dokończenia remontu i przelano sumę należności. Protokół niewiele pomógł. „Sawa” stała jeszcze kilka lat na lądzie i nic się wokół niej nie działo. Dopiero dzięki prywatnym apelom do sumień żeglarzy pracujących w remontującym ją warsztacie udało się w 1981 roku ponownie oddać jacht do eksploatacji.

Ale pech nadal nie opuszczał „Sawy”. W pierwszym po remoncie rejsie, gdy wyszła ze Świnoujścia w prawie bezwietrzną pogodę, dryfowała powoli w stronę niemieckiego brzegu. Zauważył to dowódca polskiego patrolowca Wojsk Ochrony Pogranicza i postanowił poinformować o tym kapitana „Sawy”. Podpłynął przeto do jachtu, zatrzymał się w odległości kilku metrów celując dziobem w jego burzę, powiedział, co wiedział i chciał się wycofać z fasonem dając całą wstecz, a że kwalifikacje miał niższe niż wyostrzoną stanem wojennym czujność, coś mu się pomyliło i dał całą naprzód. Dziób patrolowca przebił burzę „Sawy” na wylot, szczęśliwie ponad linią wodną. Dowódca patrolowca zauważył pomyłkę, dał całą wstecz, wyciągnął dziób z wnętrza „Sawy” i skierował się do portu. Niecenzuralny wrzask załogi jachtu spowodował jednak, że zawrócił i na żądanie kapitana zaholował jacht do portu, gdzie wojsko załatało dziurę kilkoma nieheblowanymi deskami. Tak „Sawa” pływała do końca sezonu.

Ciekawostką jest jeszcze jedno spotkanie „Sawy” z wojennym patrolowcem, tym razem szwedzkim. Wkrótce po opisanym wyżej wypadku „Sawa” przekroczyła nieznacznie szwedzkie wody terytorialne, gdy oko zameldowało odległy o dwie mile, mały okręt wojenny

kierujący się ku „Sawie”. Normalnie, zgodnie z międzynarodowym prawem swobodnego przepływu statek handlowy czy jacht może skrócić sobie drogę przez obce wody terytorialne i nie jest to żadnym przestępstwem. Ale czas był niepewny, w Polsce stan wojenny, sytuacja nietypowa i trudno było zgadnąć, jak Skandynawowie potraktują polski jacht na swych wodach. Zwykle podchodzili do nas podejrzliwie, nie tolerowali zmiany wcześniej ustalonej kolejności zawijania do portów, rygorystycznie przestrzegali terminów wiz itp. Ponadto ostatnia przygoda z polskim patrolowcem nie zachęcała do bliższego kontaktu z jednostkami marynarki wojennej. Zatem kapitan na wszelki wypadek natychmiast zmienił kurs na otwarte morze i grzał w tym kierunku ile sił w żaglach, a szwedzki patrolowiec za nim. Rzecz jasna był szybszy i gdy zbliżył się, jego załoga zaczęła machać rękami i krzyczeć, bez wątpliwości wzywając jacht do zatrzymania się. Ale granica wód terytorialnych była tuż, tuż, więc kapitan kazał dostawić dodatkowy sztaksel i ani myślał się poddać. Patrolowiec po chwili dogonił „Sawę”, podszedł do burty prawie na styk, dostosował swą prędkość do prędkości jachtu, a dwaj marynarze wyraźnie szykowali się do abordażu. Kapitan „Sawy” już nabrał powietrza w płuca, by protestować, gdy marynarze wrzucili na pokład jachtu skrzynkę pomarańcz w geście solidarności z Polakami, którym nawet stan wojenny nie potrafił przeszkodzić w żeglowaniu.

To był ostatni rok życia „Sawy”. Kiepski stan techniczny po kolejnych wypadkach i „remoncie” oraz brak pieniędzy, a przede wszystkim woli i energii ludzi zdecydował o Jej losie. Wszak „Jarl”, bratni jacht „Sawy” zbudowany w tym samym roku i przyzwyczajony do eksploatacji przez warszawski Żeglarski Klub Turystyczny „Rejsy” pływa do dziś. W dalszym ciągu uważam, że większą korzyścią dla warszawskiego żeglarstwa i honorem dla Niej byłaby zagłada na skałach Saremy oraz odrodzenie w postaci nowego jachtu o tej samej nazwie, niż powolna śmierć wyciągniętego na brzeg kadłuba.

TRZEBIEŻ

Ośrodek szkolenia Polskiego Związku Żeglarskiego w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim był w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego stulecia prawdziwą akademią żeglarstwa, głównie morskiego. Cieszył się ogromną popularnością, prezentował bardzo wysoki poziom szkolenia i niezwykle wysokie wymagania, bijąc na głowę mający jeszcze przedwojenne tradycje analogiczny ośrodek Ligi Obrony Kraju w Jastarni. Na każdym z wielu turnusów od maja do października szkoliło się minimum kilkudziesięciu kursantów i normalnym zjawiskiem było, że np. z siedmioosobowej wachty kandydatów na sternika morskiego zdawała tylko jedna lub dwie osoby. Zajęcia były tak wyczerpujące, że gdy dyżurny wchodził o wpół do jedenastej wieczorem do wieloosobowej sypialni, by ogłosić ciszę nocną i zgasić światło, wszyscy już leżeli w łóżkach i spali, często w pozycji siedzącej z głowami opadłymi na kartach otwartych podręczników. Pamiętam miny dwóch muzyków, skrzypka i pianisty, którzy przyjechali zdobyć patent żeglarza, a po pierwszym dniu zajęć popatrzyli na swoje dłonie i wyjechali. Nic dziwnego, bo nauka manewrowania rozpoczynała się od trwającego dzień lub dwa treningu pracy cumami, polegającego na verholungach czyli przesuwaniu ciężkiego jachtu wzdłuż nabrzeża, overholungach czyli obracaniu go o 180 stopni przy nabrzeżu lub między nabrzeżem a boją. Dopiero po opanowaniu tej sztuki brano się za naukę obsługi żagli. Dodatkowo trzeba było opanować i zaliczyć takie umiejętności jak wiązanie węzłów, rzucanie rzutką, wchodzenie po wantach na maszt, operowanie ręczną sondą itp. Ale dawało to świetne rezultaty. Do dziś mianem „manewru trzebieskiego” określa się niezwykle trudny manewr polegający na podejściu na żaglach z wiatrem do nabrzeża i wykręceniu pod wiatr w takiej odległości, by można było założyć rufową cumę na brzegowy polder, a dziobem zatrzymać się przy boi podając na nią cumę dziobową. Jeśli idzie o teorię, to poziom wymagań też był niezwykle wysoki. Na egzamin z nawigacji obudzono mnie o 3 godzinie w nocy, bo właśnie zakończyła się transmisja jakiegoś meczu i oglądającej go komisji nie opłacało się kłaść spać. Odpowiedzią na moje protesty było wyjaśnienie, że w nocy też trzeba nawigować, a i tak zdaję w komfortowych warunkach, bo właściwie powinno się mnie posadzić przy tym na huśtawce i polewać wodą.

Na jednym z turnusów niezwykle wymagającym był instruktor egzaminujący z przedmiotu „wiadomości o jachtach”. Pytał o szczegóły i szczególiki, odsyłając zdających w wyniku jednej nietrafionej odpowiedzi do poprawki, po raz trzeci, piąty i dziesiąty. Na ciekawy sposób zaliczenia tego egzaminu wpadł Adam Bieńkowski – późniejszy profesor Politechniki Warszawskiej, a wówczas student Wydziału Elektroniki. Począł mianowicie chodzić wraz ze swym kolegą ze studiów na konsultacje do owego instruktora, pytając o wymyślone przez siebie, rzekome elementy jachtu, których nazwy tworzyli sami. Pytali np., co to są triggersalingi, feed-backi czy sensorsztagi. Będący humanistą z wykształcenia instruktor nie skojarzył, że nazwy te powstały z połączenia nowoczesnej w tym czasie, a więc słabo jeszcze znanej elektronicznej oraz żeglarskiej nomenklatury i czym prędzej zaliczył im egzamin.

Ale wśród tych szczytów poziomu szkolenia bywały i doliny. Zdarzyło się też, że na jednym z turnusów znalazło się dwóch instruktorów o niezbyt wysokich kwalifikacjach. Instruktorzy ci postanowili podczas przerwy obiadowej sami się nieco podszkolić pływając na jednym z volkbotów. Przerwa właśnie się kończyła, gdy instruktorzy dobijali do kei, na

której cały turnus stawił się na zajęcia. Jacht szedł fordewindem na keję pod pełnymi żaglami, z grotem wyluzowanym do want na prawej burcie. Jeden z instruktorów sterował, drugi zarzucił rufową cumę na boję i poszedł do cumy dziobowej po półpokładzie. lewej burty, by bom mu w tej wędrówce nie przeszkadzał. Jacht przechylił się pod wpływem ciężaru instruktora, zrobił zwrot przez rufę i uderzony w głowę instruktor znalazł się za lewą burtą. Wobec tego do cumy dziobowej wybrał się drugi instruktor, tym razem po prawej burcie. Jacht znów zrobił zwrot instruktor zanurkował za prawą burtą. Obaj pływali przez chwilę bezradnie po obu stronach jachtu wciąż uwiązane w fordewindowym kursie do boji, nie widząc się wzajemnie, po czym jednocześnie, jak na komendę, sięgnęli po strącone im do wody bomem z głów białe, kapitańskie czapki, które nie zdążyły jeszcze utonąć, założyli je na głowę, skierowali się żabką w stronę slipu do spuszczenia łodzi i wyszli po nim na brzeg witani salwami śmiechu.

Inną, też śmiechu wartą przygodę przeżyłem w Trzebieży już jako instruktor, występując wraz z kolegami w roli sędziego zawodów zorganizowanych w pobliskim lesie dla członków i pracowników powiatowego czy wojewódzkiego komitetu PZPR oraz ich rodzin. Tak, to nie jest pomyłka, choć i my tak myśleliśmy, gdy z taką propozycją nie do odrzucenia zwrócił się do kierownictwa ośrodka partyjny dygnitarz. Na argument, że my się na tym nie znamy, że oni to powinni sami, we własnym zakresie zorganizować, odpowiedział logicznie. Zawody są bardzo proste. Bieg na orientację, rzucanie szyszkami do celu, zachowanie równowagi na jednej nodze po pięciu obrotach itp. A że nagrody są bardzo wartościowe, telewizor, lodówka, magnetofon i inne tego typu, to gdyby sędziami byli ich ludzie, pierwszą nagrodę zdobyłby pierwszy sekretarz, drugą – drugi itd., a oni chcą, by to było uczciwie. Nie można więc było odmówić, zwłaszcza że obiecał coś dobrego działać na rzecz naszego ośrodka i nawet zainteresował się jachtami nie mogąc zrozumieć jak to jest możliwe, że siedząc w mesie znajduje się poniżej poziomu wody. Zatem zawody odbyły się uczciwie, chociaż nie zdarzył się zawodnik, który by nie namawiał nas do zwiększenia liczby punktów uzyskiwanych w poszczególnych konkurencjach.

W sumie jednak była to wspaniała szkoła żeglarstwa i smutno mi się zrobiło, gdy parę lat temu, cumując tam jachtem w końcu czerwca, ujrzałem tylko jedną manewrującą dezetę, na której szkolił się cały, kilkusobowy turnus.

ZATRZYMAĆ SIĘ NATYCHMIAST

Bałtyk, rozfalowany po ciężkim, dwudniowym sztormie, jeszcze mocno kiwał niewielkim jachtem „Watra”, należącym do Harcerskiego Ośrodka Wodnego w Szczecinie. Wiatru nie było nawet na lekarstwo, więc po zrzuconiu sztormowych żagli innych nie postawiono, by się nie wytrzępywały i nie szarpały takielunku na martwej fali. Lipcowe słoneczko suszyło pościel, materace, ubrania rozwieszane na bomie, fałach, relingach i gdzie się tylko dało. Bałagan panujący pod pokładem był trudny do opisanie. Produkty żywnościowe rozpełzły się po mesie, sztucce, które wywędrowały ze źle zamkniętej szuflady, rozrzuciło po całym jachcie, a części garderoby załogi można było znaleźć w najbardziej nieoczekiwanych miejscach nie wyłączając wnętrza czajnika. Jak to mówią: Sodoma i Pogoria. Jednym słowem i z zewnątrz, i od wewnątrz jacht niczym nie przypominał tej części jego podręcznikowych definicji, które głoszą, że jest nim jednostka wyróżniająca się nie tylko doskonałością konstrukcji, ale też estetyką i elegancją utrzymania. No cóż, taka jest cena braku doświadczenia i odporności załogi wyruszającej w swój pierwszy, morski rejs i napotykającej w nim na silny sztorm. A załogę tę stanowiła sympatyczna, harcerska młodzież płci obojga, w wieku 15 - 20 lat i liczbie 7 osób, nie licząc piszącego te słowa kapitana, dwukrotnie wówczas starszego od najmłodszego załoganta. W sztormie, który zaczął się nagle i nagle skończył, młodzi ludzie początkowo dzielnie sobie poczynali zachwycając się pięknem jego grozy, ale potem polegli zupełnie. Choroba morska, zimno, wilgoć, niejedzenie, niewyspanie, zmęczenie - zrobiły swoje. Teraz powoli dochodzili do siebie. W ślamazarnym tempie, ale jednak próbowali zabrać się do robienia porządku, ktoś nawet napomknął coś o śniadaniu. Jeszcze kilka godzin, a wszystko wróciłoby do normy, a jacht i załoga mogliby znów służyć za wzór do podręcznikowej ilustracji. Wtem oko zameldowało jakiś obiekt na widnokręgu, szybko zmierzający w naszą stronę. Po paru minutach wyraźnie można było dostrzec przez lornetkę białe odkosy dziobowej fali i szarą sylwetkę wojennego okrętu idącego pełną prędkością wprost na jacht. Upływ kolejnych kilku minut pozwolił zidentyfikować polską banderę Wojsk Ochrony Pogranicza, taktyczny numer na dziobie patrolowca oraz czarno-żółtą szachownicę flagi „L” międzynarodowego kodu sygnałowego, która oznacza: „Zatrzymać się natychmiast!”.

Było oczywiste, że sygnał ten odnosi się do nas. Równie oczywisty był brak reakcji załogi jachtu leżącego w dryfie - przecież nie szliśmy ani na żaglach, ani na silniku, którego zresztą „Watra” nie miała - spowodował wystrzelenie z pokładu patrolowca dwóch zielonych rakiet. Młodzież ucieszyła się, bo lubi sztuczne ognie, ale innej reakcji na rakietę oznaczającą to samo co flaga „L” w dalszym ciągu być nie mogło. Dowódcę patrolowca wyraźnie to oburzyło. Lufy karabinów maszynowych i dwóch działek pokładowych poczęły się obracać i znieruchomiały wycelowane prosto na nas. Okręt zbliżył się na odległość kilkudziesięciu metrów, a przez megafon padł rozkaz:

- Natychmiast opuścić żagle i zatrzymać się!

- Nie idziemy na żaglach, tylko suszymy prześcieradła - odkrzyknąłem przez tubę. Moja załoga ryknęła śmiechem. Na patrolowcu, biel zębów marynarzy ustawionych wzdłuż relingu, ukazana w niewidocznym dla ich dowództwa, niemym uśmiechu, wyraźnie odcinała się od pomarańczowego koloru kapoków, w które byli ubrani zgodnie z wojenno-morskim regulaminem.

- Powtarzam po raz ostatni: zrzucić żagle! - zagrzmiało z głośników. Takiej sile perswazji, popartej lufami armat trudno się opierać. Opuściliśmy kilka prześcieradeł i powłoczek uniesionych na fałach ponad pokład.

- Uruchomić silnik i dobić do mojej prawej burty! - padł następny rozkaz.

- Nie mamy silnika - odpowiedziałem

- To ja dobiję do was!

- Stanowczo protestuję! Uszkodzicie jacht! Uprzedzam, że odpowiedzialność za wszystkie szkody spadnie na pana osobiście! - krzyczałem.

Odpowiedzi nie było. Na okręcie widocznie się naradzano. Po dłuższej chwili znów odezwały się głośniki:

- Dobijemy do was szalupą! Wywieście odbijacze!

To było do przyjęcia. Wywiesiliśmy odbijacze, z okrętu zrzucano maleńką szalupę, wsiadło do niej czterech marynarzy i oficer. Marynarze chwycili za wiosła i szalupa wkrótce zacumowała przy naszej burcie. Dwóch marynarzy pozostało w szalupie z gotowymi do strzału pistoletami maszynowymi w rękach, dwóch pozostałych, też uzbrojonych w peemy, wyskoczyło na pokład, a wraz z nimi oficer w randze porucznika.

- Załoga na dziób, kapitan pod pokład! - rozkazał. - W razie oporu użyję broni! - dodał chwytając kolbę tkwiącego za paskiem pistoletu. - Kto tu jest kapitanem? - zapytał.

- Jjja - odpowiedziałem cienkim i drżącym głosem, jak przystało ze względu na powagę zdarzenia.

- Ty na dziób, ty na rufę! - komenderował dalej wskazując palcem na swych ludzi. - Wy w szalupie mieć oko na wszystko! Drugi, drugi, tu pierwszy! Odbiór! - zawołał przez wiszącą mu na szyi ukaefkę.

- Tu drugi. Co tam? - zapytano z okrętu.

- Sytuacja opanowana. Zaczynam kontrolę. Bez odbioru! - odpowiedział porucznik. - Schodzimy - zwrócił się do mnie wskazując ruchem głowy luk zejściówki.

Zeszliśmy. Totalny rozgardiasz panujący pod pokładem nie usposobił przychylnie porucznika przyzwyczajonego do wojskowego porządku. Moje przeprosiny i tłumaczenie się sztormem, który dopiero co się skończył, a nawet fakt, że ostrzegłem go, by nie usiadł na rozbitym słoiku dżemu, który ubarwiał swą zawartością mesową kanapę, nie na wiele się zdały. Ponury jak gradowa chmura emanując pogardą dla amatorów - żeglarzy sprawdził dokumenty jachtu i przystąpił do kontroli tożsamości członków załogi wzywanych kolejno pod pokład. Kwestionował przy tym każdą plamkę w książeczce żeglarskiej, różnice fryzury na zdjęciu i w rzeczywistości, nieczytelności podpisu itp. Tak było aż pojawił się pierwszy oficer, który przyjrząwszy się wnikliwie porucznikowi nagle oznajmił:

- My to się z panem porucznikiem dobrze znamy!

- A to niby skąd? - odburknął porucznik.

- No jakże! To pan nie pamięta? W zeszłym roku też nas pan kontrolował. Dobił pan do burty, zerwał wanty, reling, połamał odbojnicę. Musieliście nas holować do Dziwnowa, wszystko naprawiać, a potem daliście nam kubeł śledzi, żebyśmy tylko nikomu o tym nie mówili.

I na tym kontrolę zakończono. Trzeba było tylko jeszcze wypełnić i podpisać tzw. protokół zatrzymania statku, a tam w jedną z rubryk należało wpisać pozycję geograficzną. Tu nadarzyła się okazja wzięcia rewanżu na pierwszym oficerze, bo odczytana przez niego z mapy pozycja różniła się o ponad dwadzieścia mil od wyznaczonej na okręcie i zapisanej na kartce, którą porucznik włożył do kieszeni wsiadając do szalupy.

- Oj, panie kolego, jak wy nawigujecie? - westchnął porucznik.

Wtedy pierwszy oficer wskazał widoczną przez bulaj pławę DZI odległą o kilkaset metrów od jachtu, której położenie potwierdzało słuszność naszej pozycji. Porucznik skapitulował. W protokóle zatrzymania, który dotąd przechowuję na pamiątkę, jest wpisana właściwa pozycja.

- Panowie! Nasz wódz chce koniecznie awansować i wykazuje się. Gdyby mógł kontrolowałby nawet pojedyncze dorsze - wyjaśnił załodze jeden z pilnujących nas marynarzy.

Trzeba jednak przyznać, że na koniec porucznik zachował się elegancko. Bezwietrze groziło nam spóźnieniem do Szczecina, gdzie na jacht czekała następna załoga. Patrolowiec podholował nas aż na redę Świnoujścia.

O WOPIŚCIE SZYBSZYM OD ŚWIATŁA

Obsesja władz na punkcie przenikania szpiegów w granice PRL i ucieczek jej obywateli na Zachód przybierała w trakcie kontroli jachtów formy czasem wręcz groteskowe. Jedną z nich polegała na drobiazgowym przeszukiwaniu jachtu przez wyposażonego w latarkę żołnierza Wojsk Ochrony Pogranicza, koniecznie w obecności przedstawiciela załogi. Ten ostatni miał obowiązek wskazywania i otwierania wszelkich pomieszczeń, w których mógłby ukryć się człowiek. Pamiętam załoganta-dowcipnisa, który kontrolującemu jacht, skrupulatnemu służbiście, zaglądnijemu nawet do maleńkich bakist o pojemności kilku zaledwie decymetrów sześciennych, zademonstrował wnętrze czajnika uchylając jego pokrywkę ze słowami: „I tu też nikogo nie ma”.

Ale rekord absurdu pobił wopista usiłujący zajrzeć do szafki zamkniętej na klucz, który właśnie gdzieś się zapodział. W drzwiach szafki był wycięty okrągły otwór dla zapewnienia wentylacji, lecz jego małe rozmiary uniemożliwiały jednoczesne przyłożenie doń oka i latarki. Wopista postanowił rozwiązać ten problem w następujący sposób: najpierw oświetlił wnętrze szafki przyłożoną do otworu latarką, a potem błyskawicznie ją odsunął i zajrzał do środka.

- Zobaczył pan kogoś? - zapytał towarzyszący mu załogant.
- Nie - odpowiedział wopista zgodnie z prawdą.
- Czyli wszystko w porządku. Idziemy dalej! - zawyrokował załogant. - Ale facet ma refleks! Jest szybszy od światła! - dodał już sam do siebie.

ANI ZIMNEJ, ANI CIEPŁEJ

Silny, północno-zachodni sztorm blokował od kilku dni polskie porty środkowego wybrzeża. Któregoś popołudnia sztorm przycichł, ale komunikaty meteorologiczne zapowiadały nadejście nowego niżu i ponowne nasilenie wiatru. Tę krótką poprawę pogody wykorzystała załoga niewielkiego jachtu, by osiągnąć wreszcie port schronienia. Najbliższym był Dziwnów. Weszli tuż po północy. Wdzierająca się do portu spora jeszcze fala nie zachęcała do cumowania przy posterunku WOP-u, położonym blisko główek. Zresztą w wopowskim budynku nawet nie paliło się światło. Nikt ich nie zatrzymywał, nikt nie wyszedł przed posterunek i nie nakazał, jak zwykle, zacumować do odprawy we wskazanym miejscu. Weszli niezauważeni. W ciągu ostatnich dni żadna jednostka nie wchodziła do portu, ani nie wychodziła, żadnej się nie spodziewano, bo wszystkie kutry zdążyły szczęśliwie ściągnąć z morza przed sztormem. Strażnicy polskich granic mogli więc spać spokojnie.

- W końcu to ich problem - mruknął do siebie kapitan jachtu nie zauważając najmniejszej reakcji na pojawienie się dowodzonego przez siebie jachtu i skierował go do położonego w głębi portu, osłoniętego od fali basenu rybackiego. Basen był zatłoczony, więc z braku wolnego miejsca przy nabrzeżu zacumowali longside do jednego z kutrów. Zasłonięci jego burtą byli prawie niewidoczni z brzegu. Wyczerpana sztormem załoga zjadła w pośpiechu spóźnioną kolację i poszła spać. Spali kamiennym snem prawie do południa, gdy obudziły ich nawoływania i tupot bębniących nad głowami, podkutych, żołnierskich butów. Na pokład wkroczyli dwaj uzbrojeni wartownicy, a do mesy wszedł oficer z podoficerem. Zażądali dokumentów jachtu oraz załogi i zaczęli przesłuchanie.

- Skąd płyniecie? Dokąd? O której weszliście do portu? Po co? Dlaczego nie zgłosiliście wejścia w WOP-ie? Jakim prawem zawinęliście do portu, który nie jest wymieniony w rubryce „Trasa rejsu” druku „Lista załogi”?

Żadne logiczne tłumaczenie sztormem, zmęczeniem, chwilową poprawą pogody - nie zadawało pytających. Atmosfera gęstniała z minuty na minutę. Wreszcie padło to zasadnicze pytanie zawierające oskarżenie najcięższego kalibru:

- Ilu szpiegów wysadziliście na ląd?

Wtedy jedna z dziewcząt wchodzących w skład załogi nie wytrzymała i wypaliła prosto z mostu:

- Zamiast szukać szpiegów poszukajcie lepiej tych, którzy zeszli z posterunku i przegapili nasze wejście. Wczoraj, po zacumowaniu dobijaliśmy się do posterunku - łągała jak z nut - ale albo tam nikogo nie było, albo żeście się wszyscy popili. Tak pilnujecie granicy, że znaleźliście nas dopiero rano i to nie wy, a rybacy - blefowała. - A do portu weszliśmy, bo zabrakło nam wody - wymyśliła na poczekaniu prosty, zrozumiały dla wopistów argument widząc, że te prawdziwe są zbyt skomplikowane i nie trafiają do przekonania.

Wopisci zbledli. Sprawa mogła przybrać obrót dla nich niekorzystny. Widać było, że chętnie by ją zakończyli, ale jeszcze nie byli do końca przekonani, że to brak wody, a nie obcy wywiad kazał nam wejść do Dziwnowa.

- Niech no pani pokaże, czy rzeczywiście nie macie już wody - wykrztusił z siebie po chwili podoficer.

Dziewczyna podeszła do zlewozmywaka, nad którym sterczały dwa krany z wystającymi drążkami pomp: wody słodkiej i zaburtowej przeznaczonej do zmywania. Drążki poruszane podczas pompowania wody pionowo w górę i w dół były zakończone luźno obracającymi się wokół nich gałkami, podobnymi jak w domowych, odkręcanych kranach. Gałka niebieska na drążku pompy wody słodkiej, czerwona - na zaburtowej. Pokręcając

gałkami, co oczywiście nie mogło wywołać żadnego efektu w postaci wypływu wody z kranów, dziewczyna powiedziała:

- Proszę! Nie ma ani zimnej, ani ciepłej!
- Rzeczywiście - stwierdzili wopiści i na tym incydent zakończono.

JOP

Załoga zakwalifikowana na kolejny, bałtycki rejs jachtem „Sawa” zameldowała się przed południem wyznaczonego dnia w Świnoujściu. Jacht też już był. Wszedł do portu o świcie. Na pokładzie kończono właśnie klar przygotowując się do przekazania jachtu. Korzystając z rezerwy czasu Jurek Konopa - kapitan jachtu w następnym rejsie zebrał swą załogę, przejrzał jej dokumenty i po zapoznaniu się z wynikającym z nich stażem oraz stopniami żeglarskimi podzielił ją na wachty wyznaczając oficerów.

- Ty będziesz pierwszym, ty drugim, a ty trzecim - zdecydował.

- No, a ja? - odezwał się jeden z szeregowych członków załogi bez żadnego stopnia ani morskiego doświadczenia.

- Jesteś załogantem drugiej wachty - odpowiedział zaskoczony tym pytaniem kapitan.

- To nie będę miał żadnej kierowniczej funkcji? - drażył dalej temat załogant.

- Jakiej funkcji, do diabła?! - zdenerwował się kapitan. - Funkcje oficerskie podzieliłem, a ty jesteś czarną kanaką do roboty - dodał, żeby rozwiać już wszelkie wątpliwości.

- A przewodniczącego związku zawodowego, ani sekretarza Jachtowej Organizacji Partyjnej się nie wybiera? - pytał dalej załogant i nie wiadomo było, czy kpi, czy mówi poważnie. W każdym razie twarz miał kamienną jak zawodowy pokerzysta przy pracy, a kwestia dotycząca organizacji partyjnej została zaakcentowana z wyraźnie większym naciskiem niż reszta zdania.

- Ja ci dam związki zawodowe na jachcie! Już można ładować materace do wewnątrz. Widzisz? To bierz się do roboty! - zakończył dyskusję kapitan omijając na wszelki wypadek sprawę organizacji partyjnej, bo czasy były takie, że niebezpiecznie było ją lekceważyć. Mniej ostrożna załoga natychmiast rozszyfrowała dowcipnisia i ochrzciła go mianem Jopa.

Jop wczuł się w swą rolę i każde polecenie kapitana, które mu odpowiadało kwitował uwagą: „J.O.P. popiera” lub „J.O.P. zatwierdza”. Gdy kapitańskie decyzje nie były mu na rękę, mruczał pod nosem: „J.O.P. ma zastrzeżenia”.

W sumie Jop był sympatycznym chłopcem, ale miał dwie lewe ręce do roboty i pracy nie kochał. Gotowanie obiadu zaczynał od grzecznego pytania, co ma na ten obiad zrobić, po czym wygłaszał sakramentalne „J.O.P. ma zastrzeżenia do tak wystawnego posiłku” i zwracał się słodziutko do swej dziewczyny, która była drugim oficerem:

- Basińko! A gdzie są kartofle?

- W skrzynce, w forpiku.

- A czy nie byłabyś łaskawa mi ich podrzucić do kokpitu, bo nie wiem ile trzeba?

Basia, która z racji oficerskiej szarży była zwolniona ze sprawowania funkcji kuka, ale przynosiła kartofle, jarzyny i inne produkty, o które prosił Jop.

- Basiu! Czy pomożesz mi w obieraniu? - wciągał ją coraz dalej w orbitę swych obowiązków cedując na nią stopniowo wszystkie czynności związane z przygotowaniem jedzenia, a w końcu pytał:

- Baśka! Kiedy wreszcie podasz ten obiad? Kapitan się niecierpliwi!

Pracując na pokładzie Jop też potrafił zaskoczyć kapitana i załogę. Jego stanowisko manewrowe znajdowało się na rufie i do niego należała m.in. obsługa cumy rufowej. Jacht wszedł właśnie do Władysława i podchodził do nabrzeża sunąc wzdłuż niego z wyluzowanymi żaglami. Duża bezwładność kadłuba i ograniczoność miejsca wymagała wyhamowania ruchu jachtu na cumie rufowej.

- Rufowa na ląd! - padła komenda, ale Jopowi poplątała się cumą i ani jej wyrzucić, ani sam wyskoczyć nie był w stanie, a jacht celował dziobem w rufę stojącego przed nim kutra. Kapitan, energiczny, bardzo sprawny fizycznie i lubiący od czasu do czasu tą sprawnością się popisać, błyskawicznie wyjął Jopowi cumę z rąk, sklarował jej splątaną część, rzucił na keję, sam wyskoczył w ślad za cumą, założył jej ucho na poler i spokojnie czekał na efekt swego działania. Do kutra pozostało jeszcze kilka metrów, ale pozostała na pokładzie część cumy była krótsza od tej odległości. Za chwilę cumą powinna się naprężyć i zatrzymać jacht w miejscu, metr czy dwa za rufą kutra. Tymczasem niezaknagowany na pokładzie przez Jopa koniec cumy wybiegł z kluzy i chlupnął do wody.

- Ster lewo na burt! - rozległ się jednoczesny wrzask komendy pozostawionego na brzegu kapitana i stojącego na dziobie pierwszego oficera, który dodatkowo odepchnął dziób jachtu od rufy kutra zwiększając w ten sposób o parę centymetrów niewiele większy margines odległości dzielącej to zdarzenie od zderzenia.

- Był rozkaz sklarować cumę, potem ją rzucić i to zrobiliśmy z kapitanem, a przecież nikt nie kazał jej knagować - tłumaczył potem Jop załodze. Zapomniał już, że identyczny błąd zrobił przed dwoma dniami przy wchodzeniu do Łeby.

- Tor podejściowy jest tu płytki - tłumaczył kapitan - może się zdarzyć, że siądziemy. Dlatego przygotuj na rufie zapasową kotwicę - polecił Jopowi. - Tylko nie zapomnij dobrze przywiązać do niej liny. Kotwicznym! Znasz węzeł kotwiczny?

- Oczywiście - odpowiedział Jop. Okazało się, że rzeczywiście znał i prawidłowo go zawiązał, tylko zapomniał przymocować do jachtu drugi koniec liny. Całe szczęście, że udało się wejść bez dotknięcia dna i kotwica nie była potrzebna. W przeciwnym przypadku prawdopodobnie pozbylibyśmy się jej na zawsze, przy czym uświadomiliśmy to sobie dopiero w porcie przy klarowaniu liny kotwicznej.

Ale Jop miał również zalety. Potrafił właściwie się znaleźć w nietypowej sytuacji. Taka zdarzyła się, gdy przy plażowej pogodzie skromna „Sawa” żeglowała wzdłuż Półwyspu Helskiego, a w bliskiej odległości kilku metrów wyprzedzała ją jedna ze słynnych, wspaniałych stuczterdziestek. Był nią oczywiście dużo szybszy od nas „Śmiały”, „Joseph Conrad” lub „Otago” - dziś już nie pamiętam. W każdym żeglarzu drzemie regatowa żyłka i nikt nie lubi być wyprzedzonym, więc mieliśmy markotne miny, zwłaszcza, gdy tamci pokiwali nam na pożegnanie z wielkopańskim gestem. Wtedy właśnie z zejściówki wynurzył się Jop. W białej kurtce, z przewieszoną przez ramię ściereczką, trzymał w dłoni srebrną tacę, a na niej kieliszki. Puste, bo jacht był „suchy jak pieprz”. Jop kłaniając się w pas i z gestem zawodowego kelnera podawał je kolejno kapitanowi i siedzącej w kokpicie załodze. Sączyliśmy z nich ze smakiem nieistniejący alkohol przybierając znudzone miny i teatralne pozy, a na stuczterdziestce poszły w ruch wszystkie lornetki, jako że taki bon ton w owych siermiężnych latach naszego jachtingu był niespotykany.

Równie dowcipnie znalazł się Jop na porejsowym spotkaniu załogi. Wszystkim wręczył legitymacje J.O.P. Swoją do dziś przechowuję na pamiątkę.

HRABIA LOLO

Tytułowym bohaterem niniejszego opowiadania jest nieżyjący już szczeciński kapitan znany z eleganckich manier, rygorystycznego przestrzegania bon tonu i wszelkich zasad. Stąd właśnie jego pseudo: „Hrabia Lolo”. Bywało jednak, że elegancki sposób bycia niezwykle popularnego Hrabiego Lolo prowadził do humorystycznych wręcz sytuacji, o których wiele opowieści krąży wśród żeglarzy. Jednej z nich sam byłem naocznym świadkiem.

Rzecz miała miejsce podczas rejsu na największym wówczas szkoleniowym jachcie Polskiego Związku Żeglarskiego, szkunerze „Zew Morza”. Dowodził nim w tym rejsie właśnie Hrabia Lolo, a ja byłem starszym oficerem. Gdyby nie trudności aprowizacyjne można by rzec, że rejs przebiegał w sposób typowy, bez większych problemów. Przedsiębiorstwo zaopatrujące statki „Baltona” nie obsługiwała jachtów, które udawały się w krajowe rejsy, a mięso i jego przetwory były wówczas na kartki. Udało się nam jednak kupić na wolnym rynku 24 żywe koguty. Trzymaliśmy je, jak na żaglowcach sprzed wieków, w kojcu na pokładzie. Aż przyszedł sztorm i rozwalił ów kojec zbudowany z kartonowych opakowań. Koguty rozpieczętowały się uciekając na wanty, salingi, gafle i niełatwo było je połapać, gdy sztorm ucichł. Ciekawe, że żaden nie został zmyty za burtę. Zatem żegluga, pogoda, załoga, jacht - wszystko było jak trzeba.. Nietypowa jedynie była ceremonia spożywania posiłków w oficerskiej mesie. Jej podniosły styl narzucała osobowość kapitana, a nie jego stanowisko, bo trzeba uczciwie przyznać, że starał się zachowywać nie jak nasz zwierzchnik, lecz jako primus inter pares czyli pierwszy między równymi. Ot, król Artur wśród rycerzy Okrągłego Stołu. Odbywało się to wszystko z wszelkimi szykanami. Rozmowy przy jedzeniu dotyczyły wyłącznie poważnych, pozasłużbowych, często filozoficznych tematów, a serwowaniu dań towarzyszyły pełne galanterii zwroty w rodzaju: „Może spróbuje pan tej sałatki?”. „Czy pan kapitan już słodził?”, „Czy pozwoli pan jeszcze dołożyć sobie ziemniaków?” itp. W tych dyskusjach i kulinarnych propozycjach z rzadka tylko brał udział trzeci oficer, świetny żeglarz i dobry kolega, o otwartym, bezpośrednim sposobie bycia. Zwykle nakładał sobie małe porcje, szybko zjadał, dziękował za dokładki, przypominał sobie nagle o jakichś obowiązkach na pokładzie i przepraszając odchodził od stołu.

Sytuacja ta powtarzała się bardzo często, więc zaintrygowany jego zachowaniem pewnego razu też odszedłem krótko po nim od stołu pod jakimś pretekstem, wyszedłem na pokład i oto co ujrzałem. Trzeci stał oparty o nadbudówkę kambuza i pałaszował z dużej miski zupę aż mu się uszy trzęsły, przegryzając od czasu do czasu ogromną pajdą chleba. A przecież przed chwilą, na dole podziękował za chleb, odrzucił propozycję dokładki tej zupy, której zresztą wcześniej nalał sobie na talerz tyle, co kot napłakał. Gdy mnie zobaczył, zmieszał się, ale zaraz potem powiedział szczerze, jak to było w jego zwyczaju:

- Wiesz, nie jestem w stanie się najeść w tej wytwornej atmosferze jak u cioci na imieninach.

Inną historię związaną z osobą Hrabiego Lolo opowiedziano mi w Trzebieży. Hrabia płynął małym jachtem ze Świnoujścia do Szczecina, a w przeciwną stronę szedł wielki masowiec o imponującej nośności. W eterze pełno było meldunków, uwag i ostrzeżeń związanych z przeprowadzaniem torem wodnym tak dużego statku. Kapitanowie i piloci pozostałych jednostek składali do kapitanatu meldunki o swoich pozycjach, ustalali i potwierdzali sposób oraz miejsce mijania się. Również Hrabia Lolo z właściwą sobie skrupulatnością i powagą sięgnął po słuchawkę UKF-ki, nawiązał łączność z masowcem i powiedział;

- Już pana widzę. Mijamy się normalnie, lewymi burtami.
- OK - odpowiedział pilot masowca.

Po kilku minutach Hrabia Lolo znów zgłosił się przez UKF-kę:

- Zaczekam, aż przejdzie pan za bramę torową, a potem mijamy się normalnie.

- Dobrze - odpowiedział pilot - ale panie, gdzie pan jest? Ja pana nie widzę! - krzyknął zdenerwowany myśląc, że ma do czynienia z dużym statkiem. Jachtu, z którym prowadził tak poważne ustalenia, płaczącego się przy burcie, mniejszego od ratunkowej szalupy masowca, w ogóle nie spostrzegł.

TRZECI KIELISZEK

Jacht „Opal” żeglując w jednym z rejsów po holenderskich kanałach dotarł do Lejdy, uroczego miasteczka o znanych uniwersyteckich tradycjach, które wszystkim kojarzą się z wynalazkiem kondensatora, jakim była tzw. butelka lejdejska. Zacumowaliśmy przy barce będącej pływającym domem sympatycznego małżeństwa emerytów. Na dom ten składały się usytuowane w pokładowej nadbudówce trzy pokoje z kuchnią oraz mieszczący się pod pokładem obszerny warsztat i magazyn. Pokłady dziobowy i rufowy, pełne skrzynek z kwiatami, spełniały rolę werand czy balkonów. Do wyłącznej dyspozycji właścicieli barki pozostawał też niewielki kawałek terenu położony na brzegu bezpośrednio przy barce, ogrodzony niskim płotkiem i osłonięty krzewami. Stała tam ogrodowa ławeczka i widoczne były grządki warzywnego ogródka. Barka była oczywiście dołączona do sieci elektrycznej, telefonicznej i wodociągowej. Gdyby jej właścicielom znudziła się Lejda, mogliby poszukać odpowiadającego im wolnego miejsca w innym mieście lub zamienić się na miejsca cumowania z właścicielami innej, mieszkalnej barki przeholowując tam swoją. Te możliwości zdecydowały o takim a nie innym wyborze domu przez poznanych emerytów, bo mieli oni kilkoro dorosłych dzieci zamieszkujących w różnych miastach Holandii i w ten sposób mogli kolejno przebywać w ich pobliżu.

Nasi gospodarze okazali się tak mili, że nie tylko zgodzili się na cumowanie do burty ich barki, ale jeszcze zaprosili całą załogę do siebie na kolację. Szczerze mówiąc kolacją tą, jak to w zachodnich krajach, najeść się nie było można. Podobnie rzecz się miała z zaspokojeniem żeglarskiego pragnienia. Pan domu wyciągnął wprawdzie z barku baterię aż trzech butelek z różnymi trunkami, szczegółowo je opisał, zapytał każdego jaki trunek woli, po czym napełnił wybranymi alkoholami mikroskopijne kieliszki i na tym się skończyło. Jedynie najmłodszy z załogi, prawie mały, na pytanie o wybór napitku odparł przebiegle:

- Zanim skosztuję tego - tu wskazał na pierwszą butelkę - chciałbym spróbować tego drugiego, a następnie tamtego. I w ten sposób wytrąbił trzy kieliszki, co jednak nie zmieniło faktu., że średnio rzecz biorąc załoga jako całość pozostała w dalszym ciągu spragniona i głodna, to też postanowiono zaprosić gospodarzy do złożenia natychmiastowej rewizyty na jachcie i tam kontynuować kolację, ale po polsku.

Tak też się stało. Na jachcie wszyscy najedli się do syta i chociaż do picia oprócz kawy i herbaty był tylko jeden gatunek alkoholu, to liczby drinków nie ograniczano. Holender też chętnie wypił dwa kieliszki, ale gdy kapitan sięgnął po butelkę, by nalać mu po raz trzeci, małżonka naszego gościa i on sam zaprotestowali w tak gwałtownej formie, że wzbudziło to powszechne zdumienie. Widząc je Holender przeprosił za takie zachowanie i powiedział, że zaraz je wyjaśni.

- Otóż - zaczął swą opowieść - jestem emerytowanym inżynierem elektrykiem. Pracowałem w firmie Philips i tuż przed wojną przez miesiąc przebywałem z jej ramienia służbowo w Polsce, gdzie nauczyłem się kilku słów w waszym języku. Tak się złożyło, że pod koniec wojny mieszkaliśmy w tej części Holandii, którą wyzwoliła spod niemieckiej okupacji polska brygada generała Maczka, a ja przechodząc koło budynku zajmowanego przez wasze oddziały zagadałem po polsku do kręcących się tam żołnierzy.. Tak ich to ucieszyło, że zaprosili mnie do siebie i serdecznie ugościli. Pamiętam trzy pierwsze toasty, ale po trzecim film mi się urwał i do dziś nie mogę sobie przypomnieć, co się ze mną stało. Wiem tylko, że w momencie powrotu świadomości leżałem we własnym łóżku w domu.

- Mąż tego dnia nie przyszedł na obiad - kontynuowała opowieść jego małżonka. - Zdarzyło się to pierwszy raz od dziesięciu lat czyli od naszego ślubu. Byłam przerażona, nie wiedziałam, co robić, gdzie go szukać. Gdy nie przyszedł również na kolację, wpadłam w rozpacz. Przecież jeszcze od czasu do czasu słychać było strzały. Myślałam, że nie żyje. I nagle usłyszałam dzwonek do drzwi. Otworzyłam natychmiast. W progu stało czterech polskich żołnierzy. Trzymali za rogi koc, w którym leżało ciało mego męża. Byłam pewna, że spełniły się najczarniejsze przypuszczenia. Jeszcze chwila i straciłabym przytomność, ale żołnierze widząc moją reakcję szybko wyjaśnili, że mąż jest zdrow i cały. Nic mu nie jest, świetnie się z nimi bawił, a teraz po prostu śpi i to jest ich wina, bo nie wiedzieli, że ma tak słabą głowę. Więc przejrzeni jego dokumenty, znaleźli adres, odnieśli, zaszutowali i szybko zniknęli przeczuwając zapewne, że budzi się we mnie furia. Odtąd mąż nigdy nie pija więcej niż dwa kieliszki

ALKOHOLOWE PROBLEMY

Izba Morska to rodzaj sądu rozpatrującego wypadki morskie i orzekającego o stopniu winy tych, którzy się do tych wypadków przyczynili. Jak wynika z publikowanych przez Odwoławczą Izbę Morską w Gdyni biuletynów zatytułowanych „Prawo i orzecznictwo morskie”, omawiających te wypadki, jednym z najczęstszych winowajców jest alkohol. Z drugiej jednak strony wiadomo, że alkohol jest dla ludzi i chociaż gubi całe narody, to pity w tak zwany kulturalny sposób, w umiarkowanych ilościach, pojedynczemu człowiekowi nie szkodzi. Trudno się z tym nie zgodzić, tylko ta umiarkowana norma spożycia jest dla każdego inna, a ponadto zależny od temperatury, zmęczenia czy obfitości zakąski, no i potrafi się zmieniać w trakcie konsumpcji. Dlatego prowadząc rejsy, zwłaszcza na dużych żaglowcach o licznych i z natury rzeczy mało znanych załogach, dla których wspomniana wyżej norma może się wahać od jednego kieliszka do pół litra na głowę, zakładam bezdyskusyjnie sztywną, górną granicę spożycia na poziomie ZERO. Wieloletnie doświadczenie własne i cudze nauczyło mnie, że jest najlepiej, jeśli na jachcie zupełnie się nie pije alkoholu, nawet piwa. Taką bezalkoholową żeglugę uprawiam od wielu lat i dotąd nie miałem żadnego przypadku ciężkiej choroby, ani zgonu z powodu braku alkoholu w organizmie. Znam natomiast przypadki odwrotne, jak casus siedemnastolatka, który po prostu zapił się na śmierć w 1993 roku podczas rejsu na brygantynie „Henryk Rutkowski” - flagowym żaglowcu Polskiego Związku Żeglarskiego.

Trzeba jednak samokrytycznie stwierdzić, że bezalkoholowa żegluga też rodzi problemy. Przede wszystkim jest trudna do stosowania i wytrzymania w długich, wielomiesięcznych rejsach. Imieniny, urodziny, święta, rocznice, sukcesy, klęski - rodacy kochają obchodzić w uroczysty, tradycyjny sposób i trudno jest ich od tego odzwycząić. Pewne kłopoty sprawiają też goście przynoszący na jacht butelczynę, bo odmawiając wspólnego jej wysuszenia wychodzi człowiek na gbura, a trudno przecież, by wieloosobowa załoga jak jeden mąż sięgała po szanowany zazwyczaj w towarzystwie argument, że jest na odwyku lub ma wszyty esperal. Wreszcie, jeśli nawet na jachcie się nie pije, to warto zabrać ze sobą kilka butelek. Boże, jak one kuszą załogę! Czasem nawet okazuje się, że są nieszczelne i wysychają, albo się tłuką! A przecież to międzynarodowa waluta. Można nią zapłacić za holowanie, korzystnie wymienić z rybakami na część ich połowu, załatwić z jej pomocą miejsce postoju. O sile tej waluty przekonałem się wiele lat temu, gdy weszliśmy na „Jarlu” - jachcie warszawskiego Żeglarskiego Klubu Turystycznego „Rejsy” - do zatłoczonego do ostatniego miejsca portu jachtowego w Kopenhadze. Bosman portu z daleka naprzemian rozkładał ręce w niemym geście bezradności i machał nimi wyraźnie wskazując, żebyśmy się wynosili, bo nie ma ani jednego, wolnego miejsca przy kei. A kapitan pomachał dla odmiany butelką czystej. Bosman natychmiast zrobił nam miejsce bezceremonialnie wyprasząc z portu jakiś niemiecki jacht. To był bardzo fajny bosman, Lubił polską gorzałę, a Niemców nie bardzo.

A propos alkoholu i Niemców, to załoga jednego z polskich jachtów zaprosiła kiedyś do siebie poznanych w zagranicznym porcie też zagranicznych jachtsmenów. Rozmowa toczyła się po angielsku i zanim zdążono zorientować się, jakiej są narodowości są goście, kapitan wznosił toast:

- Za tych co na morzu.....!

Chciał dodać jeszcze, jak to zwykle czyniono „z wyjątkiem Krasnowo Flota i Bundesmarine”, ale na szczęście coś go tknęło i powstrzymał się. Dwie minuty później padło pod adresem gości pytanie, czym się zajmują poza jachtingiem. Odpowiedź brzmiała:

- Jesteśmy oficerami Bundesmarine .

Największym paradoksem jest to, że brak alkoholu na jachcie bywa przyczyną kłopotów z celnikami. Nie chcą wierzyć, że jacht jest „suchy” Niedawno, bo już po zjednoczeniu Niemiec, taką przygodę przeżyłem w Sassnitz, dokąd zawiniliśmy na jeden dzień „Henrykiem Rutkowskim”.

- Ile jest na statku alkoholu i papierosów? - zapytał celnik.

- Nie ma w ogóle.

- Jak to?

- Po prostu. To jest jacht szkoleniowy. Młodzieżowa załoga nie pije, kadra też nie. Pali tylko mechanik, ale skończyły mu się papierosy i zamierza kupić w Sassnitz kilka paczek.

- Pierwszy raz widzę polski statek, na którym nie ma alkoholu - stwierdził celnik. Widać było, że mi nie wierzy. - I pan to podpisze? - spytał wskazując na deklarację celną, w której w rubrykach „alkohol” i „wyroby tytoniowe” wpisałem zero.

Podpisałem i poszedłem na spacer do miasta. Gdy wróciłem po kilku godzinach spotkałem na trapie schodzącą na ląd czarną brygadę celną z lusterkami na długich prętach, latarkami, śrubokrętami.

- Przekopali cały statek, narobili takiego bałaganu, że do jutra tego nie damy rady tego uporządkować - skarżyli się wachtowi. Myślałem, że szlag mnie trafi.

- I co znaleźliście? - zapytałem szefa brygady.

- Nic - padła odpowiedź

- Bo nie umiecie szukać. Dawni celnicy z NRD by znaleźli – dodałem złośliwie.

Zatrzymali się przez chwilę, jakby chcieli wrócić, ale zacisnęli zęby i poszli nie mówiąc do widzenia

Jakże inna jest wiedza i postawa naszych celników. Tak się składa, że twórca i animator „Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami” Zbyszek Kosiorowski już od kilku lat przed wyruszeniem w kolejny rejs wręcza mi dwie butelki „Chopina” mówiąc, że to na wszelki wypadek, bo nie wiadomo co się może trafić. Nic się na szczęście nie trafia, więc po rejsie zwracam mu te butelki. Ostatnio przy powrotnej odprawie w Świnoujściu celnik zapytał, ot tak tylko, aby się upewnić:

- Te dwie butelki, które Pan zgłosił wypływając, wwozi Pan oczywiście z powrotem?

Z alkoholem trzeba też bardzo uważać w krajach muzułmańskich Na przykład wydając dek-party dla miejscowych notabli należy podawać alkohol w szklankach do coca-coli i zabarwiony coca-colą, ale nie należy za bardzo go rozcieńczać, bo powoduje to niezadowolenie gości, od których przecież wiele zależy.

Nie należy też przesadzać z uczeniem zagranicznych gości naszych licznych toastów. Wystarczy, gdy przyswoją sobie jeden: „na zdrowie”. A przekonała mnie o tym przygoda pewnego, zachodniego dyplomaty, który chcąc popisać się erudycją na bardzo nobliwym, polskim przyjęciu wznosił kielich i zaproponował:

- No to siup w smutny dziób!

A oto historia, która uczy, że z abstynencją też nie należy przesadzać. Otóż przejmując barkentyne „Henryk Rutkowski”, aby poprowadzić na nim dwutygodniowy rejs ze szczecińską „Szkołą pod Żaglami”, zapowiedziałem nie tyle oficerom, którzy znali moje narowy, ile zawodowej załodze, a więc mechanikowi i bosmanowi, że nie będę tolerował ani kropli alkoholu. Rejs skończył się i rzeczywiście przez cały jego okres nikt nie sięgnął nawet po piwo. Kilka godzin po moim powrocie do Warszawy zadzwonił kapitan, któremu przekazałem jacht.

- Czy nie masz czasem kogoś, kto nadawałby się na bosmana - zapytał
- Skąd ja ci nagle wytrzasnę bosmana?
- Może któryś z twych synów, Witek albo Zbyszek popłynąłby na Operację Żagiel jako bosman?
- Niestety, już mają zaplanowane inne rejsy. Ale co się stało? Przecież na „Rutku” jest wspaniały bosman. Miły, robotny, znający się na rzeczy, zdyscyplinowany, lubiany przez młodzież i do tego nie pije.
- Właśnie! Przetrzymałeś go przez dwa tygodnie o suchym pysku, więc ledwie wsiadłeś do pociągu, to tak się zaprawił i narozrabiał, że trzeba było go zwolnić dyscyplinarnie z pracy.
- Gdybym wiedział, że moja nietolerancja takie wywoła skutki, dałbym mu dyspensę na kufelek piwa lub setę czystej dziennie.
- A więc pijmy alkohol, ale z umiarem i najlepiej u cioci na imieninach. Unikajmy picia na jachtach i na stadionach.

DŹWIĘK FUJARKI

Zorganizowanie w latach siedemdziesiątych rejsu po Morzu Śródziemnym nie należało do przedsięwzięć łatwych. Ograniczenia dewizowe, wizowe, transport żywności z kraju przez kilka granic, konieczność znalezienia taniego noclegu w razie spóźnienia się jachtu - to wszystko trzeba było brać pod uwagę przy planowaniu rejsu. Dlatego też udział w rejsie, zaczynającym i kończącym się w Pireusie, członka załogi, którego wujek był pracownikiem polskiej ambasady w Atenach mógł znakomicie ułatwić rozwiązanie szeregu problemów. Na tej zasadzie kapitan Krzysztof Amborski zakwalifikował Włodka na rejs, chociaż nikt go bliżej nie znał, nie był członkiem klubu, nie włożył żadnej pracy w remont jachtu ani w przygotowanie rejsu. Przyjęto go na zwolnione w ostatniej chwili miejsce, a że legitymował się patentem sternika jachtowego z pełnymi uprawnieniami, został nawet trzecim oficerem.

Rejs rozpoczął się planowo, bez żadnych komplikacji. Koneksji Włodek, jeśli pominąć gratisowy transport przez jego wujka bagażu z dworca do portu, nie trzeba było wykorzystywać. Załoga właściwie spełniała swoje obowiązki, Włodek nie wyróżniał się niczym ani na plus, ani na minus, stosunki między nim a załogą układały się dobrze. A jednak Włodek był jakby „inny”. Unikał rozmów, wieczorami leżąc w koi grywał na fujarce i bardzo przeżywał każdą najmniejszą nawet uwagę zwróconą mu przez kapitana, ot choćby prośbę, by nie nalewać przy rozfalowanym morzu do kubka więcej herbaty niż do połowy. Później okazało się, że jego wiedza nawigacyjna jest, delikatnie mówiąc, „cieniutka”, co w połączeniu ze zbytnią pewnością siebie zaowocowało kilkoma niebezpiecznymi błędami, które sprostował kapitan. Zrobił to w kulturalny sposób, bez jakichkolwiek złościwości czy pretensji, ale nadwrażliwa natura Włodek sprawiła, że odczuł to bardzo boleśnie. Ostatni, poważny błąd nawigacyjny przytrafił mu się przy określaniu pozycji określonej przed zmianą wachty o północy. Włodek błąd poprawił, po czym poszedł do swej koi w forpiku, rozebrał się, nałożył kąpielówki, wziął fujarkę, wrócił do nawigacyjnej, skąd zabrał dziennik i część dokumentów jachtu, wsunął je kąpielówki, założył kapok oraz płetwy i poszedł na dziób. Wachta zobaczyła go już na pokładzie. Zaskoczona sytuacją zorientowała się w ostatniej chwili w jego zamiarach i zawołała kapitana. Ten usiłował mu przeszkodzić, ale bezskutecznie. Po krótkiej, gwałtownej szamotaninie Włodek przeskoczył reling i zniknął w morzu, a razem z nim - lub osobno, również dokumenty jachtu.

Natychmiast ogłoszono alarm „człowiek za burtą”, wyrzucono koło z pławką świetlną, wykonano rutynowy manewr. Wszystko bez rezultatu. Włodek zniknął w ciemnościach nocy. Zrzucano żagle, uruchomiono silnik, włączono reflektor z silną halogenową żarówką. Jacht zataczał wokół światelka pławki koła ratunkowego kręgi o coraz większej średnicy, załoga naprzemian nawoływała Włodka i nasłuchiwała oświetlając morze reflektorem. Gdy i to nie przyniosło efektu kapitan po kilkunastu minutach zdecydował się na wezwanie pomocy. Z braku radiotelefonu mógł to zrobić tylko przez wystrzelenie czerwonych rakiet. Morze było spokojne, woda ciepła, więc Włodek ubrany w pas ratunkowy mógł w niej wytrzymać kilka i więcej godzin, a że jacht znajdował się w odległości paru zaledwie mil od lądu istniała szansa zauważenia rakiet i przysłania na pomoc ratowniczego statku. Jego udział w akcji zwielokrotniłby prawdopodobieństwo odnalezienia Włodek.

Odzewu na rakiety nie było, Załoga jachtu nie dawała jednak za wygraną i nie przerywała poszukiwań, chociaż po dwóch czy trzech godzinach zwątpiono w ich rezultat.

- Pewnie od razu poszedł na dno, bo przecież w przeciwnym wypadku z pewnością byśmy go już znaleźli - odważył się ktoś wyrazić głośno myśl nurtującą ich wszystkich i wówczas ktoś inny krzyknął nagle:

- Cisza! Bądźcie cicho, do jasnej cholery! Coś słyszę!

- Zgaście silnik! - zakomenderował kapitan.

Silnik ucichł, wszyscy zamilkli zamieniając się w słuch. I nagle z ciemności nocy dotarły do jachtu słabutkie dźwięki fujarki. Szybko ustalono kierunek, z którego było ją słychać, uruchomiono silnik i jacht całą naprzód popłynął w tamtą stronę. Po kilku minutach ujrzano Włodka. Leżał spokojnie na powierzchni wody unoszony przez kapok i grał na fujarce. Bez oporu dał się wyciągnąć na pokład. Pytany o powody swego zachowania oświadczył, że zamierzał dopłynąć do lądu i wrócić do kraju, bo nie lubi żeglować z nieprzychylną mu załogą, którą postanowił ukarać komplikując jej życie przez zabranie dokumentów jachtu. Dodatkową karą, której nie przewidział, był rybacki kuter, który wkrótce po wyłowieniu Włodka zjawił się przy burcie jachtu spiesząc z pomocą w odpowiedzi na czerwone rakiety i zażądał zapłaty za stracony czas i spaloną ropę. I trzeba było zapłacić, bo załoga zachowywała się agresywnie grożąc staranowaniem jachtu.

Kapitan skierował jacht do najbliższego portu, którym był Rodos na wyspie o tej samej nazwie.. Stamtąd połączył się telefonicznie z pierwszym sekretarzem polskiej ambasady w Atenach i opisał sytuację. Obaj rozmówcy byli zgodni, że stan psychiczny Włodka stanowi zagrożenie dla niego samego oraz załogi i że trzeba odesłać go niezwłocznie samolotem do kraju.

- Ale nie mam na to funduszków. Kto pokryje koszty? - zapytał kapitan.

- Oczywiście ambasada, ale nie komplikujmy i nie przeciągajmy sprawy przesyłaniem pieniędzy do Rodos. Chyba uzbiera pan wśród załogi wystarczającą sumę na bilet, a i tak kończycie rejs w Pireusie, to wtedy zwrócimy pieniądze.

- Tak, już zrobiłem rozeznanie, pieniędzy nam wystarczy, a wobec tego, że gwarantuje pan ich zwrot wysyłam Włodka najbliższym samolotem - zakończył rozmowę kapitan dyplomatycznie podkreślając fakt zobowiązania zwrotu gotówki przez ambasadę.

Włodka wsadzono do samolotu. Gdy ten znalazł się już w powietrzu, kapitan poinformował dział obsługi pasażerów, że na pokładzie samolotu, który właśnie wystartował znajduje się niezupełnie zrównoważony psychicznie pasażer i podał jego nazwisko prosząc o zawiadomienie o tym przez radio załogi samolotu, która powinna zachować wobec tego pasażera szczególną ostrożność i otoczyć go opieką.

- Dlaczego pan nie zawiadomił nas o tym przed startem? - zapytała pracownica działu nie ukrywając wściekłości.

- A pozwolilibyście mu polecieć?

- No, nie wiem. To zależy...

- To teraz już pani wie, dlaczego mówię o tym dopiero po starcie - rzekł kapitan i zniknął nie przypuszczając, że wkrótce, podobnie jak ona, znajdzie się w sytuacji postawionego przed faktem dokonanym.

Po zakończeniu rejsu kapitan złożył wizytę w ambasadzie, gdzie dowiedział się, że zwrotu wydatków na bilet lotniczy dla Włodka nie dostanie.

- Jak to? Dlaczego? - pytał zaskoczony.

- Ambasada nie ma pieniędzy. Tu każdy Polak, którego okradną, albo zgubi paszport czy bilet powrotny, to przychodzi do ambasady po pomoc i pieniądze, a my ich nie mamy - wyjaśnił pierwszy sekretarz ambasady.

- Myślałem, że między innymi po to tu jesteście., że słowo dyplomaty... Przecież pan mi obiecał - nie dawał za wygraną kapitan.

- Jakbym nie obiecał, to by go pan nie wysłał. Niech pan próbuje odebrać sobie te pieniądze w Warszawie, a mnie nie zawraca głowy - usłyszał w odpowiedzi.

W tym momencie odezwał się obecny przy rozmowie wuj Włodka, który był kierową w ambasadzie:

- Ja zapłacę - powiedział łatając dziurawy honor polskich służb dyplomatycznych - Ile to wynosi?

PRZYGODA W SASNITZ

Sasnitz było ostatnim portem „Polonii” przed powrotem z zagranicznego rejsu do kraju. Właściwie nie zamierzałem tam zawijać, ale namówił mnie do tego sympatyczny dowódca NRD-owskiego patrolowca spotkanego koło Arkony ostrzegając o spodziewanym w ciągu najbliższych godzin bardzo silnym sztormie. Zatem weszliśmy. Tam oficjele byli mniej sympatyczni. Najpierw wyprowadził mnie z równowagi celnik, który deklarując kompletną nieznajomość polskiego zażądał od drugiego oficera przetłumaczenia na niemiecki listy prowiantu. Twarz celnika wydała mi się znajoma. Tak, to on odprawiał mnie przed dwoma laty i wtedy świetnie mówił po polsku. Nie omieszkałem mu tego przypomnieć. Roześmiał się i zrezygnował z tłumaczenia. Nic dziwnego, że nawet Pismo Święte z jednakowym chłodem traktuje celników i faryzeuszy.

Następny służbista pilnował przejścia do miasta i nie chciał nas przepuścić wskazując okrężną, niewygodną drogę. – Pan chyba zapomniał, kto wygrał ostatnią wojnę - wypaliłem i przeszedłem na rosyjski, co u tych z NRD zwykle budziło szacunek. Zamurowało go i przepuścił nas. Za to po powrocie kazano się nam przestawić w inne niewygodne miejsce, bo przy nawietrznej kei.

Wiatr rzeczywiście osiągnął 10 stopni Beauforta, ale w nocy nieco się wydmuchał i rano było najwyżej 7 do 8 stopni. Czas rejsu kończył się, wieczorem powinniśmy być w Świnoujściu, więc nie można było dłużej czekać. Ale jak oderwać się od nawietrznej kei? Chcieliśmy podać na jacht powiązane cumy z przeciwległego pirsu przywiązując ich koniec do dryfującego z wiatrem koła, ale pirs był wojenny i wartownik nie chciał tam przepuścić załoganta. Nie pozostawało nic innego, jak katapultować się pod wiatr. Sytuacja była o tyle jeszcze niezbyt miła, że biała flota odwołała rejsy, o czym nie wiedzieli wczasowicze i ich kilkusetosobowy, nudzący się tłum stał teraz na kei obserwując nasze poczynania. Przygotowaliśmy się solidnie, bo nie można było „dać plamy” przy takiej widowni. Silnik cała naprzód, dwóch ciągnęło za założony nabiegowo rufowy szpring, dwóch pchało za nok bomu grota, jeden za nok bomu bezana, kliwer był gotowy do postawienia. Jacht nabrał prędkości, ci od bomów pchali do ostatniej chwili, po czym zawiśli na ich nokach i zostali ściągnięci szotami nad pokład, kliwer wystrzelił w gore i jacht począł oddalać się od kei.

- Kapitanie! Oni klaszczą! - krzyknął ktoś z załogi wskazując na Niemców. Rzeczywiście było widać, jak gromadzony na kei tłum bije brawo, ale nie mogliśmy tych braw słyszeć; silny wiatr nie dopuszczał ich do naszych uszu.

Wkrótce pędziliśmy ze słabnącym powoli wiatrem w kierunku Świnoujścia, a załogę opanował szal stawiania dodatkowych żagli. Oprócz normalnego grota, bezana i foka postawiono jeszcze kliwer, apsel, pod bomem zawieszono trajsel, zawieszono jakieś zapasowe żagle na wantach, jacht wyposażono w bukszpryt i wystrzał. Gdy postawiono dwunasty żagiel prędkość spadła o cały węzeł, ale nie zmniejszyło to radości załogi - Mamy jeszcze dwanaście prześcieradeł - ironizował trzeci, któremu nie w smak była dodatkowa robota związana z wyciąganiem żagli z worków, ale wkrótce i on poddał się fali entuzjazmu, argumentując to tym, że przynajmniej żagle się przewietrzą. To było kilka godzin wspaniałej żeglugi. Ktoś przypomniał sonet Mickiewicza:

„Wyciągam ręce, padam na piersi okrętu,
Zdaje się, że pierś moja do pędu go nagli:
Lekko mi! rzeźwo! lubo! wiem, co to być ptakiem.”

Świnoujście było już blisko. Uznałem, że nadszedł czas zrzucenia tych dodatkowych żagli, ale załoga zaprotestowała.

- Czy zdajecie sobie sprawę, co to znaczy wpłynąć do portu z taką piramidą płócien przywiązanych na dziesiątki przemyślnych sposobów do czego tylko się dało? - pytałem przerażony.

- Każdy żagiel spadnie natychmiast na komendę! Damy sobie radę! Nie zrzucamy tych żagli - prosili jeden przez drugiego.

Nie umiałem im odmówić. Z duszą na ramieniu wprowadziłem jacht do portu. Błyski słońca odbijającego się w szklach licznie skierowanych na nas lornetek świadczyły o tym, że budziliśmy sensację. Na szczęście stopniowa zmiana kierunku toru wodnego i wyostrzenie wiatru powodowało, że kolejne żagle przestawały pracować i zgodnie z obietnicą błyskawicznie były ściągane na pokład. To był udany rejs i świetna załoga.

NIEPOROZUMIENIA GRANICZNE

W 1985 roku Niemiecka Republika Demokratyczna rozszerzyła pas swych wód terytorialnych z 3 do 12 mil morskich i w ten sposób północna część toru wodnego wiodącego do Świnoujścia znalazła się w ich obrębie. Powstałe przy tej okazji problemy prawne uregulowano oficjalnie dwustronnym układem, oddającym ten tor pod polską jurysdykcję i precyzującym rozdział stref rybołówstwa, ale nie zlikwidowało to wciąż wybuchających na tym tle konfliktów. Doszło nawet do tego, że polski statek kotwiczący na kotwiczowisku, które znalazło się w niemieckiej strefie, został zmuszony do zejścia z kotwicy, a innemu wschodniemiecki patrolowiec oddał salwę ostrzegawczą przed dziób. Wkrótce po tym, aktualizując mapy spostrzegłem w „Wiadomościach Żeglarskich” - wydawanym co tydzień biuletynie zawierającym poprawki - że kotwiczowisko to zostało skasowane, w dwa tygodnie później znowu je przywrócono, a bezpieczeństwa polskich statków począł pilnować polski patrolowiec ustawiający się w odległości kilkudziesięciu metrów od niemieckiego.

Najbardziej narażeni na szykany naszego zachodniego sąsiada byli żeglarze. O ile duży statek trudno jest staranować, a strzelanie pociąga za sobą niebezpieczne konsekwencje, to mały jacht jest zupełnie bezbronny wobec stalowego ścigacza dysponującego kilkusetkonnym silnikiem. Polskie jachty, które korzystały z prawa swobodnego przepływu przez obce wody terytorialne były zatrzymywane, kontrolowane i nawet taranowane. Niemcy korzystając z zawartego w podpisanym układzie, sprzecznego z międzynarodowym prawem, paragrafu pozwalającego na swobodny przepływ jachtów tylko za zgodą bliżej niesprecyzowanych organów NRD, stali dodatkowo skargi z żądaniem karania kapitanów naszych jachtów. Tu trzeba przyznać, że administracja morską, Wojska Obrony Pogranicza i Polska Marynarka Wojenna - w odróżnieniu od ówczesnych władz państwowych, w imieniu których min. Tadeusz Olechowski podpisał niekorzystny dla Polski układ - zachowały się w tej trudnej sytuacji przyzwoicie. Nikt nie został ukarany, a z nieoficjalnych przekazów było wiadomo, że jachty mogą liczyć na ochronę okrętów wojennych.

O prawdzie tych słów przekonałem się, świadomie żeglując „Pogorią” ze Świnoujścia po zachodniej stronie toru wodnego, a więc przez wody terytorialne NRD. Na milę przed dziobem pojawił się patrolowiec i zatrzymał prosto na naszym kursie. Żeby go wyminąć poprawiłem kurs jeszcze bardziej na zachód. Wtedy odezwała się w nawigacyjnej UKF-ka. To wywoływał mnie kapitanat Świnoujścia. Dyżurny oficer portu zatroskanym głosem powiedział, że obserwuje nas na radarze i zapytał dyplomatycznie, co to jest za statek, do którego się zbliżamy.

- Nie wiem - odpowiedziałem - dziwny jakiś, pomalowany na stalowo-szary kolor, ale nie podniósł bandery, więc nie muszę go salutować.

- O.K. - usłyszałem w odpowiedzi - gdyby pan czegoś potrzebował, to jesteśmy na nasłuchu.

Wiedziałem, że mogę liczyć na pomoc, ale nie była potrzebna. Takich dużych jednostek patrolowce nie zaczęły, zwalczając bohatersko tylko małe jachty.

Rok później wypadła mi tamtędy droga na „Henryku Rutkowskim”. Też duży żaglowiec (obecnie nosi nazwę :Kapitan Głowacki:), chociaż mniejszy od „Pogorii”, więc ryzyko było nieco większe. Na wszelki wypadek przygotowałem sobie po angielsku tekst wzywania pomocy, z którego wynikało, że jacht jest atakowany przez piracki statek podszywający się pod banderę NRD i posłałbym to w eter na częstotliwości bezpieczeństwa. Tym razem na spotkanie pospieszył spory, okręt wojenny, dużo większy od „Rutkowskiego”.

Niósł banderę NRD, więc wypadało mu zaszalutować, a nasza, jak na złość, zastrajkowała. Flaglinka zacięła się na topie i ani rusz nie dała się opuścić, jakby nie chciała oddać honoru niemieckiemu okrętowi. Wywołałem więc go przez radio i przeprosiłem, że nie salutuję, gdyż zacięła mi się flaglinka na topie. Powiedział, że nic nie szkodzi i życzył bezpiecznej podróży. Czy uwierzył memu tłumaczeniu, nie wiem, bo sam nabrałem wątpliwości, gdy parę minut później, chcąc sprawdzić przyczynę zacięcia, bez przeszkód opuściłem banderę. Do dziś o ten szwindel podejrzewam oficera wachtowego.

Problem konfliktów granicznych skończył się z chwilą zjednoczenia Niemiec. Czy nie powróci?

PILOT DO OSLO

W 1991 roku płynąłem na „Henryku Rutkowskim” do Oslo z załogą głuchoniemych. Rejs, mimo częściowego sponsorowania, sporo kosztował i kasa jachtu nie była zbyt zasobna. Dlatego też uległem naciskom Witka Tomaszewskiego - drugiego oficera i głównego organizatora rejsu, by nie zgłaszać się do mijanej właśnie w wejściu do Oslofiordu stacji pilotów, skoro oni sami nas nie zaczepiają. Jachty nie muszą wprawdzie korzystać z pomocy pilota, ale brygantyna „Henryk Rutkowski” ma ponad 30 m długości i jak się później okazało dla tak dużych żaglowców pilotaż w Oslofiordzie był obowiązkowy. Mimo to płynęliśmy spokojnie nie nagabywani przez nikogo. Żegluga dobrze oznakowanym, bezpiecznym i znanym mi z poprzednich rejsów torem wodnym naprawdę nie wymagała pomocy pilota. Dumni i szczęśliwi z powodu zaoszczędzenia kilkuset dolarów byliśmy już blisko celu i zgodnie z poprzednimi ustaleniami listowymi z naszą ambasadą, nawiązaliśmy z nią kontakt za pośrednictwem radiowej stacji brzegowej. I to było początkiem kłęski. Przejęta przez nasłuch radiowy rozmowa postawiła na nogi wojskowe służby obrony granic, stację pilotów, obsługę nawigacyjną toru wodnego i agenta Polskich Linii Oceanicznych. Jacht wywołano przez radio i kazano nam natychmiast opuścić wody terytorialne Norwegii.

- Skoro nas tak traktują, to albo tu, albo u nas zwyciężyli komuniści - dywagował pierwszy oficer Paweł Morzycki - ale słuchałem wczoraj dziennika, nic o tym nie mówiono. Wobec jednoznacznej oceny sytuacji politycznej odmówiłem opuszczenia norweskich wód stwierdziwszy, że mam na ukończeniu zapas wody, co było prawdą, i paliwa. Interweniowałem przez radio w ambasadzie i u wszystkich wyżej wymienionych świętych. Efektem była zmiana decyzji na: „zatrzymać się i czekać”. To było do przyjęcia, ale czekanie przedłużało się, więc monitowałem dalej. Kolejne polecenie odsyłało mnie do punktu wyjścia, a raczej wejścia do fiordu, do stacji pilotów. Nie zgodziłem się argumentując brakiem paliwa na podróże w tę i spowrotem.. Po serii kolejnych rozmów przez radio kazano mi zawrócić do leżącego mniej więcej w połowie długości fiordu portu Horten i zawinąć tam w celu wzięcia pilota. Pierwsza część polecenia wykonałem, ale polecenie wejścia do portu wyglądało podejrzanie. . Bałem się aresztowania statku w miejscu, skąd jest daleko do ambasady. Sięgnąłem po tę samą pałkę, którą walono mnie po głowie.

- Jeśli obowiązek pilotażu jest tak rygorystycznie przestrzegany, to jak mam wejść do Horten bez pilota? - zapytałem.

- Niech się pan nie martwi, wprowadzimy was do portu - usłyszałem w odpowiedzi.

Rzeczywiście po paru minutach z portu wyszedł kuter rybacki, podpłynął do nas, a jego szyper krzyknął, by płynąć za nim. Zapytałem, czy jest licencjonowanym pilotem. Zaprzeczył, więc odmówiłem wejścia. Znowu rozgadały się UKF-ki. Dowiedziałem się, że podrzucą mi na pokład pilota, który wprowadzi statek do Horten.

- Jeśli tak, to podrzucicie pilota, który poprowadzi nas do Oslo - zażądałem, tłumacząc, że w Horten nie mam żadnego interesu. W godzinę później ten sam kuter dostarczył na pokład pilota. Ruszyliśmy do Oslo.

Pilot - starszy już pan - był bardzo uprzejmy, ale dziwił się, że wpłynęliśmy sami. My, podpierając się odpowiednim zapisem w locji, dziwiliśmy się, że jacht musi brać pilota. Ten spojrział na datę wydania locji i zapytał, kiedy była ostatni raz aktualizowana. Niestety, nie pozostawało nic, tylko się zarumienić.

Zapisy w locji, głoszące, że jacht wielkości naszej brygantyny nie musi brać pilota, były już dawno nieaktualne. Szczerze mówiąc domyślałem się tego, aczkolwiek stwierdzenie

faktu utrudniał doskonale mi znany i nie do zwalczenia zwyczaj nieaktualizowania przez Centralny Ośrodek Żeglarstwa Morskiego w Trzebieży pomocy nawigacyjnych, w które wyposaża swoje jachty, w tym i „Henryka Rutkowskiego”. Czarterując jacht na kilka dni, czy nawet tygodni, nie sposób jest nadrobić często kilkuletnich zaległości w poprawianiu map i pomocy nawigacyjnych, o co powinni zadbać etatowi kapitanowie i pracownicy Ośrodka.. Można najwyżej się obrazić i zrezygnować z rejsu lub ryzykować. Wszyscy wybierają to ostatnie wyjście, co umacnia dotychczasową praktykę.

W rewanżu wytknąłem pilotowi brak czujności norweskich służb, które z takim opóźnieniem zareagowały na brak pilota.

- To było celowe, - stwierdził - cały czas was obserwowano. My, Norwegowie jesteśmy czujni - dodał wskazując mijaną właśnie twierdzą wykutą w skale. - Gdy podczas wojny Hitler zaatakował Norwegię i niemiecki okręt wojenny z kolaboracyjnym rządem na pokładzie chciał tędy przepłynąć do Oslo, salwa z tej baterii posłała ich na dno.

- Jeśli się nie mylę, to była pierwsza i ostatnia salwa, jaką w tej wojnie oddała norweska armia - zauważyłem złośliwie.

- Wojna jest bardzo kosztowna - odpowiedział. - Nie było nas stać na jej prowadzenie. Byliśmy za biedni, żeby walczyć.

Ta szokująca logika zamurowała mi usta. Natrętnie nasuwającej się myśli, że Polaków zawsze było stać na przelewanie krwi, również w Narwiku, już nie wypowiedziałem. Nie miało to sensu. Zbyt duża była różnica historii, sposobu myślenia i mentalności naszych narodów.

Na nabrzeżu w Oslo czekał na nas przedstawiciel polskiej ambasady w towarzystwie norweskiego agenta obsługującego polskie statki. Dostało mi się, i słusznie, za hecę z pilotem, po czym agent przystąpił do wypełniania urzędowych formularzy, m.in. deklaracji celnej.

- Papierosy?

- Zero. Nikt nie pali.

- Alkohol?

- Cztery butelki.

- Co? Tylko tyle? - zdziwił się agent.

- Panie kapitanie! - zwrócił się do mnie po polsku przedstawiciel ambasady. - Niech pan poda stan rzeczywisty. W Norwegii nie ma żartów, jeśli idzie o przemysł alkoholu.

- Naprawdę mamy tylko tyle - odpowiedziałem. - To rejs z młodzieżą - wyjaśniłem przechodząc ze względu na obecność agenta spowrotem na angielski. - Młodzież nie pije, kadrze też nie wypada. Ta wódka jest przeznaczona na prezenty.

- Niewiarygodne, ale wierzę panu - odezwał się agent, ku memu zaskoczeniu bardzo dobrą polszczyzną. Niech mi pan więc powie prywatnie, dlaczego nie chciał pan wziąć pilota.

- Nie był mi potrzebny, trafiłbym tu sam. Poza tym mamy mało pieniędzy. Oczywiście opłacimy za tę usługę, ale będziemy musieli zrezygnować z dokupienia pieczywa, warzyw i owoców dla dzieci. A skąd pan tak dobrze zna polski - zapytałem zmieniając temat.

Agent roześmiał się. - Pracowałem dwa lata w Szczecinie, ożeniłem się z Polką i na co dzień mam kontakt z polskimi statkami.

Aby agent ostatecznie uwierzył w przeznaczenie naszego alkoholu, wręczyliśmy mu upominek w postaci butelki wyborowej przy okazji wpłacania w jego biurze należności za pilotaż. I rzeczywiście uwierzył. Nazajutrz, gdy załoga zwiedzała Oslo i jego atrakcje, przy statku zatrzymała się niewielka ciężarówka. Wyładowano z niej kilka skrzynek pieczywa, owoców, jarzyn, słodczy, napojów.

- Niczego nie zamawialiśmy - protestował oficer wachtowy nie chcąc podpisać podtykanego mu rachunku.

- It is free of charge - to już zapłacone - wyjaśnił dostawca towaru wręczając kopię rachunku opiewającą na sumę stanowiącą równowartość opłaty za pilota.

Ciekawe, że gdy kilka lat później, bo w 1998 roku żeglowałem do Oslo na tym samym żaglowcu, choć pod nową nazwą :Kapitan Głowacki”, zmienione przepisy nie zmuszały już nas do wzięcia pilota.

BOSMAN CZY ADMIRAŁ

Profesjonalni marynarze na ogół z sympatią odnoszą się do swych „mniejszych braci” czyli żeglarzy. Bywają jednak wyjątki i o takim chcę opowiedzieć.

Kończąc jeden rejs na „Henryku Rutkowskim”, a zaczynając następnego dnia drugi, musiałem zawinąć do Gdyni, gdzie zaplanowano wymianę załóg. Do basenu jachtowego nie wolno zawijać tak dużym jednostkom, jak dowodzona przeze mnie brygantyna, ze względu na ograniczoną wytrzymałość polderów cumowniczych i nabrzeży, zatem poprosiłem przez UKF-kę kapitanat portu o zezwolenie na wejście i postój w basenie obok Dworca Morskiego, gdzie zawsze cumują duże żaglowce.

- Nie ma miejsca. Może w Gdańsku pana przyjmą - usłyszałem w odpowiedzi. Wywołałem kapitanat w Gdańsku. Też nie było miejsca.

- A na Motławie koło Spichrza? - nie dawałem za wygraną.

- Na to nie mogę pozwolić. Uszkodzi pan kafelki na nabrzeżu. Ostatecznie niech pan stanie przy nabrzeżu Siarkopolu - zgodzono się łaskawie.

- Żeby mi siarka zżarła żagle? Dziękuję uprzejmie - odpowiedziałem i wróciłem do negocjacji z Gdynią.

Dyżurny oficer portu oświadczył, że wysła bosmana, by ten sprawdził, czy jest gdzieś miejsce. Wynik był negatywny.

- A przy nabrzeżu Marynarki Wojennej? Stąd widzę przez lornetkę, że jest wolne! - nie dawałem za wygraną.

- Nie zgadzają się.

- To niech pan poprosi, żeby te stojące przed „Darem” statki nawigacyjne Szkoły Morskiej stanęły longside, wówczas zrobi się miejsce.

Po paru minutach dowiedziałem się, że na tych statkach nie ma akurat kapitanów, ale jeśli pokryję koszty użycia holownika, to przestawią jeden ze statków do burty drugiego.

- A ile to będzie kosztować? - zapytałem.

- Nie mam pojęcia - padła odpowiedź.

- Nie mogę kupować kota w worku, a wejść muszę. Niech pan znajdzie miejsce - naciskałem.

W tym momencie włączył się do rozmowy jakiś anonim. - Płyn pan, panie Baranowski z tą szkołą pod żaglami do Szwecji.

- Nie jestem Baranowskim, a pan łamie przepisy utrudniając mi rozmowę i demonstruje żenująco niski poziom kultury.

Odpowiedzi nie było, a oficer dyżurny kapitanatu zaproponował mi zacumowanie do burty statku nawigacyjnego. Nie było wyjścia, musiałem tę propozycję przyjąć. Niestety, żeby nie powybić rejami okien sterówki trzeba było cumować w dziobowej części statku, a tu nachylenie burt uniemożliwiało pracę odbijaczy. „Rutkowski” oparł się o burtę statku relingiem i wygiął go. Sztyce relingu potem wyprostowaliśmy, ale stać się tu nie dało. Stanęliśmy przed statkiem, gdzie jak się okazało był kawał wolnego miejsca, tylko kawałek bukszprytu wystawało nad wodę poprzecznego kanału prowadzącego do wyjścia z portu. Przybiegł bosman i zaczął wybrzydzać na wystający bukszpryt, ale gdy pokazałem mu wygięty reling upewnił się czy nie będę zgłaszał pretensji, kazał wywiesić światło na noku bukszprytu i zaakceptował fakt cumowania w tym miejscu. Ja jednak wolałem stać bezpieczniej, bez wystającego na portowy kanał bukszprytu, więc poszedłem pertraktować z bosmanem nabrzeża Marynarki Wojennej. Ten był nieprzejednany.

- Zgoda, że zawsze staje tu „Zawisza Czarny”, ale ostatnio jak odchodził zapchał śmieciami wszystkie śmietniki na nabrzeżu i dlatego żadnych żeglarzy ja tu nie wpuszczę - stanowczo oświadczył bosman.

- A co, mieli te śmieci rozrzucić po chodniku, czy jak? - zapytałem i powiedziałem mu jeszcze parę słów do słuchu.

- Gdybyś zamiast do słuchu przemówił mu do ręki, to pewnie załatwiłbyś sprawę - powiedział obecny przy rozmowie pierwszy oficer. Pewnie miał rację, ale ja nie potrafię „przemawiać do ręki”. Postanowiłem załatwić to inaczej.

W końcu w Gdyni znajduje się dowództwo Marynarki Wojennej. Wybrałem się tam w towarzystwie Bohdana Sienkiewicza, znanego dziennikarza telewizyjnego, który pływał z nami kręcąc filmy o nietypowych załogach „Rutkowskiego”. Przyjął nas oficer w stopniu pełnego komandora, wysłuchał ze zrozumieniem i połączył się telefonicznie z admirałem przedstawiając mu problem. Admirał obiecał, że spróbuje sprawę załatwić i prosił byśmy chwilę poczekali. Po upływie dwóch czy trzech minut na biurku komandora odezwał się telefon. Komandor odebrał, posłuchał, zakończył służbowym: „Tak jest obywatelu admirale”, po czym rozłożył bezradnie ręce i powiedział:

- Admirał bardzo panów przeprasza, ale bosman się nie zgadza.

Żegnając się zapytałem komandora, kto w końcu rządzi marynarką wojenną: bosman czy admirał. Głowę zwiesił niemy.

GOŚCIE

Polski jacht cumujący w zagranicznym porcie prawie zawsze odwiedzają rodacy. W czasach zamkniętych granic rzadko były to wizyty przypadkowe. Częściej spotykało się wciąż tych samych ludzi, których na emigracji zżerała tęsknota za Ojczyzną. Przychodzili więc tam, gdzie można było spotkać Polaków, m.in. do portu. Służyli żeglarzom radą i pomocą, chętnie zapraszali do siebie. Często prosili o bochenek polskiego chleba, za którym tak się stęsknili i zachwycali się smakiem pół czerstwego, pół spleśniałego razowca. Podkreślali sukcesy zawodowe i finansowe, jakie odnieśli za granicą, ale jeśli nawet były one prawdziwe, to płacili za nie ogromną cenę nostalgii.

Pamiętam spotkaną w Helsingborgu pielęgniarkę, która przyjechała tam z trójką dzieci w odwiedziny do siostry i została, bo w Polsce nie była w stanie po rozwodzie z mężem utrzymać rodziny z pensji i alimentów. Jej marzeniem było jak najszybsze otrzymanie obywatelstwa szwedzkiego, aby ...odwiedzić Polskę.

Inny, zamieszkały w Szwecji Polak, już obywatel tego kraju, ożeniony ze Szwedką i mający z nią kilkunastoletniego syna, którego nauczył mówić po polsku, pokazywał mi przechowywany z pietyzmem swój mundur kapitana wojska polskiego i zdobyte odznaczenia bojowe. Przedwojenny oficer, akowiec, ujawnił się, gdy do Polski wkroczyli Rosjanie, wstąpił do polskiego wojska i walczył w jego szeregach do końca wojny. Wkrótce go aresztowano. Wyszedł na krótko dzięki łapówce wręczonej przez rodzinę i jeszcze tego samego dnia, przemycony na statek, opuścił Polskę zabierając swój mundur. Tęsknota do Kraju biła z każdego jego słowa, a syn skwitował to bezceremonialnym stwierdzeniem:

- Już dawno, tato, powinieś założyć ten mundur i położyć się w nim do trumny.
Z trudem pohamowałem się, by nie dać mu w pysk.

Spotkany przeze mnie w Durbanie emigrant okresu stanu wojennego nie narzekał na dochody czy poziom życia, ale był straszliwie samotny. Wcześniejsze fale polskiej emigracji, ta wojenna i ta z 1968 roku, trzymały się osobno mimo pomocy udzielanej nowym przybyszom z Polski, były dość hermetyczne.

- Proszę pana - zwierzał się mój rozmówca - ja tu nie mam szans na małżeństwo. Z kolorową się nie ożenię, bo to jest przejście do niższej kategorii społecznej, a żadna biała za mnie nie wyjdzie. Jestem za biedny, a tu się liczy tylko pieniądz.

Jakże wielka musiała być tam tęsknota do Polski, skoro przez pokład stojącej w Durbanie „Pogorii” przewinęło się w ciągu dwóch dni kilkuset Polaków z różnych sfer i różnych prowincji RPA, a wypływający żaglowiec żegnał dwustu osobowy tłum śpiewający „Jeszcze Polska nie zginęła” i ocierający łzy z oczu.

Żeglarzom zawijającym do Oslo znany był mieszkający tam Polak będący wielkim amatorem marynowanych grzybów. Przez wiele lat regularnie meldował się załogom polskich jachtów, oprowadzał je po mieście, ułatwiał załatwienie wielu spraw i prosił o grzybki. Słoik marynowanych grzybów dla rodaka był żelazną pozycją w liście prowiantowej jachtów zmierzających do stolicy Norwegii.

Z kolei jachty cumujące w Sztokholmie w oryginalny sposób witał inny nasz krajan

- Dzień dobry panom, jestem Januskiewicz. Kto jest drugim oficerem?

- Ja - odpowiadał zaskoczony drugi.

- Przyjdę do panów jutro rano, proszę przygotować zbędny prowiant do sprzedania. Dobrze płacę. Jeśli macie np. liofilizowane flaki to daję tyle a tyle za puszkę. Teraz nie przeszkadzam. Życzę miłego pobytu.

Jednym słowem zanęcił i zniknął. Pokusa była silna i transakcja zwykle dochodziła do skutku. Korzystały na niej obie strony. Januskiewicz kupował najchętniej typowe, polskie wyroby, np. wspomniane wyżej flaki, kiełbasę myśliwską, bigos w puszkach, szynkę „Krakus”, i rozprowadzał je z zyskiem wśród miejscowej Polonii, a załoga uzupełniała zapasy dewiz.

Temu, że żeglarze nie stronili od takich handelków trudno się dziwić. Rejs trwał miesiąc, trasa wiodła przez kilka czy nawet kilkanaście portów, a z kraju wolno było wywieźć tylko 5 dolarów na osobę.. Dochodziło do tego, że poszczególni członkowie załogi zwlekali w zagranicznym porcie z załatwieniem potrzeb fizjologicznych do czasu, aż uzbiera się kilku chętnych i będzie można skorzystać kolejno z WC, raz tylko wrzucając monetę otwierającą drzwi. Nawet jeśli załoga wywiozła jeszcze trochę dewiz w skarpetkach, była to kropla w morzu potrzeb. Odprawiający mnie kiedyś gdyński celnik powiedział:

- Wiem, że przemycacie dodatkowe dewizy. W załodze jest dwanaście osób, więc w sumie oceniam was nie na więcej niż 200 - 400, góra 500 dolarów. Nie opłaca się nam szukać.

Nie pomylił się. Mieliśmy 240. Wiem, bo schowano je razem, w jednym miejscu.

Załogę wyruszającą w zagraniczny rejs wyposażano jeszcze w kilkadziesiąt dolarów funduszu kapitańskiego na opłaty portowe, paliwo, uzupełnienie żywności. Fundusz ten trzeba było rozliczyć rachunkami, co nie było łatwe. Bo jak na przykład brać rachunek od słuzowego w Holandii, który w ekspresowym tempie przepuszcza przez służbę jednocześnie kilkadziesiąt jachtów, a pieniądze zbiera do woreczka opuszczanego z wysokiego nabrzeża na wędce. Opłata jest wprawdzie groszowa, ale wędrując śródlądowymi kanałami pokonuje się wiele śluz, co może pochłonąć dużą część kapitańskiego funduszu. Kiedyś przemierzyłem pół Amsterdamu, by znaleźć sklep z pieczywem dysponujący pieczęcią firmową, bez której rachunek nie był rachunkiem.. Gdy wreszcie znalazłem sklep, w którym oświadczone, że dostanę właściwy rachunek, zapakowałem chleb do worków i zapłaciłem, właściciel wystawił mi pokwitowanie na ... firmowej torebce. - Tu jest wydrukowana nazwa mojej firmy, adres, a tu mój podpis! - krzychał obrażony, gdy usiłowałem mu wytłumaczyć, że w GKkFiT pękną ze śmiechu oglądając taki dokument i będę musiał zwracać pieniądze z własnej kieszeni. Z trudem, ale odzyskałem pieniądze i oddałem chleb. Do końca rejsu jedliśmy okrojone z pleśni kromki o wymiarach 2 na 2 centymetry, a i to raczej przy zgaszonym świetle, żeby nie było widać drobnych, zielonych żyłek, które dotarły do samego środka bochenka.

Na marginesie trudności z rozliczeniem kapitańskich dewiz warto przypomnieć brzmiące jak anegdota, ale prawdziwe zdarzenie. Jednemu z kapitanów zarzucono, że wydał dewizy na niewłaściwe według oceny urzędników cele i kazano zwrócić pobraną sumę. Ów kapitan wystosował oficjalne pismo, w którym zobowiązywał się zwrócić dewizy, prosząc jednocześnie o wskazanie mu źródła legalnego ich nabycia, bo na czarnym rynku kupować ich nie będzie. I na tym sprawa się zakończyła, gdyż wówczas nie było możliwości oficjalnego zakupu dewiz.

Ciekawie wyglądają spotkania z rodakami starozakonnymi. Wpada taki w Kopenhadze na jacht i mówi:

- Dzień dobry! Ja nie przeszkadzam, ja się tylko cieszę, że panowie już przyплыли. Tu jest moja wizytka z adresem, to nie jest daleko, niskie ceny, opłaca się wpaść.

No to wpadłem. Magazyn wypełniony towarem wszelkiego rodzaju, od gumy do żucia po motocykle. Zainteresowałem się ortalionowym płaszczem - przebojem ówczesnej mody w PRL, a jednocześnie przydatną częścią garderoby. Pytam o cenę i oczywiście programowo krzywię się słysząc odpowiedź.

- To jest drogo? - dziwi się sprzedawca. - Proszę pana, to jest towar w najlepszym gatunku. Pan nie będzie żałował. Pan z Warszawy? Ja panu gwarantuję zbyt. Zaniesie pan to do pawilonu nr taki a taki na Królewskiej i tam zapłacą panu tyle a tyle za sztukę, a jak nie, to ja zwracam pieniądze. To co, ile pan bierze? Sto sztuk?

- Panie! Ja chcę kupić jeden, dla siebie.

- To dlaczego pan nie mówisz od razu. Ten szajs to jest pierwszorzędny towar, ale na handel. Dla siebie to ja panu sprzedam dobry towar i tylko trochę drożej, ale uczciwie uprzedzam, że guziki musi pan sam przyszyć jeszcze raz, bo ten Włoch, co robi te płaszcze, to on nie umie przyszywać guziki i zaraz je pan pogubi. Jak pan chce może pan zapłacić w złotychkach, ale nie radzę, bo kurs jest niekorzystny.

Trochę się potargowałem, kupiłem, przyszyłem guziki i do dziś noszę, gdy deszcz pada.

A propos żeglarskiego handlu, to ciekawa, niezaplanowana transakcja miała kiedyś miejsce w Helsinkach. Polski jacht zacumował w końcu maja tuż przed pałacem prezydenta, gdzie przed południem rozkwita warzywno - rybny targ, a po południu nie ma po nim nawet śladu. Żywność jest sprzedawana na straganach oraz wprost z łodzi rybaków i wieśniaków przywożących nimi swoje plony. Załoga jachtu stojącego w bezpośrednim sąsiedztwie tych łodzi wyciągnęła na pokład worek zamoczonych w zęzie, młodych ziemniaków i rozsypała je na pokładzie, aby wyschły. Zainteresowała się nimi robiąca zakupy gospośnia nie odróżniająca jachtu od łodzi sprzedawców. Zaakceptowała cenę podaną żartem w odpowiedzi na jej pytanie i poprosiła o dwa kilo. Po chwili ustawiła się kolejka. W Finlandii jeszcze nie było młodych ziemniaków, więc chłopcy pożyczili wagę i w ciągu kwadransa pozbyli się towaru sprzedając go po niesłychanej w Polsce cenie rzędu dolara za kilogram. Za to po powrocie do domu przez dłuższy czas nie mogli patrzeć na makaron.

Załoga polskiego jachtu „Jarl” cumującego w tym miejscu opowiadała o innym, ciekawym zdarzeniu. Któregoś wieczoru zatrzymał się przy jachcie samotnie spacerujący, starszy pan i zagadnął o coś załogę. Odpowiedzieli, znów padło pytanie, a że przygotowano właśnie kolację, zaproponowali, by zjadł razem z nimi. Zaproszenie zostało chętnie przyjęte. Podczas kolacji gość żywo interesował się trasą rejsu, żeglarskimi i zawodowymi sprawami załogi, polską problematyką. Sam też chętnie i wyczerpująco odpowiadał na pytania dotyczące Finlandii, aż na koniec ktoś z załogi zapytał, kim on jest, czym się zajmuje.

- Ach, przepraszam. Zapomniałem się przedstawić. Nazywam się Kekkonen i jestem prezydentem Finlandii - odpowiedział po prostu.

Ale wracając do nostalgii, muszę stwierdzić, że za Polską tęsknią nie tylko Polacy. W centrum Sztokholmu, bardzo blisko miejsca, gdzie cumują jachty, mieszkał pewien starszy, samotny pan, który pozostając w służbie dyplomatycznej Królestwa Szwecji większość swego życia spędził w Polsce, i tej międzywojennej i powojennej. Jako żeglarz rozumiał potrzeby żeglarzy i zawsze, gdy go odwiedzali przyjmował ich serdecznie, udostępniał im łazienkę w swej luksusowej kawalerce, a przy kieliszku polskiej wódki lub dobrego wina wspominał z rozrzewnieniem Polskę jego młodości, dawnych przyjaciół i biesiady z Wieniawą.- Długoszowskim Takich cudzoziemców lubiących żeglarzy, ciekawych świata oraz żeglarskich przygód i sympatyzujących z Polską spotyka się często.

WYWROTKA

Od czasu, gdy zetknąłem się z żeglarstwem - a zachęciła mnie do tego pół wieku temu Polska YMCA, którą wkrótce rozwiązano, bo była imperialistyczną, drugą kolumną na tyłach frontu walki o socjalizm - wciąż wkładano mi do głowy, że jachty dzielą się na wywracalne, ale niezatapialne mieczowe i zatapialne, ale niewywracalne balastowe. Te ostatnie miały mieć środek ciężkości poniżej środka wyporu i zachowywać się jak „wańka-wstańka”. Wierzyłem w to święcie przez całe lata, również wtedy, gdy wyruszyłem na morze. Tymczasem rosnąca popularność żeglarstwa spowodowała, że rzadko dotychczas uczęszczane, burzliwe szlaki wiodące wokół Hornu i Przylądka Dobrej Nadziei zaroily się od jachtów, oczywiście tych „niewywracalnych”. I wtedy coraz częściej dowiadywaliśmy się, że niektóre z nich zostały po prostu przewrócone przez wysoką falę. Wtedy dopiero do żeglarskiej świadomości dotarła prawda głosząca, że w praktyce nie jest możliwe skonstruowanie jachtu o środku ciężkości leżącym poniżej środka wyporu i że wszystkie jachty są wywracalne, aczkolwiek kąt krytyczny ich przechyłu może wynosić nawet 90 stopni. Po przewróceniu się i zatonięciu na Morzu Śródziemnym szkunera „Zew Morza” do polskich programów szkolenia na wyższe stopnie żeglarskie wprowadzono szereg zagadnień dotyczących stateczności jachtu.

Prawdę o wywracalności balastowych jachtów poznałem na własnej skórze, na Bałtyku, zanim dotarły do mnie echa doświadczeń skiperów okrążających Nieprzejezdny Przylądek. Zdarzyło się to w 1971 roku na jachcie „Iskra 70” typu „Enif” należącym do Harcerskiego Ośrodka Wodnego w Szczecinie. Startowałem na nim w kilku etapowych regatach morskich w klasie II RORC. Pierwszy raz żeglowałem na tym regatowym jachcie, pierwszy raz startowałem w morskich regatach i podobne doświadczenia miała cała załoga oprócz jednej, szesnastoletniej dziewczyny, która była moim suflerem. Po wyjściu ze Świnoujścia stawialiśmy spinakera. Pierwszy oficer Andrzej Weber począł wybierać fał i gdy czasza żagla wystrzeliła w górę wypełniając się wiatrem, jacht nagle położył się na burzę. Spinaker zagarnął sobą wodę i hamując rozpęd jachtu przeciągnął fał przez zaciśnięte ręce Andrzeja zdzierając mu skórę z dłoni. Wszystko to wydarzyło się w ciągu sekundy. Jacht leżał masztem i żaglami w wodzie i utrzymywał się w tej pozycji. Woda nie sięgała jednak zejściówki, bo zatonąłby w ciągu następnych kilku sekund i nie byłoby nawet czasu, by sięgnąć po raketnicę czy kapoki. Andrzej przeszedł na rufę po zewnętrznej stronie poziomej teraz burty, bo stan jego okrwawionych dłoni eliminował go z wszelkich prac przy linach. Jego miejsce zajął niepotrzebny w tej chwili sternik wędrując tą samą drogą. Ściągnęliśmy przyklejone do wody żagle, zakołysaliśmy jachtem i ten wstał. Ponowne postawienie żagli ze spinakerem włącznie odbyło się bez żadnych sensacji.

Wielokrotnie usiłowaliśmy dociec, dlaczego doszło do tej wywrotki, ale nie potrafiliśmy tego wyjaśnić i do dziś nie rozumiem, jak to się stało. W każdym razie od tamtego czasu przestałem wierzyć w niewywracalność balastowych jachtów.

A regaty wygraliśmy. Szczerze mówiąc dzięki temu, że los wyeliminował konkurencję. Była nią prawdziwa maszyna regatowa z gdyńskiego Klubu „Kotwica”. Jacht ten zacumował przy nabrzeżu Władysława IV, gdzie prawem kaduka, ale cumują różne portowe jednostki robocze. W chwili cumowania jachtu ich nie było, a załoga jachtu poszła na miasto, na obiad. W międzyczasie przyplły holowniki i zastały przeszkadzający im jacht. Zacumowały zatem rufami do nabrzeża przed dziobem i za rufą jachtu, a dzioby oparły wzajemnie o siebie. Jacht został zamknięty w trójkącie utworzonym przez nabrzeże i kadłuby

holowników, których załogi pojechały do domów. A że było to sobotnie popołudnie i nazajutrz dzień wolny od pracy, jacht musiał zaczekać w pułapce do poniedziałku, a starter regat nie czekał. Fakt ten zmniejszał nieco satysfakcję ze zwycięstwa, ale mimo to radość była duża zwłaszcza, że regaty miały międzynarodowy charakter, bo brały w nich udział też jachty z NRD. Jeden z nich, „Klaus Storbekker”, miał prawie zawodową załogę i często startował za granicą. Byliśmy ciekawi, dlaczego nie uciekają do RFN. Odpowiedź była prosta: każdy musiał zostawić „w zastaw” żonę i dziecko. Za to weinbrand mogli nabywać w dowolnych ilościach i po śmiesznie niskich cenach w wolnocłowej strefie zaopatrzenia statków. Tej swobody żeglarze w Polsce do dziś nie mają.

SYLWESTROWA PRZYGODA

Aby polatać na bojerach trzeba mieć sporo szczęścia. Do mrozu, by skuł wystarczająco grubą taflą jezioro, do holowników, by tego lodu nie połamaly, do śniegu, aby nie przykrył lodu puchową pierzyną uniemożliwiającą ruch lodowego ślizgu zwanego bojerem i wreszcie trzeba mieć szczęście do wiatru, by zechciał wiać. Nie co roku jest to możliwe, a gdy już się stanie, chętnych do korzystania z klubowego sprzętu jest tak wielu, że trudno się dopchać. Toteż, gdy w drugiej połowie grudnia zaistniały idealne warunki, postanowiłem spędzić Sylwestra i Nowy Rok na bojerach. Wiedziałem, że nikt nie będzie konkurował ze mną o dostęp do nich w tym okresie i będę mógł do syta żeglować od świtu po zmierzch. Z balowania zrezygnowałem bez żalu: zawsze przekładałem sport nad taniec, a i brak gotówki dodatkowo przemawiał za takim rozwiązaniem. Komandor klubu z pewnym zdziwieniem wręczał mi klucze od hangaru, gdzie przechowywaliśmy bojery.

- Tylko pamiętaj, znajdź kogoś na drugi bojer, bo samemu nie wolno latać - powiedział - bo gdy nie daj Boże wpadniesz pod lód, czy coś innego się stanie, a nie będzie nikogo do pomocy, to nieszczęście gotowe.

Znalazłem. Krzysiek też chciał polatać. Wprawdzie był początkującym bojerowcem, ale już sporo umiał. Zamierzał wykorzystać nadarzącą się okazję i potrenować do czekającego go, trudnego egzaminu na patent sternika lodowego. Nad Zalew Zegrzyński dotarliśmy jego samochodem. Zabraliśmy sporo jedzenia, butlę gazową do gotowania i zasilania promiennika, bo spać postanowiliśmy w hangarze, w śpiworach. Po przybyciu na miejsce jak najszybciej otaklowaliśmy bojery i na lód. Krzysiek wziął DN-a, ja stary, ciężki monotyp XV, wprawdzie dwuosobowy, ale lubiłem latać na nim również sam. Zanim ruszyliśmy udzieliłem mu kilku rad i ostrzeżeń. Ostatnia z nich brzmiała:

- Trzymaj się z daleka od mostu w Zegrzu, tam są oparzeliska, słabszy lód i można wpaść.

- Dobra, dobra ! - odkrzyknął Krzysiek i pognął w siną dal, a ja za nim. Wiatr był silny, lód nośny, płozy dobrze naostrzone, więc lecieliśmy jak na skrzydłach. Rzadki śnieżek, prawie niezauważalny dla wolno poruszającego się przechodnia, w swym względnym ruchu w stosunku do mknących z prędkością samochodu bojerów bombardował gogle utrudniając widzialność i bił ostro po twarzy. W ruchu ostrzej odczuwało się też kąsanie mrozu.

Nie upłynęło pół godziny, jak zauważyłem, że Krzysztof pędzi w stronę mostu, zbliżając się zbyt blisko niebezpiecznego rejonu. Po chwili zorientował się w sytuacji, zrobił zwrot i już zaczynał nabierać prędkości na nowym, oddalającym go od mostu kursie, gdy lód pod lewą płozą jego bojera załamał się. Bojer stanął i przechylił się na lewo. Płozą była w wodzie, pod lodem. Krzysiek rozpaczliwie machał w moim kierunku wzywając pomocy. Z daleka widać było, że jest przestraszony.

Podprowadziłem swój bojer i zatrzymałem stając pod wiatr od strony mocniejszego lodu w odległości kilku metrów od krzysztofowego DN-a. Wsiadłem, wyszorowałem z bloków szot żagla i rzuciłem Krzyškowi z poleceniem, by przywiązał go do płozownicy od tej strony, która wraz z płozą utkwiała pod lodem. Zrobił to nie wysiadając z bojera. Podszedłem ostrożnie i po kilku manewrach utrzymanym w ręku szotem płozą wyszła spod lodu. Krzysztof odwiązał niepotrzebny już szot i rzucił go na lód. Teraz wystarczyło wybrać żagiel, lekko popchnąć bojer, by ten „zapalił” i znów poszybował jak ptak unosząc Krzysztofa w bezkres zamrażniętej powierzchni jeziora.

Mnie pozostało zrobić to samo. Powoli i ostrożnie zmierzałem zatem do swego bojera, gdy nagle lód rozstał się pod moimi nogami. Wpadłem w przerębel wyrąbany przez rybaków, który zdążył się pokryć cienką warstwą lodu, na tyle grubą, by utrzymać centymetrową pokrywę maskującego śniegu, ale nie osiemdziesiąt kilogramów mojej żywej wagi. Zdążyłem w ostatniej chwili rozłożyć ręce i opierając je o lód utrzymać większą część tułowia ponad wodą. Byłem zmoczony nieco powyżej pasa i czułem jak lodowata woda przenika przez kilka warstw ubrania dochodząc do skóry. Wiedziałem, że muszę jak najszybciej wydostać się z wody, ale nie byłem w stanie. Wszelkie moje wysiłki nie dawały rezultatu. Brzegi przerębla, o które się opierałem kruszyły się, nasiąknięte ubranie i ciężkie buty ciągnęły do dołu. Nie mogłem wyjść o własnych siłach i słabłem z każdą chwilą, a Krzysztofa nie było w polu widzenia. - To koniec - pomyślałem - zanim zorientuje się, że mnie nie ma i wróci, zamrznę, stracę przytomność i zsunę się całkiem do wody, a niewielki prąd powodowany przepustem wody przez turbiny wodnej elektrowni na tamie wciągnie mnie pod lód. I wtedy ujrzałem tuż przy mojej dłoni porzucony na lodzie koniec szota, tuż przy mojej dłoni. Chwyciłem go i ciągnąc usiłowałem wydostać się z przerębla, ale też na próżno. Szot nie dawał oparcia, nie był przecież przymocowany do żadnego stałego punktu, ale do bojera, który ciągnięty nim przesuwiał się po lodzie. Ale gdybym nawet dociągnął go do przerębla, to i tak pewnie nie dałbym rady chwytając się jego wyjść na lód. Jednak próbowałem. W trakcie tej próby bojer wyszedł z linii wiatru, który właśnie znacznie się nasilił, uderzył w żagiel i pociągnął bojer do przodu, a ten pociągnął mnie. Trzymając kurczowo szot wyczołgałem się na lód, a bojer, jak wierny koń, znów stanął w linii wiatru, co pozwoliło mi zaprzestać odgrywania roli kotwicy, wsiąść do kokpitu i pognać do przystani.

Prawie równocześnie ze mną zjawił się Krzysztof. Było jasne, że w tej sytuacji nocleg w hangarze nie miał sensu, a nawet groził mi zapaleniem płuc. Na domiar złego silnik samochodu nie chciał zapalić, a ja byłem już soplem lodu i nie mogłem dłużej czekać, pozostawiłem więc na głowie Krzysztofa kwestie związane z uruchomieniem samochodu oraz z roztaklowaniem bojerów i zatrzymaną na szosie „okazją” wróciłem do domu. Nowy Rok powitałem leżąc w łóżku pod dwiema kołdrami, po gorącej kąpieli, aspirynie i szklance herbaty z rumem na wszelki wypadek. Nazajutrz nie miałem nawet kataru i jedyną dolegliwością pozostałą po tej przygodzie były.... poważne otarcia skóry nóg spowodowane koniecznością pokonania kilkuset metrów drogi i schodów w sztywnych jak blacha, bo zamrzniętych na piętnastostopniowym mrozie spodniach, które po zdjęciu pozostawiłem w pozycji stojącej aż do odtajania. Bielizny nie byłem w stanie zdjąć; musiałem wejść w niej do wanny.

Jan Krzysztof Frąckowiak

JAK UCZYLIŚMY LIBIJCZYKÓW ŻEGLARSTWA

Wiosną w Trypolisie

Bodajże pod koniec roku 1977 nieoceniona Danka Zjawieńska z Polskiego Związku Żeglarskiego zadzwoniła z nieoczekiwaną propozycją udziału w szkoleniu żeglarskim libijskiej młodzieży. Miałem inne plany na zbliżający się sezon '78, lecz oto pojawiła się oferta, którą trudno było odrzucić. O Libii i jej przywódcy nie mówiono wtedy tyle i tego, co kilka lat później, a w nadchodzącym roku miał się jeszcze odbyć w Trypolisie oficjalny bankiet na cześć przyjaźni między Libią a USA.

Pani Danusia roztoczyła przez telefon wizję pracy z egzotycznymi kursantami w Trzebieniu, wyjazdów służbowych do Libii, żeglowania na Morzu Śródziemnym, dewizowych diet i wynagrodzeni w wysokości ówczesnych 8000 zł miesięcznie! Łza się w oku kręci, bo to przecież dokładnie dwa razy więcej niż płacono mi wówczas w instytucie Polskiej Akademii Nauk.

Już tylko dla formalności pytałem o szczegóły przedsięwzięcia realizowanego przez gdańskie Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego "Navimor" i wodno-konstrukcyjną firmę "Spelwar". Miał to być duży kontrakt eksportowy na budowę w Libii nadmorskich ośrodków wypoczynkowych i żeglarskich - w sumie kilka portów jachtowych z zapleczem, hotelami, itp. "Navimor" wystartował do przetargi z dodatkową ofertą: polskie firmy nie tylko zbudują co trzeba, ale i fachowo wyszkolą libijskich instruktorów żeglarstwa.. a może nawet w przyszłości kapitanów jachtowych. Ten pomysł spodobał się Libijczykom, którzy być może słyszeli o sławnej w świecie Najwyższej Akademii Żeglarstwa Amatorskiego, prowadzonej od lat przez Polski Związek Żeglarski. Niech więc strona polska rozpoczyna kursy żeglarskie -- zdecydowali klienci „Navimor” – a o śródziemnomorskich marinach jeszcze Będzie czas porozmawiać.

Taki był początek. "Navimor" zwrócił się do PZZ z prośbą o wytrawnych instruktorów znających angielski, który miał być językiem urzędowym całego szkolenia. Tutaj przydały się moje dwie zalety: mówiłem co nieco po angielsku i miałem telefon. Być może dopomógł mi również niedawny sukces odniesiony na północno-afrykańskim wybrzeżu - udane wyprowadzenie jachtu "Polski Len" z algierskiej mariny Sidi Ferruch, gdzie jednostka zimowała wożąc wymieniające się załogi po Morzu Śródziemnym. Znanym dużo wcześniej warunkiem było uiszczenie blisko 400 dolarów tytułem opłat portowych, którą to rujnąjącą dla PZZ sumę zredukowałem po kilkudniowych targach do trzystu algierskich dinarów. Za tyleż mniej więcej udało się sprzedać na miejscowym suku (targu) worek używanych koszul kurtek, itp., jakie pozostawiły na jachcie kolejne załogi w czasie półtorarocznej kampanii z Operacją Żagiel '76 włącznie. Takiego wyczynu gospodarczego nie mógł przeoczyć PZZ, a zwłaszcza Wiesiek Kłosowski, który do "Polskiego Lnu" bardzo był przywiązany.

Do libijskiego kontraktu zwerbowano na początek siedmiu instruktorów. Po wstępnych uzgodnieniach nastąpił, okres intensywnej aktywności biurowej i wzajemnych konsultacji, zwłaszcza językowych. Dziesięciojęzyczny słownik żeglarski Barbary Webb był dla nas dużą pomocą, niemniej wiele zwrotów budziło poważne wątpliwości. Z pewnym trudem ustaliliśmy bazowy słowniczek około 250 słów i komend, który służył potem za ujednoczoną podstawę porozumiewania się z kursantami..

Szkolenie libijskiej młodzieży miało rozpocząć się w maju, w Trypolisie. Nazwaliśmy tę imprezę kursem inicjacyjnym, gdyż nikt nie oczekiwał zakończenia jej pomyślnie zdanymi egzaminami na stopnie żeglarskie. PZŻ mianował kierownikiem wyszkolenia żeglarskiego (KWŻ) jachtowego kapitana żeglugi wielkiej Jerzego Morzyckiego, lekarza, autora znanych podręczników medycznych dla żeglarzy. Wysoki, spokojny, niczego nie traktujący z przesadną wagą Jurek ojcował naszej grupce, wywierając kojący wpływ tak na kursantów, jak i na instruktorów: Andrzeja Borodzieza, Ryszarda Grablisa, Andrzeja Muzaję, Juliusza Strawińskiego, Janusza Walkowca i mnie. Towarzyszyli nam trzej panowie — Janusz Wężyk ze "Spelwaru" (bardzo szybko stało się popularne jego hasło "wężykiem, panowie, wężykiem!", trafnie określające styl pokonywania rozlicznych trudności, jakie oczekują Polaka w arabskim świecie), Piotr Kuropatwiński z "Navimoru" i Andrzej Zaborski z Krakowa - tłumacz-arabista dołączony przezornie na wypadek, gdyby zawiódł urzędowy język angielski. Trzeba s uznaniem dodać, że wszyscy trzej pomagali nam w zajęciach, gdy akurat nie mieli nic ważniejszego do roboty.

Do Afryki lecieliśmy przez Rzym, dzięki czemu libijska impreza rozpoczęła się atrakcyjnie. Na lotnisku Leonarda da Vinci IŁ-18 wylądował około południa zaś maszyna Alitalii miała startować do Trypolisu ponad 24 godziny później. Po upatrzeniu najwygodniejszych do spania ławek zadaliśmy komu trzeba pytanie, czy mamy prawo wyjść do miasta bez wiz tranzytowych. I tu okazało się, że nasze bilety zapewniają aż do jutrzejszego odlotu gratisową opiekę Alitalii: pokoje i pełne utrzymanie (z winem do posiłków), w eleganckim hotelu Holiday Inn, klimatyzowany transport z lotniska, a potem co godzina autokary do centrum miasta i z powrotem. Nie ma jak wielki świat!

W Trypolisie czekało dwóch panów z ministerstwa (bodajże oświaty i szkolnictwa) i nowiutki, zielony mikrobus marki Toyota z wojskową rejestracją i takimż kierowcą. W kurzu i upale popędziliśmy do następnego eleganckiego hotelu "Andaluzja", gdzie ulokowano nas w bungalowach wśród kwiatów i zieleni. Śniadania okazały się wliczone do rachunku, co niezłe rokowało w kwestii oszczędzania diet. Z dwóch następnych dni pamiętam jedynie wizyty w urzędach, jakieś podpisy, uzgodnienia, a także przepychanie się naszej Toyoty w nadzwyczaj gęstym ruchu ulicznym, w którym panowały zdecydowanie inne obyczaje niż znane z Polski.

"Andaluzja" leżała na dalekich peryferiach my zaś pragnęliśmy zwiedzić miasto, a nie tylko wnętrza biurów. Jednak umundurowany kierowca niewielką miał ochotę wozić nas po południu do śródmieścia, jeszcze mniejszą czekać aż zechcemy wrócić. Negocjacje z przedstawicielem ministerstwa doprowadziły do zachwycającego kompromisu: strona polska zgadza się opiekować mikrobusem i samodzielnie go prowadzić zwalniając z tego obowiązku kierowcę. W zamian możemy jeździć, gdzie chcemy i przysługuje nam zwrot pieniędzy wydanych na paliwo. Za chwilę ujawniło się, że z całej grupy tylko ja mam międzynarodowe prawo jazdy. Dzięki temu otrzymałem i wciąż troskliwie przechowuję opatrzoną państwową pieczęcią dokument, który upoważnia do prowadzenia libijskiego pojazdu wojskowego na terenie całego kraju. Oczywiście zmienialiśmy się przy kierownicy, głównie z kolegą Wężykiem, ale papier miałem tylko ja!

Łatwo zrozumieć, jak emocjonujące było dla nas pierwsze zetknięcie z niecałą czterdziestką libijskich adeptów żeglarstwa. Mieli od 17 do 20 lat, a ich kolor skóry wahał się od pełnej czerni do całkiem europejskiej opalenizny. Byli zróżnicowanej budowy fizycznej, ale włosy wszyscy bez wyjątku mieli czarne i kędzierzawe. Patrzyli na nas równie ciekawie, jak my na nich.

Miejscem nauki żeglarstwa okazała się położona kilkanaście kilometrów za miastem jednostka wojskowa szkoląca płetwonurków - to przynajmniej sugerowała rzeźba osobnika w

płetwach i z akwalungiem na plecach, umieszczona pod ścianą głównego budynku. Niepokoiło nas zagadnienie tajemnicy wojskowej, ale gospodarze poprosili tylko o nierobienie zdjęć, czyniąc zresztą wyjątek dla pamiątkowych fotografii na zakończenie kursu. Również nasz mikrobus po pierwszym wprowadzeniu grupy przez opiekunów był wpuszczany na wojskowy teren bez jakichkolwiek ceregieli.

Do pracy przybywaliśmy o ósmej rano, a na widok naszej Toyoty wyłaniali się ze swojego budynku zakwaterowani tam studenci żeglarstwa. W innym budynku oddano nam do dyspozycji salę lekcyjną, lecz nie korzystaliśmy z niej zbyt często. Już pierwsze wykłady dowiodły, że studenci (ta nazwa przylgnęła do nich na stałe - i słusznie, gdyż bodajże wszyscy ukończyli tamtejszą szkołę średnią) mają pewne trudności z teorią, a jeszcze większe z językiem. Tłumaczone przez arabistę Andrzeja wykłady szły kulawo, ponieważ jego klasyczny arabski, obowiązujący zresztą w libijskich massmediach, różnił się znacznie od miejscowego dialektu. Angielski też okazał się językiem niekoniecznie wspólnym, a jednak użyteczniejszym. Wśród studentów ujawnił się bowiem niezły "anglista" Mohamed, którego tłumaczenia z angielskiego na "miejscowe" rozumiano nieco lepiej. Drobnej postury intelektualista Mohamed pływał chyba najgorzej ze wszystkich, to znaczy po wrzuceniu do wody niezwłocznie szedł na dno. Jeszcze w samolocie zarzekaliśmy się, iż usuniemy z grupy kursantów każdego (tak zresztą stanowił kontrakt), kto nie spełni warunków polskiej karty pływackiej. Nad wodą okazało się, że musielibyśmy odesłać cztery piąte studentów, co wyraźnie groziło zerwaniem kontraktu. Wielka przydatność Mohameda jeszcze bardziej nadwątlila naszą stanowczość. Urodził się z tego pragmatyczny kompromis: ci którzy toną przed końcem 100-metrowego dystansu, żeglują zawsze w kamizelkach ratunkowych, lepsi pływacy założą je dopiero poza akwenem portowym. Troskę o właściwą liczbę kamizelek pozostawiliśmy ministerstwu..

Port - nasz teren ćwiczeń praktycznych - był w budowie, którą niespiesznie prowadziła firma turecka. Niewysoki, skalisty brzeg tworzył tu płytką zatokę, zamkniętą już od zachodu i północy usypanym z głazów falochronem. Podobna kamienna ostroga odgradzała rozległy awanport od kameralnej zatoczki, której cześć brzegu była miniaturową, może 20-metrową plażą. Tutaj lokowała się nasza afrykańska filia PZZ rozpoczynając szkolenie od podziału na wachty, testów pływackich i medycznych, nauki węzłów i robót bosmańskich, elementów teorii itp., albowiem samego sedna sprawy, czyli żaglówek, początkowo brakowało.

Libijscy studenci nie wyglądali na ochotników, prawdopodobnie nauka żeglarstwa była dla nich nietypową odmianą służby, a może tylko ćwiczeń wojskowych. Większość traktowała jednak szkolenie z pewnym entuzjazmem, który nieraz wyrównał braki w przygotowaniu ogólnym. Zapału wystarczało jednak na krótko; zbyt długie objaśnienia, wykłady, czy monotonne ćwiczenia nużyły, uwaga i skupienie gdzieś ulatywały. Ratowaliśmy się urozmaicając zajęcia, albo czyniąc z nich zabawę - na przykład konkurs w zawiązywaniu na czas sześciu podstawowych węzłów błyskawicznie podniósł poziom szkolenia w tym niełatwym przedmiocie. Perspektywa wyjazdu na dalsze szkolenie do Polski z jej pięknymi dziewczynami o niezakrytych twarzach też poprawiała morale grupy.

Otaklowanie pierwszych łódek bardzo kursowi pomogło. Wyjąwszy nieuleczalnych leni (jakich nie brak i pod innymi szerokościami), wszystkich bawiły ćwiczenia na wodzie, najpierw w awanporcie, potem również na otwartym morzu. Początkowo niepokoiły nas braki w sprzęcie, ale po kilkunastu dniach na maleńkiej plaży widniała całkiem zgrabna flotylla: pięć importowanych z Włoch jachtów typu „420”, sześciowiosłowa szalupa (prawie nie wykorzystywana, bo za ciężka) i dwuwiosłowa łódka, do której Jurek przez całe siedem tygodni kursu daremnie starał się załatwić silnik. Piękne japońskie maszyny przynosiła za to często na "naszą" plażę grupka zaawansowanych w szkoleniu płetwonurków, surowo trakto -

wanych przez jasnowłosego instruktora. Mocowali silniki do dwóch czarnych pontonów, a instruktor wywoził ich daleko w morze. Wracali po kilku godzinach wplaw, bardzo zmęczeni i wychłodzeni, mimo piankowych kombinezonów. Silniejsi koledzy holowali najdrobniejszego, wynosili go z wody, a potem wszyscy waliłi się na gorący, przywracający siły piasek. Ten widok działał na studentów wychowawczo; lepiej było przyłożyć się nieco do żeglarstwa, niż ryzykować przydział na czarne pontony

Pytanie o dawkę ćwiczeń, jaką powinni wytrzymywać studenci, zaciekało profesjonalnie doktora Morzyckiego. Wyposażony w stoper, stetoskop i aparat do pomiaru ciśnienia krwi, postanowił jedno przedpołudnie poświęcić uproszczonym testom wydolności organizmów naszych kursantów. Poddawany badaniu delikwent przez 10 minut biegał w kółko, albo wchodził i schodził ze stołka, potem Jurek go na tym stołku sadzał i mierzył w regularnych odstępach ciśnienie oraz tętno. O fizycznej formie delikwenta informował czas, w jakim organizm po obciążeniu wracał do normy. Wyniki mieściły się w granicach normy, co dało solidną podstawę naukową, do lekceważenia skarg na zmęczenie, które miało uzasadniać wcześniejsze zwalnianie studentów z zajęć. Przy okazji ujawnił się, jakby superman - na pozór zwyczajny, ani zbyt silny, ani zbyt ruchliwy Abdullah został przez Allacha obdarzony organizmem nie do zdarcia. Nawet siekierą trudno go będzie dobić - stwierdził z uznaniem Jurek.

Przygód na wodzie nie mieliśmy - na szczęście - wielu. To, co do dziś pamiętam, nie przykuło zapewne niczyjej uwagi. Znużony upałem postanowiłem któregoś dnia pokazać mojej wachcie, jak stawia się z wody wywróconą mieczówkę. Kusiła mnie związana z tym manewrem kąpiel, ale nie pomyślałem o psychicznym oporze przed umyślną wywrotką, nieumyślna nic zdarzyła mi się nigdy, zawsze miałem wbite do słowy, że łódki nie wolno położyć. Lecz zapowiedziawszy[^] co zrobię, nie mogłem się wycofać — wachta siedziała zadowolona na brzegu i czekała. Ostatecznie wywaliłem tę "420 - kę z tak przesadnym rozmachem, że pokaleczyłem sobie rękę o wanty i z trudem wypłatałem się spod żagla. Dobrze chociaż, że łódka pozwoliła się postawić. Chciałbym, aby to była nie tylko pierwsza, ale i ostatnia moja wywrotka na wodzie,

Trochę większe emocje przypadły komu innemu. Tego dnia na zewnątrz portu manewrowały trzy nasze jednostki, korzystające ze świeżego wiatru niemal równoległego do linii brzegu. Na obiadową przerwę zdążyły wrócić dwie z nich, ale trzecia, którą manewry wyniosły na zawietrzną główek, wciąż halsowała pracowicie pod wiatr i umiarkowaną falę. Szybko zauważyliśmy, że kolejne zwroty zamiast zbliżać, oddalają od portu naszego instruktora z trzema kursantami na pokładzie. Sytuacja była jeszcze niegroźna (jeśli nie liczyć oddalającego się obiadu), ale już niewyraźna. Lądowanie na skalistym brzegu groziłoby awarią, a może i niebezpieczeństwem dla załogi. Bez ryzyka łódka mogłaby wylądować dopiero w Trypolisie, kilkanaście kilometrów dalej, skąd nie ściągnęlibyśmy jej bez pomocy (oraz kłopotliwych pytań) naszych libijskich opiekunów. Najprostsze zmotoryzowane pływadełko załatwiłoby cały problem, lecz pływadełka nie mieliśmy, a płetwonurkowie odrabiali swoje lekcje gdzieś za horyzontem. Pobiegłem do Turków zaopatrzonych w żelazne pudło z silnikiem, używane do przepychania pływającego dźwigu, który umieszczał głazy na falochronie. Jakimś cudem (w czasie sjęsty!) skłoniłem do wyjścia z portu kapitana, chociaż nie przejawiał żadnej na akcję ratunkową i lepiej ode mnie wiedział dlaczego. Pierwsza fala za główkami tak wytrąciła z równowagi jego statek, że o mało z niego nie spadłem-. Po następnej przestałem się upierać przy kontynuowaniu rejsu.

Widząc, co się dzieje, Jurek wysłał drugą "420 - kę" na pomoc pierwszej. Sądziłem, że manewr ten pozwoli co najwyżej na nazwanie całego wydarzenia, rejssem stażowym do

najbliższego (zawietrznego) portu. Jednak nie doceniłem talentu instruktora-regatowca, który wybrał sobie dwóch sprawnych studentów, dogonił halsująca nieskutecznie załogę, wziął ich na hol i po godzinnym, wspólnym, zajadłym lawirowaniu doprowadził do główek. Następnie odbyła się rozmowa w tak zwanym ścisłym gronie i odtąd nie wszystkim instruktorom wolno było wychodzić poza port przy silniejszym wietrze.

Po kilkudniowym rozruchu szkolenie biegło rutynowo zakłóceń: zajęcia od 0800 do 1200 rano, potem przerwa na obiad (wracaliśmy wtedy do hotelu, a czasem jechaliśmy nawet do miasta) i znowu zajęcia od 1400 do 1700. Dniem wypoczynku był piątek, w czwartki praca kończyła się o 1200. Wystarczało czasu by zwiedzić miasto i okolice, albo poleżeć na innej plaży niż ta w budującym się porcie.

Rejon dzisiejszego Trypolisu kolonizowali Fenicjanie już trzy tysiące lat temu, potem widziano tu Rzymian, po których zostały najciekawsze — chociaż nieliczne - zabytki. Obejrzawszy już łuk triumfalny Marka Aureliusza i pomnik Septymiusza Sewera, można było odwiedzić muzeum, sklepiki i warsztaty starego miasta, bądź zjeść u "karmiciela smoków" fasolę z mięsem pływającą w sosie z harissy. Harissę, która bezboleśnie przyswajał tylko kapitan Kłosowski, przyrządza się z małych czerwonych papryczek — i jest to przyprawa niebywale ostra. Stąd ten przydomek nadany przez nas właścicielowi knajpki, z której wychodziliśmy z palącym gardłem i obrzmiałymi wargami, a przecie ukontentowani, gdyż piekielna harissa nie zabijała znakomitego smaku fasoli i bodajże baraniego mięsa.

Dużo więcej niż w Trypolisie można było zobaczyć w Sabracie (67 km na zachód) i w Leptis Magna (123 km na wschód). Suchy klimat i brak zapotrzebowania na kamień budowlany w późniejszych wiekach sprawił, że stoją tam do dziś monumentalne budowle rzymskie - teatry, termy, świątynie, rozległe mury obronne, także ruiny późniejszych bazylik chrześcijańskich. Pustymi ulicami miast, których świetność minęła przed siedemnastu wiekami, spacerowaliśmy niemal sami. Nielicznymi turystami byli wyłącznie zatrudnieni w Libii cudzoziemscy specjaliści.

Tylko raz wyprawiliśmy się dalej w głąb pustyni, do legendarnej oazy Ghadames, leżącej u styku granicy libijskiej, tunezyjskiej i algierskiej. Na tę wycieczkę namówili nas pracująca wówczas w Trypolisie Państwo Rafalscy, żeglarze (gdzie ich nic ma?), przyjaciele Jurka, moi koledzy z Warszawskiego Klubu Wodniaków PTTK. Podejmowali gościnnie całą naszą grupkę, a znakomite zapiekanki (z harissą !) Pani Danuty pamiętam do dzisiaj^

W skali saharyjskiej wyprawa była raczej skromna, zaledwie 700 km w jedną stronę, lecz mieliśmy na to jedynie pół czwartku i piątek, a należało się liczyć z możliwymi trudnościami terenowymi. Odpowiedzialny za kontrakt Jurek głośno wyrażał obawy, że jakakolwiek awaria w drodze utrudni wykonanie naszych sobotnich obowiązków. My wierzyliśmy jednak w nasze umiejętności oraz w firmę Toyota - i zakrzyczeliśmy szefa bez trudu.

Już sama droga przez pustynia z jej niezwykłymi krajobrazami warta była zachodu. Szosa okazana się niezłą, miejscami tylko zawiana miałkim piaskiem, w którym można zostawić podwozie, jeśli kierowca w porę nie wyhamuje przed przeszkodą. Hamulce nas na szczęście nic zawiodły, tylko dwa razy wypychaliśmy mikrobus z piaszczystej zasy, a raz pomogliśmy wytoczyć uwięzioną ciężarówkę. . Cel naszej podróży - stary Gbadamee - jest miastem hermetycznym, spłaszczoną ludzką termitierą, dającą się porównać z jednym rozległym budynkiem, pociętym korytarzami-ulicami. Połączone w całość domy—mieszkania mają wystawione ku słońcu tarasy, lecz wszystko inne pokryte sklepieniami. Ta wykonana z wypalanej w słońcu gliny budowla chroni mieszkańców przed palącym słońcem i burzami piaskowymi. Do niedawna broniła ich także przed pustynnymi rozbójnikami. Obcy mogą oglądać miasto s zewnątrz, ale ostrzega się ich przed wejściem do środka, nawet jeśli brama

jest otwarta. I nam dopisało szczęście; będące nagrodą za dobry uczynek. Zabraliśmy po drodze autostopowicza, mieszkańca Ghadamesu, który w rewanżu podjął się wprowadzić nas w głąb miasta-domu i dokonał tego, chociaż nie bez trudności. Przykazał, byśmy na krok nie odstępowali jego przyjaciół-przewodników i nie gapili się na kobiety lub dzieci. Przestrzegając tych zaleceń udało się nie tylko zwiedzić unikalny okaz architektury, ale i wyjść cało na zewnątrz. Dzięki temu - w pewnej mierze - libijski kontrakt nie stracił szansy dalszej pomyślnej kontynuacji.

Latem w Trzebieży

17 sierpnia 1978 roku po południu dwa autokary "Orbisu" wtoczyły się przez bramę Centralnego Ośrodka Żeglarstwa Morskiego im. Andrzeja Bcnesza w Trzebieży. Autokarami przyjechali prosto z warszawskiego lotniska młodzi Libijczycy: 29 skautów z opiekunem i 42 studentów, s których wielu znałem już po kursie inicjacyjnym w Trypolisie. Studenci mieli pozostać w Trzebieży aż do października, przejść szkolenie, wyjść w morze na rejsy stażowe i zdać pod koniec kursu egzaminy na sternika jachtowego, albo w najgorszym przypadku - na żeglarza. Dla czternasto-piętnastoletnich skautów przewidziano tylko miesiąc nauki zakończony egzaminami na stopień żeglarza..

Na libijską młodzież czekały świeżo postawione (bodajże w całości za kontraktowe pieniądze), lekkie, niezłe wyposażone parterowe budyneczki. Przewidziano w nich nawet salkę pełniącą rolę meczetu.

W niewielkiej powitalnej grupie instruktorów zabrakło Jurka Morzyckiego, któremu dyrektor szpitala kategorycznie odmówił dalszego bezpłatnego urlopu. Mój dyrektor był bardziej wyrozumiały, ale też niczyje zdrowie nie zależało od mojej zawodowej pracy. Dane mi więc było kontynuować zajęcia z Libijczykami, tym razem w odziedziczonej po Jurku roli Kierownika Wyszkolenia Żeglarskiego.

Afrykańscy kursanci zostali zakwaterowani, umundurowani i podzieleni na wachty. Następnego dnia rozpoczęły się rutynowe zajęcia żeglarskie.

.Dwie grupy szkolonych Libijczyków znacznie się różniły, nie tylko wiekiem. O studentach już pisałem - byli zespołem dosyć przypadkowym, tyle że częściowo zżytym po inicjacyjnym kursie w Trypolisie. Młodzi chłopcy natomiast, członkowie libijskiej organizacji harcerskiej (skauci), robili inne ważenie. Niewątpliwie pochodzili z rodzin wyżej postawionych w hierarchii społecznej, byli chętni do zajęć i zdyscyplinowani. Ich opiekun, inteligentny i kulturalny Amer Abdulmotaleb, cieszył się znacznym autorytetem w swojej grupie.

Skauci nie oprawiali trudności instruktorom, jeśli nie liczyć znanych już nam kłopotów z przyswajaniem wiedzy teoretycznej. Wciąż nie mieliśmy wykładowcy mówiącego płynnie po arabsku, a przy tym dostatecznie wykwalifikowanego w sprawach żeglarskich. Prowadzone po angielsku wykłady znowu musiały być na bieżąco tłumaczone przez mówiących tym językiem skautów, jacy na szczęście znaleźli się w grupie. Niestety, warunkiem dobrego przekazu informacji było uprzednie jej zrozumienie przez "tłumaczy", a co do tego nie mieliśmy żadnych gwarancji. Jeżeli później nie wszystko wychodziło jak powinno, kursanci z urażoną miną wyjaśniali, że robią to co im na wykładach przekazano.

Wzajemna dobra wola dawała jednak .wyniki. i już po dwóch tygodniach nauki mogłem

w pierwszym raporcie napisać, że na zajęciach praktycznych grupa skautów prezentuje średni, to znaczy normalny poziom i rozrzut zdolności. Warto dodać, że aż siedmiu z nich miało już pewne doświadczenia w żeglowaniu na małych mieczówkach, czego nie dało się powiedzieć o żadnym z grupy studentów..

Od skautów oczekiwano, że po miesięcznym kursie większość z nich zda egzaminy na stopień żeglarza zgodnie z regulaminem PZZ. "Navimor" delikatnie przypominał, jak ważne dla dalszego losu kontraktu będą właściwe wyniki egzaminów. My, instruktorzy, deklarowaliśmy podobne ambicje, podkreślając jednak, że nie będzie żadnej taryfy ulgowej. Wszyscy starali się omijać śliski temat warunków polskiej karty pływackiej, bo chociaż skauci poruszali się w wodzie sprawniej nieco od studentów, to jednak 200 metrów było dla nich okropnie długim dystansem. Dla spokoju sumienia przypominaliśmy sobie, że i polscy kursanci potrafią topić się po pierwszych 25 metrach, w czym nie przeszkadza wcale wystawiona lege artis karta pływacka.

Aby egzaminy dobrze wypadły, wykorzystywaliśmy cynicznie . posłuszeństwo skautów rozszerzając im program zajęć praktycznych i teoretycznych. Skutki okazały się pozytywne: wszyscy skauci przystąpili do egzaminów, dwóch zdało je z wyróżnieniem, a tylko trzech (na 29) musieliśmy oblać. Był to niezły wynik, lepszy niż uzyskiwane wtedy przeciętnie w podobnych grupach polskich.

Dniem wolnym dla Libijczyków był piątek. Dyrektor Ośrodka – Romuald Czaplinski - kilkakrotnie organizował świąteczne wycieczki do okolicznych miast, gdzie, poza zwiedzaniem zabytków, kursanci mogli zająć się tanimi dla nich zakupami. Wszyscy z tego korzystali, ale skauci mieli wyraźnie, więcej pieniędzy niż studenci. A przypomnijmy, że w roku 1978 półki polskich sklepów nosiły jeszcze ślady miliardowych pożyczek, podczas gdy Libia dopiero budowała swój unikalny, ludowy ustrój, oparty na "Zielonej Książeczce" pułkownika' Kadafiego i na dochodach z ropy naftowej. Mówiąc prościej, skauci obkupili się przed wyjazdem aż miło było patrzeć.

7 sierpnia pożegnaliśmy młodszą grupę kursantów, uradowaną, że już wraca do domu. Studenci patrzyli na to smętnie, wiedząc o czekającej ich jeszcze co najmniej półtoramiesięcznej służbie. Harcerze tym razem odjeżdżali do Warszawy pociągiem, do którego z trudem wpełnęli swoje nabytki, wzbudzając protesty przygniatanych towarami współpasażerów. Rzeczy jakoś jednak się

ułożyły, ale odetchnęliśmy z ulgą, gdy pociąg ruszył. Dowiedziałem się później, że w stolicy skauci znowu ruszyli do sklepów, nie bacząc na skomplikowane polskie przepisy celne i ograniczoną pojemność samolotu. Ale poradzieli sobie i z jednym i z drugim, czego należało oczekiwać po dobrze prowadzonej, zgranej grupie harcerzy.

Studenci, którym - jak się okazało - patronowała organizacja podobna do naszej Ligi Morskiej, nastroczali więcej problemów wychowawczych. Byli to bądź co bądź młodzi mężczyźni i w Polsce czekały na nich pokusy trudno dostępne w ojczystym. kraju. Aż ze Szczecina potrafiły przyjechać efektownie ubrane panienki, pragnące umilić wolne chwile kursantom. Moralizatorstwo nic było no ja mocna stroną, czułem także, iż nie warto zanadto zadzierać z opiekunami panienek. Z drugiej strony wiadomo, że nadmiar rozrywek kłóci się z dobrem szkolenia. Ostatecznie skończyło się na nieformalnym kompromisie: panienki nie wchodziły na teren ośrodka, zaś instruktorzy nic interesują się przesadnie pozaośrodkowym życiem kursantów. Układ był w miarę dotrzymywany. Wprawdzie doszły mnie słuchy o jakichś nocnych wizytach, ale nie rzucały się one w oczy i dowodu nikt za rękę (rączkę?) nie złapał. Zdarzyło się także raz i drugi, że miejscowi przyjaciele nazbyt gościnnie przyjęli nieprzywykłego do mocnych trunków studenta, kiedy indziej trzebieskich młodzieńców

zdenierwowały sukcesy naszych podopiecznych u miejscowych dziewcząt. Szliśmy wtedy, albo nawet biegliśmy na pomoc, lecz na szczęście wydarzenia te nigdy nie wymagały poważniejszej interwencji.

Ustalony dla libijskiej grupy regulamin był dość surowy, przewidywał między innymi obowiązkową obecność na zajęciach (trwających praktycznie od śniadania do kolacji z przerwą obiadową), zakaz wschodzenia poza teren ośrodka z wyjątkiem czwartkowego popołudnia i piątku, oraz parę innych przykazań i zakazów. Wiadomo jednak, że omijanie regulaminu jest ulubionym zajęciem większości kursantów, a zdrowy rozsądek każe instruktorom na pewne wykroczenia patrzeć przez palce. Ustaliłem, że będę pilnować konsekwentnie dwóch spraw - punktualnego stawiania się na porannych i wieczornych apelach oraz obecności na zajęciach. Chytrze liczyłem, że studenci wdrożeni do solidnego traktowania tych zrozumiałych wymagań, z rozpędu uszanują również inne punkty regulaminu. Nawet nie przeliczyłem się tak bardzo, jedynie owa punktualność okazała się żądaniem bolesnym dla libijskich młodzieńców. Co gorsza, nie pasowała ona także niektórym Instruktorom, ale tu na szczęście miałem za sobą większość.

Gdy na początku września przekazywałem campus Andrzejowi Muzajowi (sam odlatywałem do Libii rozpocząć następne kursy) mogłem z dumą napisać w raporcie, że libijscy kursanci są wdrożeni do punktualnego stawiania się na apel i zajęcia. W praktyce punktualność oznaczała nieraz i pięciominutowe spóźnienia, ale któż liczy czas z taką dokładnością?

Jak to zwykle bywa, kilku studentów nie poddawało się sprytnym zabiegom wychowawczym i edukacyjnym, wykazując inwencję raczej przy usprawiedliwianiu swoich nagannych uczynków, niż w nauce. Nie można było w tej kwestii liczyć na pomoc odgórnie wyznaczonego lidera grupy - mało rozgarniętego, mówiącego tylko po arabsku Fathiego, który nie świecił najlepszym przykładem. Zawiodły próby namówienia strony libijskiej na zmianę lidera. Fathi najwyraźniej miał dobre poparcie. Zwracaliśmy się więc chętniej do prymusa grupy studentów, dobrze znającego angielski Idrisa, któremu pomagał znany, już z Trypolisu Mohamed. Idris szybko zdobył autorytet nieformalnego zastępcy lidera i sympatię grupy dzięki własnym zaletom oraz mojej nieskomplikowanej taktyce: z pretensjami i wymaganiami zwracałem się przez tłumacza do Fathiego, przyjemniejsze sprawy składałem w ręce Idrisa.

Trudno ocenić na ile była skuteczna ta w zbożnym celu prowadzona manipulacja, w każdym razie "niegrzeczni" nie uzyskali wpływu na resztę i po sześciu tygodniach szkolenia wyniki były umiarkowanie zadowolające. Przeprowadzone w końcu sierpnia próbne egzaminy pozwoliły wytypować dziewięciu studentów, którym już można było przyznać patenty sterników jachtowych. Dwudziestu dalszych miało wyraźne szanse uzyskania, patentu po egzaminach końcowych w połowie października, warunkiem jaki uparcie stawialiśmy, było zaliczenie testu pływackiego – a mówiąc dosadniej, nauczenie pływania co najmniej połowy całej grupy. Zmęczony naszymi interwencjami „Navimor” załatwił lekcje na szczyńskim basenie, dokąd dowożono delikwentów autokarem. Niestety, we wrześniu woda była dla nich za zimna i chociaż później ją podobno podgrzewano, o efektach niewiele mogę powiedzieć. W każdym razie zrobiliśmy, co było można, a i tak zgodnie z kontraktem za brak umiejętności pływania kursantów odpowiadała strona libijska.

Mówiący o pływaniu paragraf był ważny, bo ułatwiał nam dyskusję na temat realizacji kontraktu, zwłaszcza gdy chodziło o wyżywienie. Tu trzeba wrócić do niekochanego przeze mnie lidera Fathiego, który nie wykazywał postępów w szkoleniu, za to umiał wyklócać się o ważne i nieważne rozmaitości, a to o wyposażenie salki-meczetu, a to o usługi pralnicze, ulgi

w szkoleniu, elegantsze sztuce i talerze w stołówce, najczęściej o to, co na talerzach się znalazło. W samej rzeczy trudno było, zarzucić wykwiint trzebieskiej kuchni z jej OD lat doskonałą specjalnością w postaci kiełbasy na gorąco i schabowego z kapusta. Rezygnacja z zakazanej muzułmanom wieprzowiny znacznie utrudniła pracę jadłodajni, chociaż należy przyznać, że naprawdę starano się dogodzić egzotycznym kursantom, wychowanym na zupełnie innej diecie. Co gorsza, nawet dozwolone barany, woły i kury mogły być spożywane bez grzechu tylko wtedy, gdy zostały rytualnie zarżnięte ręcznie, jednym pociągnięciem noża, z odpowiednimi słowami modlitwy. Któż ośmieliło się ręczyć, że wojewódzka rzeźnia tak właśnie obchodzi się z żywcem, który ma zostać zjedzony w Trzebieży? Prawidłowa odpowiedź na pytania dotyczące tej kwestii miała również formę pytająca: ilu studentów uczciwie przepłynie 200 metrów, czego kontrakt jednoznacznie wymaga?

Na czas szkolenia w Trzebieży przypadł ramadan, dziewiąty miesiąc roku muzułmańskiego, w którym wiernych obowiązuje post od wschodu do zachodu słońca. Obsługa trzebieskiej kuchni nie polubiła ramadanu - przez cztery tygodnie panie musiały podawać posiłki w nocy: o dziewiątej wieczorem i trzeciej rano. W ciągu dnia biegły normalne zajęcia, gdyż odmówiliśmy stonowania na czas postu taryfy ulgowej przy szkoleniu. Niektórzy studenci dokarmiali się po kryjomu, ale oficjalnie wszyscy pościli i palić też nie było wolno.

W okresie ramadanu jest szczególnie ważne, by żywność dla wyznawców Allacha przygotowywać zgodnie z nakazami religii. Naciskany w tej sprawie "Navimor" pokonał w końcu liczne formalne przeszkody i zorganizował dla niewielkiej grupy pokazową wycieczkę do rzeźni. Tam wyszło na jaw, że polscy rzeźnicy drastycznie naruszają reguły islamu i zapewne nie zmieniają swoich przyzwyczajzeń. W tej kłopotliwej sytuacji Libijczycy stanęli na wysokości zadania - kilku z nich zakasało rękawy i we właściwy sposób błyskawicznie zarżnęło bodajże dwa woły i kilkanaście baranów. Mięso powędrowało w oddzielny kat chłodni, a dyrektor solennie obiecał, że wyłącznie kąta będzie zaopatrywał Trzebież. Jeśli nawet nie dotrzymał tej obietnicy, to i tak cały grzech, spadał wyłącznie na niego.

Po uregulowaniu spraw socjalno-bytowych życi: zespołów libijskich w trzebieski ośrodku potoczyło się jakby bardziej gładko. Natomiast postępy w szkoleniu budziły pewne wątpliwości, gdyż były coraz wolniejsze. Wprawdzie na jachtach studenci radzili sobie lepiej niż na sali wykładowej, ale założenia perspektywiczne kontraktu mówiły o 20 sternikach morskich wyszkolonych w roku 1979 i o 12 kapitanach bałtyckich w roku 1980. Wierzyłem, że większość grupy zdobędzie patent sternika jachtowego, lecz liczba 20 sterników morskich za rok wydawała się coraz mniej prawdopodobna. Uznałem, że trzeba to przedstawić dobitnie dyrekcji "Navimoru". W raporcie z 1 września oceniłem następująco szkoloną grupę:

Pływanie. Na 42 kursantów test pływacki o bardzo zaniżonych wymaganiach zaliczyło 27 osób. Spośród nich 14 utrzymuje się na wodzie, ale nie przepłynie więcej niż 20 - 50 metrów. Tylko kilku całej grupy potrafi przepłynąć 200 metrów. .

Jezyk angielski. Ośmiu kursantów zna angielski w stopniu umożliwiającym porozumienie się w prostych sprawach, ale tylko dwóch - trzech ma szansę samodzielnie zrozumieć (od strony językowej) treść prowadzonych wykładów.

Praktyka żeglarska. Większa część szkolonej grupy robi wystarczające postępy w manewrowaniu jachtem żaglowym i w pracach bosmańskich. 'Warunkiem dalszego postępu jest zdyscyplinowanie, aktywny udział w zajęciach i pozytywny stosunek do szkolenia żeglarskiego.

Przedmioty teoretyczne. Szkolenia w tym zakresie utrudnia nieznanomość języka angielskiego przez kursantów oraz. nieodpowiedni profil i poziom wykształcenia ogólnego

większości z nich. Trzeba tu wymienić nieznaną podstaw matematyki (szczególnie algebry i geometrii), fizyki (podstawy statyki i dynamiki, hydro- i aerodynamiki), nieumiejętność uogólniania poznanych faktów, brak umiejętności rysowania. Takie są najważniejsze przyczyny niskich ocen z podstawowych przedmiotów, jak teoria żeglowania, nawigacja, teoria manewrowania. We wnioskach dodałem wtedy^ "...Przy egzaminach na stopień jachtowego sternika morskiego i na stopnie wyższe obowiązuje wymóg biegłego korzystania z angielskich locji, spisów światła i innych wydawnictw. W obecnym stanie rzeczy mało prawdopodobna jest realizacja celu założonego w kontrakcie na lata 79 i 80..."

Niepokoilo mnie jeszcze jedno. Studenci odradzali objawy znużenia szkoleniem i dyscypliną ośrodka już po sześciu tygodniach, a przecież czekało ich prawie drugie tyle podobnych uciech. Po okresie uspokojenia kilku "najtrudniejszych" znowu miało szansę źle wpłynąć na resztę i wyraźnie czułem, że trzech spośród czterech czarnych charakterów należy z Trzebieży odesłać. Może obyłyby się bez tego, ale dwóch z tej słupki zafundowało sobie przedłużony weekend - zniknęli w czwartek. i pojawili się dopiero w poniedziałek. Pierwszego, tępego i nieposłusznego skreśliłem z listy kursantów bez wahania, ale drugiego było mi szkoda. Mówiący nieco po angielsku, bystry i zręczny w żeglowaniu Moftah usprawiedliwiał się wujkiem, pracownikiem ambasady libijskiej w Warszawie, którego musiał odwiedzić ze względów rodzinnych, a wizyta przeciągnęła się tak jakoś sama z siebie. Moftah miał, niestety, na sumieniu sporo wybryków i już dwa razy ostrzegałem go, że wyleci z ośrodka, bo źle wpływa na innych. Teraz musiałem się go pozbyć. W ostatniej rozmowie zapytałem, co grozi mu w Libii za wyrzucenie z kursu. - Nie ma się czym martwić - odpowiedział. Rozumie, że źle zrobił, ale wujek się za nim wstawi i sprawę załatwi. Optymizm Moftaha okazał się jednak przedwczesny ...

Dyrektor Czapliński również dostrzegał słabnący zapal kursantów i postanowił dostarczyć im rozrywki, którą zapamiętają na długo. Pewnej soboty oświadczył, że po kolacji zaprasza studentów z instruktorami do sławnej szczecińskiej "Kaskady" na strip-tease i tańce. Nie wiem, co o tym mówią zasady islamu, ale zdecydowana większość pełnoletnich kursantów przyjęła zaproszenie i bawiła się znakomicie. Gwóźdź programu, czyli rozbiierająca nie dama zrobiła oczekiwane wrażenie na studentach, zwłaszcza że była bardzo ładna.

Z okresu, gdy pełniłem w Trzebieży obowiązki KWŻ -eta nie przypominam sobie wydarzeń na wodzie równie ciekawych jak spektakl w "Kaskadzie". Jakieś opowieści krążyły później o wrześnieowych rejsach morskich, lecz nie byłem ich świadkiem, gdyż wtedy prowadziłem już kolejne kursy w Libii. Pamiętam za to dobrze jedną noc, kiedy nad Zalewem Szczecińskim rozszalała się wichura. Pełna jedenastka w skali Beauforta łamała drzewa, wrywała okna i tłukła szyby. Studenci ze skautami rzucili się ochotniczo do pomocy przy zabezpieczeniu sprzętu i budynków. Wkrótce przysłała zła wiadomość, że z Zalewu nie wróciła "Omega" z dwuosobową załogą i że potrzebni są ochotnicy do pomocy w akcji ratunkowej. Chodziło o przeczesanie naszego, zawietrznego brzegu, gdyż znalezienie kogokolwiek na wodzie w nocy, przy takim sztormie było niepodobieństwem. Nadleciał helikopter ratowniczy i wykonał w ciemnościach karkołomne lądowanie na boisku, w huraganowych porywach wiatru. Zaraz potem ruszyły brzegiem na północ patrole szukające ewentualnych rozbitków. Trzeba z uznaniem powiedzieć, że studenci natychmiast zaoferowali swoją pomoc w poszukiwaniach. Były one, niestety, daremne. Po dwóch dniach znaleziono przewróconą żaglówkę, a znacznie później ciała nie dość ostrożnych żeglarzy.

Grupy libijskie w Trzebieży szkoliło średnio dziesięciu instruktorów, lecz liczba ta zmieniała się, gdyż nie wszyscy mogli sobie pozwolić na tak długi urlopy. Nie wszystkich też pamiętam, a gruby plik rozkazów dziennych leży pewnie gdzieś głęboko w archiwach

COŻ lub "Navimoru". Przez całe lato pracował z Libijczykami spokojny i kompetentny Janusz Wałkowie, przysły znakomity KWŻ tej grupy. Był z nami Jarek Rafalski, Leszek Izdebski, Tadeusz Chromiński, a przez pewien czas także oceaniczny wędrownik Wojciech Jacobson. Niski, krępy karateka Grześ Mazurczak nie miał nieposłusznym kursantów a równie dużym autorytetem cieszył się wysoki chirurg Tomasz Głuszko, który poza żeglarstwem i krojeniem pacjentów trenował jeszcze młodych dżudoków.

W pierwszej dekadzie września zakończyłem pracę w Trzebieży zostawiając studentów pod opieką Andrzeja Muzaja. Prawie do końca nie było jasne, czy strona libijska zorganizuje przewidziane kontraktem jesienne kursy żeglarskie dla skautów i studentów w Trypolisie i w Benghazi. Wreszcie nadeszło oczekiwane . potwierdzenie - od siedemnastego września rozpoczynają się zajęcia nad Morzem Śródziemnym.

Jadąc z Trzebieży do Warszawy czułem lekkie ściskanie w dołku. Miałem teraz prowadzić szkolenie żeglarskie kierując grupą 23 instruktorów, z których wielu przewyższało mnie stażem i umiejętnościami. Znalazł się wśród nich znany regatowiec Perlicki, doświadczeni szkoleniowcy Grablis i Czajewski, kaphonowcy Tarnacki, Bogdzinski i Tkacz, także Jacobson i jeszcze kilku innych kapitanów, z którymi już pracowałem. Cóż ja in. mógłbym powiedzieć o nauczaniu żeglarstwa?

Postanowiłem przede wszystkim się nie mądrzyć, do łódek nie podchodzić, dbać jedynie, aby na styku Polacy-Libijczycy sprawy szły sprawnie i bez konfliktów. Uznałem, że będzie dobrze, jeśli większość instruktorów jak najszybciej zapomni o istnieniu KWŻ - eta.

Jesienią w Trypolisie i w Benghazi

Myślę, że należy tutaj zacząć od nazwisk instruktorów pracujących w Trypolisie i w Benghazi między 17 września a 17 października 1979 roku. A więc byli to: Zygmunt Biernacik, Bogdan Bodziński, Tadeusz Chromiński, Adam Ciecholewski, Jacek Czajewski, Tomasz Głuszko, Ryszard Grablis, Leszek Izdebski, Wojciech Jacobson, Wojciech Kowalewski, Jerzy Łańcucki, Jerzy Madeja, Jerzy Majszczyk, Grzegorz Mazurczak, Zygfryd Perlicki, Marek Rafalski, Tadeusz Sas-Jaworski, Bronisław Tarnacki, Tadeusz Tkacz, Janusz Wałkowie, Sławomir Woronkiewicz, Czesław Zajac i Jerzy Zamorski.

O tym etapie libijskiej przygody pisze Jacek Czajewski, dodam więc tylko trochę własnych wrażeń. Zgodnie z moimi nadziejami szkolenie "szło samo". Ja użerałem się nieco z urzędnikami, tworzyłem różne dokumenty i raporty, latałem (dwukrotnie) między Trypolisem a Benghazi, lecz nie jestem już dzisiaj pewien, czy to było konieczne. O ile jeszcze w Trzebieży brałem czasem jakąś łódkę z kursantami, to teraz okazja się nie trafiała. Raz bodajże wprosiłem się jako pasażer do Zygi Perlickiego, gdyż byłem ciekaw, jak on prowadzi szybką "420 - kę".

Mimo wszystko miałem i tym razem swoja chwilę emocji. Jeszcze przed odlotem s Warszawy usłyszałem, że dwaj usunięci z Trzebieży kursanci zostali zaraz po wylądowaniu w Libii odstawieni do aresztu. Nie pomógł krewniak z ambasady, zapewne nowi ludzie pieli się już po szczeblach kariery, a wujek Moftaha nie nadażył... Bardzo to była przykra wiadomość. Po przylocie do Libii pytałem o szczegóły miejscowych oficjeli, ale ci niezmiennie odpowiadali, że o niczym nie wiedzą.

Trzy tygodnie później wygrzewałem się na plaży w Benghazi patrząc leniwie jak manewrują łódki wypełnione skautami. W pewnej chwili podszedł jeden z ich opiekunów i łamaną angielszczyzną objaśnił, że na skałach za plażą czeka mój znajomy, który chce porozmawiać. Jaki znajomy? - Moftah. Dlaczego nie przyjdzie sam?

— Bo uciekł skądś tam i boi się pokazać^

Błogi nastrój opuścił mnie jak zdmuchnięty. Wiele słyszałem o mściwej naturze synów pustyni, a Moftah na pewno miał się za co rewanzować. I cóż miałem zrobić? Sprawdziłem, że uciekinier siedzi na skałach sam i przynajmniej z daleka nie wygląda na uzbrojonego. Swoją szansę w ewentualnym starciu konwencjonalnym oceniałem nieco wyżej niż jego, podszedłem więc ostrożnie, usiadłem dwa metry od Moftaha patrząc mu w oczy i trochę na rękę. On był jednak w nastroju pokojowo-refleksyjnym i rzeczywiście chciał tylko pogadać. Trwało to ponad godzinę. Dowiedziałem się, że nie posłano go do więzienia, ani do pletwonurków, lecz do jakiejś specjalnej jednostki wojskowej na pustyni. Mówił, że żyje mu się marnie, wujek nie pomógł, a on sam żałuje swojej lekkomyślności w Trzebieży i żalu do mnie nie ma. W rewanzu za skrucha udzieliłem kilku dobrych rad i obiecałem wstawić się za nim u ludzi odpowiedzialnych za kontrakt - co później zrobiłem, ale chyba bezskutecznie. Na pytanie, dlaczego uciekł z jednostki, Moftah odparł że chciał ze mną porozmawiać i że wojskowa dyscyplina bardzo go męczy, Na tym skończyliśmy rozmowę i rozstaliśmy się - z pewną ulgą, jeśli chodzi o mnie.

Na koniec zacytuję jeszcze swoje własne sprawozdanie dla władz PZZ i "Navimoru" z tego jesiennego kursu:

"Przygotowanie instruktorów do pracy szkoleniowej oceniam jako dobre i bardzo dobro. W przyszłości należałoby jednak nieco mocniej podkreślić wymacania dotyczące znajomości języka angielskiego wśród instruktorów.

Chciałbym wyróżnić za duży wkład pracy, pomoc i trafną inicjatywę kolegów Ryszarda Grablisa - zastępcę KWŻ w Benghazi i kierownika grupy obozu uczniów w Bengazi - Jerzego Zamorskiego, kierownika grupy z obozu skautów w Benghazi - Zygryda Perlickiego, kierownika grupy z obozu uczniów w Trypolisie. Dzięki pracy ich i pozostałych instruktorów wszystkie trzy kursy zakończyły się w oczach władz libijskich sukcesem. U Trypolisie w ceremonii zakończenia kursu wziął udział minister odpowiedniego resortu, przeprowadzono także transmisję telewizyjną. W Benghazi, po uroczystym zakończeniu wszystkich trzech kursów odbyło się przyjęcie w hotelu, zakończone wręczeniem wszystkim instruktorom pamiątkowych upominków. W przemówieniach strona libijska podkreśliła swoją chęć i decyzję kontynuowania i rozwijania szkolenia żeglarskiego libijskiej młodzieży". Pragnę tu wyjaśnić, że wystawiałem instruktorom oceny nie z powodu zarozumiałości, lecz ze względu na wymagania firm, które nas do Libii wysłały.

Mimo pozytywnych deklaracji strony libijskiej, jeszcze w marcu 1979 roku nikt nie wiedział, czy szkolenie żeglarskie będzie kontynuowane. Podpisałem więc umowę o inną pracę w innym kraju, kończąc w ten sposób swoją libijską przygodę.

I jeszcze jedno. Pamięć ludzka, a zwłaszcza moja, jest zawodna. przepraszam zatem wszystkich zainteresowanych za pomyłki i pominięcia. Zapewniam, że są one nieумыślne.

ARABSKIE AWANTURY

„W Imię Allacha, Boga jedynego ...” — tymi słowami rozpoczynała się umowa zawarta między przedsiębiorstwem Handlu Zagranicznego „Navimor” a Departamentem Zaopatrzenia Libijskich Sił Zbrojnych, dotycząca szkolenia żeglarskiego libijskiej młodzieży przez polskich specjalistów. Z realizacją tej umowy wiązano nadzieje na dalszy rozwój współpracy, która interesowała się wszyscy podzleceniobiorcy: Hydrotechniczna Spółdzielnia Pracy „Spelwar”, Polski Związek Żeglarski i jego Zarząd Działalności Gospodarczej „Ster”. Liczono nawet na budowę portów w Libii. Niewiele wyszło z tych planów, ale dwuletni cykl szkolenia żeglarskiego, którym objęto w sumie kilkuset Libijczyków, stał się faktem, dziś już historycznym. Warto uchronić go od zapomnienia chociażby ze względu na niepowtarzalną „egzotykę” tego przedsięwzięcia.

Szkolenie rozpoczęto w maju 1978 r. w Trypolisie, gdzie prowadzono je przez kilka tygodni. W lecie tego samego roku szkolono Libijczyków w Trzebieży, jesienią znów w Libii, w Benghazi i Trypolisie, a w lecie następnego roku powtórnie w Trzebieży oraz na Bałtyku.

Mój udział w tej arabskiej awanturze zaczął się we wrześniu 1978 r., gdy wysiadłem z samolotu w Benghazi wraz z grupą instruktorów, w większości kapitanów jachtowych. Parny, afrykański wieczór oblał nas gorącym potem. W chwili później zimny pot wystąpił nam na czoła, gdy kontrolujący dokumenty funkcjonariusz podał z oburzeniem nasze, wypełnione po angielsku, karty przekroczenia granicy i kazał to zrobić po arabsku, „robaczkami”. Całe szczęście, że towarzyszył nam tłumacz, dzięki któremu pokonaliśmy tę pierwszą, graniczną przeszkodę. Drugą była wlokąca się w nieskończoność odprawa celna. Polegała ona głównie na opróżnianiu bagaży z produktów spożywczych, a zwłaszcza przetworów wieprzowych, których właściciele nie byli wystarczająco sprytni, by nakleić na puszki z konserwami odpowiednie etykiety, najlepiej z wizerunkiem krowy. Wystarczyło wówczas przystawić palce do czoła imitując w ten sposób rogi, powiedzieć głośno „Muuuu” i uzyskiwało się na walizce krzyżyk namalowany kredą, który był przepustką do opuszczenia budynku dworca lotniczego. O zabranii z Polski kredy nikt z nas, niestety, nie pomyślał.

Przed dworcem cierpliwie czekali na nas libijscy harcerze, których mieliśmy szkolić. Powitali nas serdecznie i odwieźli do miasta, gdzie zostaliśmy zakwaterowani w dwóch hotelach pierwszej klasy. Jeden z nich, hotel „Gesira”, był nawet bardzo reprezentacyjny; w swoim czasie gościł marszałków Rommła i Montgomeryego, a już w trakcie naszego pobytu — prezydenta sąsiedniego państwa, przez co kilku instruktorów musiało opuścić na kilka dni zajmowane pokoje. Gdzie mieli w tym czasie nocować — było ich problemem, a nie dyrekcji hotelu. Rzecz jasna, przenocowali u kolegów.

Mieszkaliśmy w jedno-, dwu- lub trzyosobowych pokojach, a opłata za hotel ponoszona przez naszych pracodawców gwarantowała nam również „continental breakfast”, czyli śniadanie składające się z kawy lub herbaty oraz bułki z masłem i dżemem. Spożywaliśmy je zwykle w wielkim pośpiechu, bo najczęściej było spóźnione; serwujący je kelner wówczas dopiero zapalał gaz i wstawiał wodę na herbatę, gdy w restauracji pojawił się pierwszy gość, od którego mógł pożyczyć zapalki. A przed hotelem już czekał na nas mikrobus, którym jeździliśmy do pracy. Tam, podczas przerwy na drugie śniadanie, dostawaliśmy coś zimnego do picia oraz herbatniki. Reszta wyżywienia była naszą sprawą. Otrzymywaliśmy na ten cel dietę w wysokości 6 dinarów dziennie, przy czym jeden niewymienialny dinar był wart oficjalnie ponad trzy dolary, faktycznie około dwóch.

Oszczędności uzyskiwane z tych diet oraz dieta dojazdowa stanowiły nasz rzeczywisty zarobek; stąd konserwy wchodzące w skład bagażu. Zasadnicze wynagrodzenie wypłacane w złotych było raczej symboliczne. Prawdziwe pieniądze zarabiała delegująca nas instytucja, my jechaliśmy po przygodę.

Kilku z nas polecało na spotkanie tej przygody do Trypolisu, gdzie prowadzili szkolenie, reszta pozostała w Benghazi. Codziennie rano mikrobus zabierał nas za miasto, na piaszczystą plażę śródziemnomorskiego wybrzeża przechodzącego bezpośrednio w pustynię. W dobrze zorganizowanym obozie z dekoracyjną bramą, namiotami, gospodarczymi barakami, kuchnią, instalacją bieżącej wody, przebywała setka chłopców w wieku 15-18 lat. Szkoliliśmy ich na stopień żeglarza zarówno teoretycznie, jak i praktycznie.

Wykłady odbywały się w języku angielskim, słabo znanym przez naszych podopiecznych. Trzeba było dostosować się do ich poziomu i przede wszystkim operować rysunkami, gestem, wielokrotnie powtarzać nazwy, komendy, czynności - aż do nauczenia ich na pamięć, do wyrobienia odruchów i skojarzeń. Dzienną normą ośmiogodzinnych zajęć było utrwalenie maksimum kilkunastu słówek czy pojęć.

Oryginalną formę przybierały też zajęcia praktyczne, np. nauka zwrotów: dziewięciu kursantów obracało w kółko łódkę na piasku, a dziesiąty siedział w niej, wybierał i luzował szoty, manipulował sterem i przesiadał się z burty na burtę wykonując kolejno zwrot przez sztag, rufę, sztag, rufę itd.

Zajęcia na wodzie polegały na żeglowaniu po otwartym morzu na łodziach klasy 420. Startowaliśmy bezpośrednio z plaży pokonując potężny przybój. Instruktor wsiadał do otaklowanej łodzi, Kilka osób pchało ją w kierunku głębszej wody, jedna utrzymywała łódź dziobem prostopadle do fali ciągnąc za cumę. Gdy pod łodzią przewaliły się dwa czy trzy grzywacze, a woda w ich dolinie sięgnęła pasa, załoga wskakiwała do wewnątrz, instruktor opuszczał miecz, instalował ster i zaczynała się żegluga. Jeszcze tylko kilka stromych fal dzieliło jacht od względnie spokojnej powierzchni morza. Piekące słońce oraz wiatr w mgnieniu oka suszyły mokrą załogę, która i tak co rusz polewała się wodą dla złagodzenia skutków upału. Nad naszym bezpieczeństwem czuwała motorówka kierowana najczęściej przez Tadeusza Sas-Jaworskiego. Czuwały też widoczne na brzegu rakiety ziemia-morze, przestrzegające przed zbyt bliznieniem się do widnokregu lub odległych o kilka mil statków oczekujących tygodniami na redzie. Miałem później okazję rozmawiać z kapitanem polskiego frachtowca, który przywiózł ... no, powiedzmy, fortepiany; przez cały czas miesięcznego oczekiwania nikomu z załogi nie pozwolono zejść na ląd.

Technika lądowania łodzi na plaży była łatwiejsza niż start. Należało „zabrać się” razem z grzywaczem i pędzić fordewindem wprost na brzeg utrzymując łódkę wszelkimi sposobami, w ostatniej fazie również za pomocą wiosł, prostopadle do fali. Gdy zrobiło się dostatecznie płytko, a grzywacz uciekał spod łodzi, instruktor wyciągał miecz i ster, wszyscy wyskakiwali do wody, chwyтали łódź z obu burt, unosili do góry wykorzystując pomoc następnego grzywacza i stawiali ją na piasku poza zasięgiem fal. Wszystko to udawało się przed południem, gdy wiatr był jeszcze stosunkowo słaby. Po poobiedniej przerwie siła morskiej bryzy sięgała czasem 6 – 7 °B i fale rosły. Wypłynięcie nie było wówczas możliwe, o czym przekonało się arabskie kierownictwo obozu, które ufne w nabyte w Trzebieży kwalifikacje postanowiło zademonstrować nam, że nie ma rzeczy niemożliwych. Próba skończyła się złamaniem masztu.

W sumie współpraca 2 harcerzami układała się dobrze. Szkolenie zakończono po kilku tygodniach, a zanim to nastąpiło, obok powstał następny obóz żeglarski, ale nie był to obóz harcerski. Skierowano do pracy w nim część z nas, a po zakończeniu szkolenia harcerzy — również resztę instruktorów. Skąd i jak rekrutowano młodzież na ten drugi obóz — nie było

jasne. Po prostu przywieziono ją pewnego dnia, a my przystąpiliśmy do sprawdzenia umiejętności pływackich i językowych kandydatów na żeglarzy.

Najpierw był sprawdzian z pływania. Padła komenda:

— Umiejący pływa przejść na prawo, kto nie umie na lewo!

Z ponad stuosobowej grupy kilka osób przeszło na prawo, kilkanaście na lewo, reszta pozostała na miejscu.

— My nie wiemy, czy umiemy pływać, bo nigdy nie próbowaliśmy — oświadczyli ci ostatni.

Zacząła się zatem próba. Trzeba było przepłynąć 50 metrów. Dystans ten był nie do pokonania przez większość kandydatów, choć wszyscy walczyli do upadłego: łykali wodę, krztusili się, odbijali noga od dna, znów tonęli, ale usiłowali płynąć. Zdumiała mnie ta determinacja, zwłaszcza że nie odniosłem wrażenia, by miłość do żeglarstwa była ich własnym pomysłem. Później mi to wyjaśniono: lepiej służyć w nieistniejącej marynarce niż w wielbłądziej kawalerii na Saharze. No i wśród szkolonych było paru przyszłych komandosów-terrorystów, którym zależało na tym, by być wszechstronnie wyszkolonymi.

Tych, którzy przebyli, w większości „kangurzym” stylem owe nominalne 50 metrów, skrócone faktycznie o połowę, poddawano testowi z angielskiego. Wyglądało to mniej więcej tak:

— Who are you?

— Mohammed Ali.

— How are you?

— Very well.

— How old are you?

— Mohammed Ali.

— Is it your name?

— Very well.

Zasięg „giełdy” egzaminacyjnej obejmował zaledwie dwa pierwsze, powtarzające się pytania, opanowanie odpowiedzi na następne było już za trudne. W rezultacie obu sprawdzianów odrzuciliśmy 90% kandydatów na żeglarzy stawiając, organizatorom pytanie: co dalej? — No problem — brzmiała odpowiedź — jutro przywieziemy następnych.

W ten sposób po trzech dniach był komplet kursantów. Skąd ich brano, wciąż stanowiło dla nas zagadkę. Krążyły pogłoski, że z ... łapanki. Najlepszą okazję ku temu stwarzały podobno mecze na miejscowym stadionie i seanse kinowe.

Rozpoczęło się szkolenie. Dzień zaczynaliśmy od rytualnego dialogu z kierownictwem obozu:

— Czy sprowadziliście już kamizelki ratunkowe?

— A ile potrzeba? Sto? Dwieście?

— Tylko trzydzieści.

— O.K. Jakie chcecie? Amerykańskie, angielskie, francuskie?

— Wszystko jedno, byleby w końcu były!

— No problem! Jutro będą.

Powtarzało się to codziennie przez miesiąc. Kamizelek nigdy nie zobaczyliśmy, a tych kilka odziedziczonych po harcerzach nie wystarczało dla wszystkich, bo szkoliliśmy równocześnie na dziesięciu łodziach po dwóch, trzech chłopców na każdej. Ich umiejętności pływackie były prawie żadne, do tego żeglowaliśmy na łatwo wywracających się łodziach, przy silnym wietrze, po rozfalowanym morzu. A śmiertelny wypadek według wynikających z Koranu praw tego kraju pozwalał rodzinie ofiary wyrównać rachunek według starożytnej zasady „oko za oko”. Jedyne ratunek, to dać się zaaresztować, ale z arabskiego więzienia

rzadko wychodzi się nie straciwszy cnoty, a można stracić i życie. Na szczęście żaden wypadek się nie zdarzył. Na szczęście też wytrzymały do końca łodzie, które holowane codziennie z obozu na plażę i z powrotem za pustynnym Landroverem w błyskawicznym tempie zmniejszały grubość swych kadłubów. O tym, by je przenieść te kilkadziesiąt metrów nie mogło być mowy. Tyle pracy?!!

Pewnego dnia zastaliśmy w obozie tylko kilkunastu chłopców. Reszta, jak nam powiedziano, pojechała do stolicy wziąć udział w jakiejś manifestacji, prorządowej oczywiście, i już nie wróciła. Podobno zaczął się rok szkolny i to było powodem, że w obozie na jednego szkolonego przypadało dwóch instruktorów. Pobyt nasz stał się bardziej urozmaicony. W obozie poczęto wydawać dla nas obiady, a nowy kierowca mikrobusu nie zawsze przyjeżdżał, by zabrać nas do pracy. Po raz pierwszy przejęliśmy się tym faktem i pojechaliśmy taksówkami. Kawalkadę pilotował Jurek Łańcucki, który siadł obok kierowcy pierwszej taksówki i wskazywał mu drogę. Prowadził z nim ożywioną rozmowę na najróżniejsze tematy, od kobiet do polityki. Raz zgadzali się ze sobą, inna kwestia budziła ostre spory, a jeszcze inna salwy śmiechu. I nie byłoby w tym nie szczególnego, gdyby nie to, że każdy z nich mówił wyłącznie w swym ojczystym języku, nie znając języka rozmówcy, a rozumieli się doskonale. Na miejsce zajechaliśmy bez problemów. Jurek postąpił kierowców po zapłatę do kierownika obozu, który uiścił rachunek, chociaż nie był szczęśliwy z tego powodu. Fakt ten nie wpłynął na poprawę naszego transportu; mikrobus zawiódł nas jeszcze nie raz, ale przestaliśmy się tym przejmować: nie było mikrobusu pod hotelem - mieliśmy wolny dzień. Dni takich było zresztą teraz więcej, bo przy małej liczbie kursantów nie musieliśmy wszyscy pojawiać się w obozie.

Ten wolny czas był też pośrednią przyczyną niebezpiecznej przygody, jaka spotkała Tadeusza Chromińskiego. Zamiast siedzieć w obozie włóczyliśmy się w trójkę po suku, czyli arabskim bazarze, robiąc ukradkiem zdjęcia zakwefionych kobiet, malowniczych handlarzy, rodzajowych scenek. W pewnym momencie Tadeusz sfotografował barwnie przystrojonego osiołka ciągnącego załadowany wózek. No i zaczęło się. Tadeusza i osiołka otoczyła rozjuszona gromada ludzi. Już wyciągały się do niego gniewne dłonie, już zaczynało dochodzić do szarpaniny, będącej wstępem do samosądu, gdy pojawił się policjant i wysłuchawszy słów pełnych niezrozumiałego dla nas oburzenia Arabów, zaarrestował pechowego fotografa. Widząc to szybko podzieliliśmy się rolami. Ja wsiadłem do policyjnego samochodu razem z aresztantem wyjaśniając policjantowi, że będę służył za tłumacza, a towarzyszący nam Tadeusz Sas-Jaworski pobiegł zawiadomić kolegów, schwyciwszy przedtem nasze paszporty. Nie mogliśmy ryzykować ich zagubienia w komisariacie, bo wtedy nie pozostawałoby nam nic innego, jak przejście na mahometanizm i dożywotni pobyt w tym gościnnym kraju.

Policyjny samochód ruszył pozostawiając za sobą fanatyczny, groźny tłum. Z mojego tłumaczenia niewiele wyszło, bo policjant znał angielski tak jak ja arabski. Intensywnie myślałem, jak wybrnąć z tej sytuacji i dalej nie rozumiałem, dlaczego doszło do całej tej afery. Zapytałem Tadeusza, co ma na filmie w aparacie.

- Nic tylko kilka zdjęć z suku – odpowiedział.

- A ten wspaniały betonowy most?

Wszyscy fotografowaliśmy ten most podczas wycieczki do Cyrenaiki, zorganizowanej dla nas przez gospodarzy. Jechaliśmy wówczas strategiczną drogą wiodącą wśród wzgórz, skrajem Sahary, równoległe do linii wybrzeża. Oprócz celu wycieczki - wspaniałe zachowane ruiny starożytnego greckiego miasta i portu - podziwialiśmy i inne osobliwości: nowiutkie kompleksy zabudowań leżących odłogiem rolniczych farm, na których nie ma kto pracować, stada kóz, często spotykane wraki rozbitych samochodów świadczące o fantazji

miejscowych kierowców, miasteczka o murach pokrytych napisami w rodzaju „Śmierć szpiegom” i portretami przywódcy narodu w malowniczej pozie, ze wzniesioną szablą na stojącym dęba rumaku, sielskie weekendowe sceny rodzinne typu mąż i dwie zakochane w nim żony na łonie natury. No i ten most przerzucony śmiałą wizją architekta nad szerokim kanionem, spinający brzegi nie istniejącej o tej porze roku rzeki. Fotografowaliśmy go wbrew protestom wartowników, którzy już sięgali po broń, ale zostali spacyfikowani przez naszych opiekunów.

- Jeżeli masz ten most, to powiedz podczas przesłuchania, że Ci na osiołku wcale nie zależy i jak zdążysz, wyrwij dramatycznym gestem film z aparatu!

- Nie, nie mam - odrzekł Tadeusz - dziś rano założyłem nową błonę.

Odetchnąłem z ulgą. Samochód tymczasem wyjechał z miasta i pędził wijącą się wśród piasków drogą. Jeszcze kwadrans i zatrzymaliśmy się przed budowlą przypominającą pustynny fort z filmów o Legii Cudzoziemskiej. Po chwili stanęliśmy przed surowym obliczem oficera. Ten potraktował nas jak jutrzejszych wisielców, ale złagodniał usłyszawszy, że pracujemy dla armii. Gdy powiedzieliśmy mu, uprzednio upewniwszy się, że nie był w Europie, iż osiołka widzieliśmy po raz pierwszy w życiu i jest on dla nas taka sama atrakcją, jak dla każdego Araba biały niedźwiedź, tak popularny w naszym kraju, oraz że wierzymy, iż właściciel osiołka nie jest biedny, ma w domu dwa Mercedesy, a osiołka używa tylko do pracy, no i gdy obiecaliśmy nie używać zdjęcia osiołka do szerzenia propagandy o nędzy w Libii, sprawę uznał za zakończoną. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że cudzoziemcy w ogóle nie mają prawa tu robić zdjęć bez specjalnego pozwolenia.

Wyszliśmy wreszcie z budynku. Przed nami, na widnokręgu majaczyły szczyty najwyższych minaretów miasta, czarna wstęga drogi kojarzyła się z dnem piekielnego kotła, a upał sięgał 35°C w cieniu.

- Idziemy, Tadzium - powiedziałem - przed północą będziemy w hotelu.

Mokrzy od potu, ale z radością w sercach człapaliśmy skrajem szosy, bo na żadną komunikację nie można tu liczyć. Po paru minutach z piskiem opon; zahamował przy nas policyjny samochód

- Oficer zmienił zdanie – pomyślałem drętwiąc ze strachu. Ale myliłem się. Nasz policjant wracał do miasta kontynuować służbę i zatrzymał się, by nas podwieźć. To było miłe z jego strony.

Podobnych zderzeń z arabską rzeczywistością, czasem groźnych, czasem tylko irytujących bądź śmiesznych, było więcej. A to dwa skorpiony odkryte pod matą namiotu, na której wyciągaliśmy się w czasie przerwy w zajęciach, to stosy śmieci otaczające nowoczesny wieżowiec, wyrzucane wprost na ulicę przez okna i utylizowane jedynie przez promienie błogosławionego słońca. Roje szcurków na suku, uliczki o szerokości pięciu metrów z dwustronnym ruchem, parkującymi po obu stronach samochodami i bez chodników, czwartkowe popołudnia, czyli arabskie soboty szczelnie wypełnione nieustannym rykiem klaksonów całych karawan samochodów obwożących w kółko po mieście nowożeńców i ich gości, nieliczni żebracy o obciętych dłoniach (kara za złodziejstwo, którego rzeczywiście nie zauważyłem w tym kraju, chociaż oszustwa nie wyeliminowano - bo jak wytłumaczyć fakt, że drogi tu cukier zawsze sprzedawano mokry).

Innym świadectwem popularnego go oszustwa podatkowego są niewykończone całkowicie domy ze sterczącymi z dachu prętami zbrojeniowymi, mającymi świadczyć, że planuje się budowę jeszcze jednego piętra; zatem formalnie dom nie jest ukończony, co pozwala nie płacić podatku od jego posiadania. A na dachach domów trzyma się owce, natomiast stadko mlecznych krów przychodzących do naszego obozu pić wodę pasło się wyłącznie na wysypisku śmieci, konsumując z apetytem makulaturę i plastikowe opakowania, bo trawy w najbliższej okolicy nie było. Skąd te krowy miały mleko, nie wiem.

Byliśmy też świadkami pewnych wydarzeń natury polityczno—ekonomicznej. W trakcie naszego pobytu władze z dnia na dzień ograniczyły do 2000 dinarów wysokość sum, jakie mogą być miesięcznie pobierane z konta bankowego przez osoby prywatne. Spowodowało to masową likwidację większych i średnich warsztatów rzemieślniczych, których właściciele nie byli w stanie wypłacić pensji pracownikom, ani dokonywać zakupów surowca. Rynek odpowiedział natychmiastową zwyżką o 40% cen złotej biżuterii, wyrabianej na oczach przechodniów w licznych pracowniach jubilerskich. Drobną burżuazję, stanowiącą widocznie zagrożenie dla libijskiej rewolucji, likwidowano również metodami pozaekonomicznymi. Zaobserwowana przypadkowo przez nas scena rozbijania szyldu zdobiącego prywatny sklep z zabawkami i konfiskaty lokalu, towaru oraz zawartości kasy nie była mi obca: u nas w latach czterdziestych w identyczny sposób upaństwowiono sklepy mięsne. Skutki były podobne. Sklepu z zabawkami nie uruchomiono do końca naszego pobytu, a znajomi, którzy przebywali w Libii kilka lat później godzinami oczekiwali w kolejkach, by kupić kostkę masła i mieli szczęście, jeśli bojówki rewolucyjne nie wyrzuciły ich z kolejki szermując hasłem: „libijskie masło dla Libijczyków”. To, że pochodziło ono z importu nie miało znaczenia. Podczas naszego pobytu sytuacje takie były nie do pomyślenia, sklepowe półki uginały się od towaru, choć drogiego.

Pewnego dnia postanowiliśmy z Jurkiem Ziółkowskim pokusić się o zrealizowanie czegoś, co uchodziło za niewykonalne, to znaczy wymienić w banku dinary na dolary. O dziwo, udało się! Wprawdzie każdy z nas wymienił tylko dwadzieścia dinarów na sześćdziesiąt „zielonych” i straciliśmy na to cały dzień, ale był to sukces, bo na owe czasy suma ta była duża, a dinary, podobnie jak złotówki, przyjmowano tylko w kraju emisji, gdzie nie było na co ich wydać. Wydeptanymi przez nas ścieżkami popędziło pięciu następnych kolegów i też dokonali wymiany, ale już kosztem dwóch dni starań. Kolejną grupę przepędzono z banku wyjaśniając, że jest to zbyt skomplikowana operacja i wymaga wiele pracy.

Wolny czas sprzyjał różnym „odkryciom”. Ktoś z nas dowiedział się, że w Benghazi jest katolicki kościół. Poszliśmy tam wiedzeni ciekawością. Kościół, ukryty w bocznej uliczce za całkowicie osłaniającym go odrapanym murem, był nie do zauważenia przez kogoś, kto o nim nie wiedział. Przez sień przylegającego do muru budynku weszliśmy na niewielki dziedziniec, a stamtąd do kościoła. Był wypełniony Europejczykami, chociaż zauważyłem też kilku Arabów i koreańską rodzinę. Msze odprawiało równocześnie trzech księży. Jednym z nich był koptyjski kapłan w charakterystycznym przybraniu głowy. Nagle łacińskie modlitwy księży ustały, a z tłumu buchnęła pieśń: „My chcemy Boga...”, po polsku! Osłupiliśmy. Okazało się, że połowę wiernych stanowili pracownicy „Dromexu”, budujący szosy w Libii, oraz polskie zakonnice zatrudnione w szpitalu. Po nabożeństwie wszyscy spotkali się na dziedzińcu. Wymieniano informacje, przekazywano listy, załatwiano dziesiątki spraw. Większość osób znała się doskonale, tylko my byliśmy nowi.

- Panowie na długo przyjechali? - zapytały nas zakonnice.

- Nie, już za dwa tygodnie wracamy. A siostry na długo? - zrewanżowaliśmy się tym samym pytaniem.

- Nie wiemy, może na pięćdziesiąt lat, może na sto - odpowiedziały rozumując kategoriami zakonu.

- A skąd pochodzi wino mszalne? - zapytałem polskiego księdza, który przyjeżdżał co jakiś czas do Benghazi z miejscowości Barka, gdzie pracowało wielu naszych rodaków. Przecież tu nie wolno ani mieć, ani pić alkoholu pod groźbą kary stu kijów!

- Proszę pana - rzekł ksiądz - Polak wszystko potrafi, a tu jest tyle winogron. Mam nadzieję, że Allah mi ten grzech wybaczy.

Odtąd cała nasza grupa, wierzący i niewierzący, partyjni i bezpartyjni, biegała do kościoła w dni nabożeństw. Po prostu były to spotkania z Europą, do której bardzo się tęskni nawet w trakcie krótkiego pobytu w islamskim kraju.

Nasz pobyt w Libii zbiegł się z początkiem pontyfikatu Karola Wojtyły, co zyskało nam wiele szacunku i sympatii pracujących tu Europejczyków. Praktycznie byliśmy odcięci od informacji o tym, co się dzieje w świecie, a wieść o wyborze Jana Pawła II z oporami docierała do nas i naszej świadomości. Najpierw jakiś Włoch, jadący ze mną hotelową windą, zaczął ścisnąć mi dłoń krzycząc: „Papa Polacco! Papa Polacco!” Zrozumiałem, że miał ojca Polaka, co mnie nie zdziwiło zważywszy na dzielną postawę naszych wojsk nie tylko na bitewnych polach drugiej wojny światowej. Kwadrans później wpadł do pokoju podekscytowany Tadeusz Chromiński, któremu z wrażenia poplątał się język i zawołał: „Papież został Polakiem!”. Nawet, gdy natychmiast poprawił szyk zdania - nie uwierzyliśmy. Dopiero ledwie słyszalne wiadomości Polskiego Radia przekonały nas, że to prawda.

Wreszcie afrykańska przygoda dobiegła końca. Kursantom wręczono odpowiednie certyfikaty, nam podziękowano i ofiarowano drobne upominki podczas uroczystego bankietu. Bankiet zaczął się z opóźnieniem i przeciągnął ponad miarę. Do odlotu zostały raptem dwie godziny, a libijskie kierownictwo w spokoju ducha pertraktowało z naszym na temat ostatecznego kształtu końcowego dokumentu rozliczającego współpracę. W Polsce taka sytuacja byłaby irytująca, ale pobyt w Libii nauczył nas, że nie warto się niczym przejmować, ani nigdzie spieszyć. Uspokajało nas zwłaszcza opowiadanie kolegów, którzy właśnie wrócili z Tripolisu. Otóż grupa instruktorów szkoląca Libijczyków w Tripolisie miała przylecieć do Benghazi samolotem wewnętrznych linii lotniczych i stąd razem mieliśmy lecieć LOT-em do Polski. Terminy lotów były zsynchronizowane ze sobą, bilety kupione, miejsca zarezerwowane. Okazało się jednak, że nastął czas pielgrzymek do Mekki i większość libijskiej floty powietrznej skierowano do przewozu pielgrzymów, w związku z czym liczba siedmiu dziennych połączeń lotniczych między Tripolisem a Benghazi zmalała do jednego. Oczywiście tym, że ktoś miał wcześniej zabukowane miejsce, połączenie z innym samolotem itp., nikt się nie przejmował. A innych możliwości komunikacyjnych nie było. W Libii autobusy nie kursują, nie ma też w ogóle pociągów. Brak trakcji kolejowej jest nawet źródłem dowcipów w rodzaju:

-Gdzie można tu się napić piwa?

- Na najbliższym dworcu kolejowym, tzn. w Pireusie.

Gdy więc polscy instruktorzy przybyli z bagażami na lotnisko, ujrzeli tam formalną bitwę kilkuset pasażerów z ważnymi biletami, usiłujących zdobyć miejsce w samolocie mogącym zabrać tylko ok. stu osób. Na sukces w tej bitwie nie mieli szans. Mimo to opiekun Polaków zachował stoicki spokój. Odczekał, aż bitwa o miejsca została rozstrzygnięta, polecił obsłudze lotniska wstrzymać jeszcze start samolotu, po czym wszedł do wnętrza i wyrzucił: kopniakami na płytę lotniska tyłu Arabów, ile miejsc było potrzeba, po czym zaprosił swych podopiecznych do środka.

Na lotnisko w Benghazi przyjechaliśmy, gdy nasz samolot kołował już na pas startowy.

- No problem - orzekli nasi opiekunowie, gdy przedstawiciel LOT-u wrzucił ramionami na żądanie wstrzymania startu.

- Czy jesteście przy zdrowych zmysłach? Odprawę zakończono pół godziny temu! Przecież to międzynarodowy rejs, rozkład lotów rzecz święta, pasażerowie muszą zdążyć na inne połączenia w Europie – denerwował się pracujący tu od niedawna i myślący jeszcze cywilizowanymi kategoriami urzędnik. Potęga libijskiej armii, pod opieką której się znajdowaliśmy, była jednak ogromna. Samolot zatrzymano i rozpoczęto odprawę naszej grupy. Bagaży nie kontrolowano, my zaś przechodziliśmy przez elektroniczną bramkę do

wykrywania metali, oczywiście zepsutą. Za to za nią stało dwóch umundurowanych funkcjonariuszy o wyraźnie homoseksualnych skłonnościach, którzy dokładnie sprawdzali, czy nie mamy ukrytej przy sobie broni. Najgorzej wyszli na tym ci, którzy w skład ręcznego bagażu sprytnie włączyli ciężkie komplety tanich tu sztućców. Wchodzące w ich skład zestawy dużych noży i widelców do krojenia pieczonego zostały po prostu wyjęte i rzucone w kąt sali odpraw. Ostatnim libijskim akcentem tej wyprawy był, już na lotnisku w Warszawie, żalostny widok jednego z synów pustyni, który lecąc na studia do Polski zaraz po starcie przekroczył granicę zakazu obowiązywania prohibicji i teraz zataczał się w drodze do oczekującego autobusu, ubrany w białą koszulę z krótkimi rękawami, przy temperaturze około dziesięciu stopni Celsjusza.

Następnym etapem żeglarskiego szkolenia Libijczyków był ich pobyt, już drugi z kolei, w Trzebieniu latem 1979 roku, pomyślany jako kontynuacja prowadzonego wcześniej szkolenia. O ile poprzednie kursy obejmowały zakres tylko stopnia żeglarza, ten był zróżnicowany pod względem poziomu. „Nowych” kursantów też szkolono na stopień żeglarza, „starych” przygotowywano do stopnia sternika jachtowego, a kilku nawet do stopnia sternika morskiego. Ponadto Witold Bogdanowicz - nieżyjący już dziś nestor polskiego żeglarstwa, pamiętający jeszcze czasy wileńskiej „Błękitnej Jedyńki” - prowadził dla paru wyróżniających się Libijczyków szkolenie instruktorskie. Łączna liczba kursantów wynosiła ok. 80 osób. Instruktorzy, którymi kierował Janusz Walkowc, stanowili niezwykle sympatyczną i zgraną grupę. Dość powiedzieć, że podczas kilkumiesięcznego okresu bardzo trudnej i denerwującej pracy nie zaszło się między nami żadne nieporozumienie, a nawiązane wówczas przyjaźnie przetrwały próbę dziesięcioleci. Trzeba przy tym dodać, że w skład libijskiej kadry wchodziły nieprzeciętne indywidualności. Niejeden z instruktorów miał w swym dotychczasowym oraz późniejszym dorobku olbrzymie żeglarskie sukcesy, jak opłynięcie Hornu, Afryki, Ameryki Południowej, świata, udział w olimpiadzie itp., a tacy ludzie podobno nie są łatwi. To samo zresztą mógłbym powiedzieć o kadrze, która pracowała w Libii. Czemu zatem przypisać tak niecodzienną zgodę Polaków? Myślę, że świetnemu kierownictwu sprawującemu swe funkcje sprawiedliwie, uczciwie, rozsądnie i w maksymalnym stopniu demokratycznie. Pewien wpływ miał też godziwy poziom zarobków.

Libijscy kursanci oraz instruktorzy mieszkali w pawilonach wybudowanych na krańcu terenu trzebieskiego ośrodka, za boiskiem piłkarskim. Pawilony te, mieszczące w sumie kilkadziesiąt 2-3 osobowych pokoi, wybudowano z funduszy uzyskanych z libijskiego kontraktu. Mieszkanie w bezpośrednim sąsiedztwie naszych podopiecznych było konieczne, ale uciążliwe ze względu na ich umiłowanie do głośnej muzyki. Połowicznym rozwiązaniem stało się wydzielenie dla kadry jednego z trzech pawilonów, w którym dodatkowo usytuowano rzadko odwiedzany meczet. Zajęcia nasze odbywały się niezależnie od normalnych kursów żeglarskich, prowadzonych dla polskiej młodzieży. Apel poranny przeprowadzaliśmy osobno, wciągając na stojące przed pawilonami maszty, obok polskiej bandery, również zieloną banderę Proroka. Jadaliśmy też osobno, chociaż w tej samej stołówce. Nasza stawka żywieniowa była o wiele wyższa od polskiej, a menu dostosowane do reguł żywienia nakazywanych przez Koran. W okresie ramadanu obiad serwowano w nocy, a śniadanie przed wschodem słońca.

W trakcie zajęć teoretycznych napotykalismy ogromne trudności. Otóż wiedza naszych słuchaczy, podobno maturzystów a nawet studentów, kończyła się na znajomości czterech działań i to pod warunkiem, że dostatecznie wolno je przeprowadzano. Pojęcie liczb ujemnych i operacji na nich, konieczne np. do obliczenia aktualnej dewiacji czy deklinacji, było dla naszych Arabów nieznanne i nie do opanowania. Za ledwie jeden z całej grupy znał zasady rysunku perspektywicznego; większość nie potrafiła nawet przerysować z tablicy dwuwymiarowego wizerunku gaflowego żagla zachowując proporcje, a podczas wykładu z

nawigacji stwierdziłem, że dwóch z moich słuchaczy było święcie przekonanych, iż Ziemia jest ... płaska!

Zajęcia praktyczne odbywały się na najprzeróżniejszym sprzęcie: od Optymistów do dwumasztowych jachtów balastowych. Te trudności wynikały, powiedzmy, z obojętnego stosunku do żeglarstwa, jaki przejawiała część kursantów oraz braku wyobraźni przestrzennej i zdolności dłuższego skupienia się nad jedną czynnością, nie mówiąc już o podzielności uwagi. Brak zainteresowania żeglowaniem powodował, że udział w nim traktowano jak pobyt w pracy. Gdy zajęcia z jakiegokolwiek powodu przedłużyły się, załoga upominała się o ten „stracony czas”:

- Captain! Dziś pływaliśmy o 10 minut za długo, więc jutro przyjdziemy na zajęcia 10 minut później!

Przychodzili o pół godziny później i wciąż kombinowali, jak się urwać z zajęć. Prowadziłem szkolenie na JASKÓŁCE (obecnie INDIA), stalowym jolu cumowanym - jak wszystkie jachty w Trzebieży - dziobem do boi, rufą do nabrzeża. Gdy uzbierałem wreszcie wszystkich zdolnych do zajęć moich podopiecznych, kazałem im wejść na pokład, a sam podawałem z ładu komendę:

- Cumę rufową luzować, dziobową wybierać!

Jacht odsuwał się od kei, a ja pędem przebiegałem kilkanaście metrów dzielących mnie od holu budynku, gdzie była wyłożona książka portowa. Wpisywałem wyjście jachtu i w mig byłem znów na nabrzeżu. Jacht, już bez mojej komendy, zmierzał szybko na cumach spowrotem do kei, a w oczach załogi gasła nadzieja na to, że zdąży wyskoczyć na brzeg przed moim powrotem i pójść „w Polskę”. A chodzili w tym kierunku nasi podopieczni chętnie i często, bo mieli za co i po co. Nagle wyzwoleni z zakazów surowej moralności ojczystego kraju upajali się alkoholem i dziewczętami najlżejszych obyczajów. Jedna z nich wynajęła sobie nawet domek kempingowy na terenie ośrodka i dopiero po dwóch dniach rozszyfrowaliśmy, dlaczego podczas wykładów słuchacze jeden po drugim pytali: - Captain! Czy mogę wyjść?

Kursanci libijscy popadali też w konflikty z miejscowymi osiłkami i mimo liczebnej przewagi źle wychodzili ze zdarzających się od czasu do czasu potyczek na sztachety. Większość winy za ten stan rzeczy można przypisać złemu przykładowi, jaki dawał im oficjalny kierownik, porucznik Fathi Yunez, który wynajął sobie dom w Trzebieży poza ośrodkiem i pędził tam swoje dolce via ze szczecińskimi mewkami, nigdy nie trzeźwiejąc. W ośrodku pokazywał się nie częściej niż raz w miesiącu i to byłaby ogromna zaleta porucznika, gdyby nie fakt, że do udziału w zabawach zapraszał swych zaufanych rodaków, którzy sieli ferment w obozie. Wkrótce wszyscy mieliśmy tego dość i zażądaliśmy, by ambasada odesłała go do domu. Wyjechał dopiero z pierwszą grupą kursantów, którzy ukończyli już szkolenie i z kilkoma usuniętymi z obozu.

Ponieważ natura nie znosi próżni, funkcję przywódcy Arabów przejął w obozie, jeszcze w czasie obecności porucznika, jeden z kursantów, Idrys. Był wartościowym i mądrym przywódcą, który stopniowo zdobył sobie autorytet wśród rodaków, dbał o ich interesy oraz dyscyplinę, czym i nam bardzo pomagał. Niestety nie był w stanie nauczyć się pływać, mimo że dwa czy trzy razy w tygodniu woziliśmy go wraz z grupą podobnych antytalentów na wynajmowany w Szczecinie basen. Żeglował wyśmienicie, świetnie rzucał nożem, był mistrzem w technikach walki wręcz, ale sztuki pływania nie opanował. Być może to ten mankament, a nie okazana aktywność, ani fakt, że podobno porucznik Fathi Yunez pochodził z tego samego plemienia co Kadafi, spowodował, że po powrocie do ojczyzny skierowano go do pilnowania południowej granicy kraju. Przynajmniej takie wieści o jego losach dotarły z Libii.

Jak widać z powyższych przykładów praca z Arabami, nawet w Polsce miała orientalny koloryt. Dobrze ilustrują to okoliczności śmierci jednego z kursantów, który nie umiał

plywać, a poszedł w czasie przerwy obiadowej kąpać się w Zalewie i utonął. Niesforny, niezrównoważony, tego samego dnia wcześniej wpadł z szalupy do wody i po wyratowaniu go w dalszym ciągu zachowywał się w sposób grożący wypadkiem. Instruktor przyłożył mu wówczas podnóżkiem wioślarskim z Dezety – był to jedyny przypadek skorzystania z przysługującego nam, zgodnie z zasadami panującymi w libijskiej armii, prawa użycia siły. Gdy utopionego Araba wyciągnięto na brzeg, tłum jego kolegów odprawiający nad ciałem kilkugodzinne modły, uniemożliwił dostęp lekarzowi. Dopiero po zakończeniu modłów zażądano, aby lekarz robił sztuczne oddychanie. Lepiej nie myśleć, co by się z nami stało, gdyby ten wypadek wydarzył się w Libii.

Swego rodzaju przygodą były stażowo-szkoleniowe rejsy po Bałtyku z arabskimi załogami. Kandydaci na niższe stopnie pływali na motorowo-żaglowym jachcie ESPERANTO, jednostce przebudowanej z rybackiego kutra, kołyszącej niemiłosiernie przy najmniejszej fali. Obraz, jaki przy dużej fali przedstawiała ładownia tego byłego kutra przerobiona na dwunastoosobowy kubryk, jako żywo przypominał sceny z emitowanego właśnie w TV amerykańskiego serialu „Korzenie”, w którym porwany przez handlarzy niewolników Afrykanin Kunta-Kinte był wraz z podobnymi mu nieszczęśnikami transportowany żaglowcem za ocean. Podczas sztormowej nocy jeden z bardziej żywych członków załogi ESPERANTA wyczołgał się z kubryku na pokład i zameldował oficerowi, że na dole jest mokro.

- Zawsze trochę przecieka w czasie sztormu – odparł oficer i odesłał Araba na dół. Po pewnym czasie Arab znów zameldował:

- Wody być mnóstwo za bardzo!

Tym razem oficer zajrzał do środka. Woda sięgała już do dolnych koi i przy każdym przechyle przelewała się falą przez leżących na tych kojach synów pustyni, ale tylko ten jeden przewyciężył apatię spowodowaną przez chorobę morską i podniósł alarm. Reszta utonąłaby nie ruszając się z miejsca, zanim by uruchomiono pompy żezowe.

Kandydaci na stopień sternika morskiego odbywali morskie staże na jachtach typu „Carter”. Pływaliśmy w składzie dwóch białych i czterech Arabów, w systemie dwuwachtowym. Załoga, na którą trafiliśmy z Markiem Babušką, była ambitna i nieźle dawała sobie radę na morzu. Specyfika rejsu polegała więc nie na dramaturgii wydarzeń, ale na egzotyce obyczajowości naszych marynarzy. Aby ją lepiej poznać, postanowiliśmy maksymalnie się do nich przystosować. Zaakceptowaliśmy ich kuchnię i higienę, nie protestowaliśmy, gdy wciskali się w hundekoje głowami do wewnątrz i bez zdejmowania sztormiaki, tolerowaliśmy jedzenie bez używania sztućców itp. Tylko jedyny raz zaprotekowałem, poczuwszy jak pełniący wachtę Ablu ściąga ze mnie koc, pod którym spałem, by się nim owinąć, bo było mu zimno mimo swetra, marynarki i sztormiaki.

- Dlaczego nie bierzesz swojego koca? - zapytałem.

- Nasze wszystkie kocy są już mokre - odpowiedział - Czy nie widzisz, że przecież pada deszcz?

Podobnie surrealistyczne sceny odbywały się z meldowaniem statków.

- Captain! Statek z lewej! - meldował załogant.

- O.K. Jest jeszcze daleko, poczekamy.

Drugi z wachtujących Arabów poczuł się w tym momencie zagrożony; okazał się mniej spostrzegawczy. Aby to naprawić meldował radośnie:

- Captain! Statek z lewej!

- Dziękuję, widziałem.

Taka reakcja jednego z nas była niepokojąca. Drugi biały kapitan spał w tym czasie, warto więc było okazać czujność i przed nim:

- Captain Mark! Statek z lewej! - wrzeszczał do ucha obudzonemu uprzednio Markowi załogant nr 2. Teraz ten pierwszy poczuł się nieswojo. Tamten meldował dwa razy, więc trzeba było znów obudzić Marka i powiadomić go o statku. Tymczasem statek zbliżył się już znacznie i bezpiecznie było zrobić zwrot. Po zwrocie światła statku znalazły się po prawej burcie, co dla naszej załogi stwarzało zupełnie nową sytuację. Pierwszy, który zauważył z prawej burty światła, rozpoczynał nowy cykl meldunków:

- Captain! Statek z prawej!

Po kilku dniach żeglugi zawinęliśmy do Darłówka, gdzie sztorm zamurował nas na amen. Nasi milusińscy przypomnieli sobie, że koło Kościerzyny, gdzie w ubiegłym roku po zakończeniu sezonu żeglarskiego uczono ich matematyki, angielskiego i innych przydatnych do opanowania sztuki żeglarskiej przedmiotów, mają bardzo znajome panienki i chcieli je odwiedzić

- Proszę bardzo - powiedzieliśmy - ale jak się tam dostaniecie? To kawał drogi.

- No problem. Taksówka. Kiedy wypływamy?

- Jak się skończy sztorm. Na wszelki wypadek powinniście być tu jutro rano. Nazajutrz podjechali pod jacht taksówką.

- Czy wypływamy?

- Nie, jeszcze jest sztorm.

- To kiedy mamy się stawić?

- Jutro rano.

- O.K. - odrzekli i odjechali.

Powtarzało się to przez kilka dni. Libijczycy mieli forsy jak lodu. W swoim czasie, gdy w drodze z Warszawy do Trzebieży trzeba było ok. siódmej rano opuścić w Szczecinie sypialne wagony, a im się jeszcze chciało spać, pytali ile kosztuje ten pociąg; chcieli go kupić, by dano im święty spokój.

Wreszcie sztorm się wydmuchał i taksówka wróciła pusta do Kościerzyny, a my pożeglowaliśmy do Trzebieży. Tam odbyły się końcowe egzaminy i kursanci odlecieli do Libii.

Na tym skończyła się ich żeglarska, a nasza arabska przygoda. Podejmowano jeszcze próby jej kontynuacji, pertraktowano na temat zatrudnienia w Libii polskich specjalistów, którzy dopomogliby w organizacji morskiego żeglarstwa, planowano rejsy z libijskimi załogami po Morzu Śródziemnym, ale warunki bytowe zaproponowane przez stronę libijską były nie do przyjęcia. Zresztą sytuacja wewnętrzna tego kraju również zaczynała się komplikować i ostatecznie kontrakt tego nie przedłużono.

NIETYPOWE ZAŁOGI

Względność pojęcia nietypowości załogi jest oczywista, a poglądy w tej mierze zależą od sumy żeglarskich doświadczeń formułującego tego rodzaju określenie, poprzedzających jego zetknięcie się z krańcowo odmiennym składem załogi, niż to dotychczas bywało. Tak się złożyło, że miałem okazje żeglowania z nieczęsto spotykanymi wśród normalnych, rejsowych załóg zespołami ludzi, z którymi niektórzy wzdragali się, a nawet wręcz obawiali się pływać. Dla mnie te rejsy były niecodzienną przygodą, niezwykle ciekawą z żeglarskiego oraz socjologicznego punktu widzenia okazją do wzbogacenia wiedzy o ludziach. Jeżeli wnioski wynikające z moich obserwacji, którymi pragnę podzielić się z Czytelnikami, ułatwią komukolwiek przyjęcie właściwej postawy w stosunku do członków niekonwencjonalnej załogi, sprawi mi to ogromną satysfakcję. Spróbujmy zatem, zgodnie z kwestią względności podniesioną w pierwszym zdaniu, określić, jaką załogę uważam, czy raczej uważałem w początkach mej kapitańskiej kariery, za typową.

Otóż moją morską edukacją zawdzięczam PTTK-owskiemu, turystycznemu Klubowi Żeglarskiemu "Rejsy", skupiającemu głównie warszawską inteligencję. Załogi klubowych jachtów "Jarla" (słup typu Conrad II, 50 m²) i "Polonii" (kecz 105 m²) składały się z ludzi dorosłych (25-50 lat), w większości z wyższym wykształceniem, bywałych w świecie, znających się od lat i dobierający na zasadzie wzajemnych sympatii. Żeglarze ci mieli na ogół wysokie kwalifikacje. Zawdzięczali je solidnemu szkoleniu teoretycznemu i praktycznemu, rozpoczynanemu na śródlądziu, a następnie stopniowo wzbogacanemu w rejsach zatokowych, krajowych i wreszcie zagranicznych. Wysoka kultura osobista załogi nie pozwalała na rozwój pojawiających się czasem nieporozumień, a nawet nie dopuszczała do ich powstawania. Jeżeli znalazł się ktoś, kto wyróżniał się in minus pod względem koleżeństwa, pracowitości, obowiązkowości czy sposobu bycia, musiał się szybko dostosować do reprezentującej właściwą postawę większości lub tracił szansę na następny rejs w tym gronie, a nawet w klubie. Rejsy przygotowywano bardzo starannie pod względem nawigacyjnym, turystycznym, aprowizacyjnym, a po ich zakończeniu drobiazgowo rozliczano z utopionego czy zniszczonego wyposażenia, awarii itp. Myślę, że kluby żeglarskie o takim charakterze przeważały w okresie ok. 20 lat odradzania się polskiego żeglarstwa morskiego po 1956 roku. Takie też załogi były dla mnie typowymi wzorcami załóg morskich jachtów.

Babski rejs

Do tego, co powiedziałem wyżej muszę jeszcze dodać, że zdecydowaną większość składu załóg morskich jachtów stanowili (i stanowią) mężczyźni. Normalnym zjawiskiem były czysto męskie załogi. Udział kobiety w załodze był zawsze trochę krępujący na małym, pozbawionym sanitariatu jachcie, aczkolwiek łagodził obyczaje. Obecność dwóch pań likwidowała u płci pięknej poczucie pewnego osamotnienia i zapewniała większy komfort

psychiczny, ale też powszechnie wyznawano teorie, że już trzy kobiety na jachcie, do tego będące żonami czy sympatiami panów biorących udział w rejsie, mogły stać się wylęgarnią konfliktów analogicznych do tych, które spotyka się w sfeminizowanych zakładach pracy. Z drugiej strony faktem było, że większość żeglarzek powracających na morze po raz kolejny to twarde baby.

Świadomość tego faktu oraz widocznie wrodzone ciągoty do nietypowych sytuacji sprawiły, że postanowiłem zorganizować babski rejs. Ściśle mówiąc miała to być wyprawa typu "basza pośrodku haremu", tzn. z kapitanem w mojej osobie jako jedynym męskim rodzyńkiem wśród siedmioosobowej załogi.

Taki warunek rejsu wraz z terminarzem i atrakcyjną wówczas trasą (porty NRD) został uwzględniony w wywieszonym planie rejsów. Podśmiewano się wprawdzie ze mnie, że chce się ubiegać o Srebrny Sekstant za najtrudniejszy rejs roku, ale pomysłu nikt nie negował, dopóki nie zgłosiło się dwukrotnie więcej kandydatek niż było miejsc. Wówczas kilku zazdrosnych samców z zarządu klubu poczęło mieć wątpliwości co do bezpieczeństwa jachtu i załogi w takim jej składzie. Gdy obawy te okazały się mało poważne chociażby ze względu na to, że już niemal od atutów lat udawało się żeglarzom opływać nawet samotnie glob bez pomocy damskich załóg, wysunięto argument nie do odparcia: ogromne zasługi położone dla klubu przez paru kolegów stawiały zarząd w sytuacji zmuszającej go do zakwalifikowania ich na mój reja w pierwszej kolejności. W ten sposób skutecznie zlikwidowano zwariowany pomysł sprowadzając męsko-damskie proporcje uczestników rejsu do poziomu pół na pół, który mógł być zaakceptowany przez zarząd, ale nie przeze mnie. Z prowadzenia rejsu zrezygnowałem.

A w tym samym roku 1971 kapitan Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, która wówczas jeszcze nie wiedziała, że zostanie Pierwszą Damą Oceanów, wyruszyła w czysto kobiecym składzie na jachcie "Smaragd" (30 m²) do Szkocji, a w dwa lata później z jedną tylko załogantką pożegłowała "Smaragdem" na Wyspy Alandzkie i dalej w głąb Zatoki Botnickiej. Obydwa rejsy były udane. W 1985 roku kpt. Krzysztof Baranowski płynął do Kanady na "Pogorii" trudną trasą północną via Islandia z załogą złożoną z dziewcząt, jeśli nie liczyć kadry żaglowca. Był to rejs pocieszenia dla 25 najlepszych dziewcząt w eliminacjach do wyprawy "Szkoły pod żaglami" jaka miała miejsce w latach 1983/84; wówczas nie mogły one skutecznie konkurować z chłopcami w ostrej próbie sprawności fizycznej na wojskowym torze przeszkód, teraz, w rejsie, jak wynika z licznych relacji, spisały się wspianale. A więc nie obawiajmy się kobiet!

Żeglowanie z małolatami

Mój debiut w dowodzeniu załogami złożonymi z nastolatków nie był planowany. Po prostu przyjąłem propozycję poprowadzenia trzech kolejnych rejsów na jachtach Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Szczecinie, w tym nawet udziału w wieloetapowych regatach, i zdawałem sobie sprawę, że załoga będzie młoda, ale nie myślałem, że aż tak młoda. Gdy przybyłem na jacht powitała mnie dzieciarnia w wieku od 13 do 16 lat, jedynie pierwszy oficer był studentem, a jeden z chłopców legitymował się stażem na zatoce. Reszta była zupełnie "zielona". I z nimi miałem wystartować w regatach! Nogi ugięły się pod mną, ale na wycofanie się bez uszczerbku na honorze było za późno. Po solidnej porcji szkolenia w porcie i na Zalewie Szczecińskim wyszliśmy w morze. Pierwsze godziny rejsu jeszcze

bardziej zaczerniły moje najczarniejsze myśli. Średniej wielkości rozkołys zrównał to rejsowe przedszkole z deskami pokładu, poza obrębem którego zwisały na zawietrznej nieprzytomne, zarzygane głowy, obmywane od czasu do czasu litościwą falą. Podzieliliśmy obowiązki z pierwszym oficerem. Jeden robił zwroty, bo akurat kurs prowadził pod wiatr, drugi przekładał zwłoki załogi na kolejną zawietrzną burtę i nawigował. Przyznam, że początki nie były łatwe. Ale później, gdy to bractwo odżyło, nabrało energii i apetytu, stwierdziłem ze zdumieniem, że dotąd nie miałem załogi tak wesołej, chętnej do pracy, tryskającej pomysłami i inicjatywą, entuzjazmującej się każdą nowością, zjawiskami przyrody, chętnie i szybko uczącej się. Nigdy nie zapomnę sceny, jaka rozegrała się w trakcie silnego, nagle narosłego sztormu, gdy wolni od wachty chłopcy i dziewczęta poczęli pospiesznie zakładać sztormiaki i wychodzić na pokład.

- A wy tu po co? – zapytałem. – przecież to nie wasza wachta, macie jeszcze czas, wypocznijcie.

- Ale pan kapitan powiedział przed chwilą, że taki nagły sztorm szybko się skończy, więc nie chcemy go stracić, nigdy nie widzieliśmy sztormu.

Następne harcerskie załogi były równie młode, sympatyczne i dzielne. Wychodziłem z nimi w morze już bez obaw. W późniejszych latach wielokrotnie pływałem na dużych żaglowcach z młodzieżą klas licealnych, a nawet ostatniej klasy szkoły podstawowej, miałem też do czynienia z młodzieżą w tym wieku w szkoleniowych ośrodkach żeglarskich i nie zmieniłem jak najbardziej pozytywnego zdania o niej, ale zdołałem też poznać jej czułe strony. Pracując z młodzieżą należy pamiętać o tym, że każde kolejne pokolenie przychodzi na świat wolne od jego zepsucia, jak wielkim by ono nie było, i dopiero z upływem czasu uczy się od dorosłych sztuki kłamstwa (tzn. dobrych manier i dyplomacji), konformizmu (czytaj; poszanowania prawa i mądrości życiowej), egoizmu (czyli zapobiegliwości i rozsądku) itd. Część młodych ludzi trafiających do żeglarstwa zachowuje jeszcze pewne naturalne cechy, o których trzeba pamiętać i które mogą być zarzewiem konfliktu. Taką cechą jest na przykład dążność do absolutnej sprawiedliwości, a przecież pracy na pokładzie nie da się podzielić równo jak tabliczki czekolady. Brutalna szczerłość w wypowiedzaniu opinii, w pojęciu dorosłych granicząca z impertynencją, niebezpieczna brawura, trudności w skupieniu uwagi i wynikający stąd, niezamierzony brak odpowiedzialności – to najczęstsze przykłady naturalnych zachowań, normalnych młodych ludzi. Dla zilustrowania tego ostatniego mankamentu powiem, że niejednokrotnie zdarzało mi się, iż chłopak wysłany na "Pogorii" z jakimś poleceniem z rufy na dziób (ok. 40 m) zanim doszedł, zapomniał po co szedł lub w ogóle tam nie dotarł, bo zatrzymał się na śródkręciu i zainteresował inną sprawą. Dodajmy do tego często krańcowe zróżnicowanie postaw i charakterów młodocianych członków załogi. Jedni o bezgranicznym zaufaniu do kadry, zaufaniu, którego nie wolno w najmniejszym stopniu zawieść, czujący się trochę osamotnieni z dala od domu i rodziców, inni już na etapie braku wiary w autorytety, krytycznie obserwujący kapitana i oficerów, oczekujący na ich potknięcia, a ponadto zarażeni cwaniactwem, demonstrujący dorosłość i niezależność, czasami za pomocą papierosa czy kieliszka. Jeszcze inni, kompletnie nie przystosowani do życia przez rodziców, po raz pierwszy w swym szesnastoletnim życiorysie zmuszeni do własnoręcznego posłania sobie łóżka czy pozmywania garnków po obiedzie.

- Kto to robi za ciebie w domu? - pytam,

- Tatusz.- pada odpowiedź.

Dobrze, że tatuś w końcu poszedł po rozum do głowy i wysłał dziecko, by miało okazję się spociec przy ciężkiej pracy. Jeśli chwyci żeglarskiego bakcyła, jeśli nie zagłuszono w nim doszczętnie naturalnej dążności do pracy, samodzielności, przygody - wyrośnie na człowieka

nawet wbrew wysiłkom i małej miłości rodziców. Najtrudniejszy jest ten gatunek młodych ludzi, za których tatusiowie zapłacili i zdecydowali, że żeglarstwo trzeba uprawiać, bo to też biały sport jak tenis i narty, w każdym jednak przypadku jedynie słuszną metodą postępowania z młodzieżą jest "gra w otwarte karty", szczerze i uczciwie stawianie sprawy, wysłuchanie ich argumentów, przyznanie się do popełnianych błędów i budowanie autorytetów opartych o rzeczywiste, a nie tylko formalne wartości, konsekwentne egzekwowanie nawet trudnych lecz jasno sformułowanych i możliwych do zrealizowania wymagań. Młodzież znacznie wyżej ceni surowych nauczycieli i wychowawców, pod warunkiem, że są sprawiedliwi i uczciwi, nie mówiąc już o fachowości, niż tych spolegliwych. Potrafi też docenić dobrodziejstwa rozsądnej dyscypliny, jeśli nawet nie od razu, to z perspektywy czasu. Zresztą nie ma co odkrywać Ameryki. Powyższe zasady, znane każdemu dobremu pedagogowi, z powodzeniem zdają również egzamin w świecie dorosłych. A ponieważ żeglarstwo i morze stanowią potężną dźwignię wychowania dzielnych, przedsiębiorczych i uczciwych ludzi, to nawet, a może szczególnie, w epoce kryzysu nie powinno żałować środków na morskie pływania młodzieży.

Żeglowanie z narkomanami

Wszystko zaczęło się od tego, że j.kpt. ż. w. Andrzej Weber ostro działał w strukturach „Solidarności” swego zakładu pracy, skutkiem czego w początku lat osiemdziesiątych musiał zmienić posadę i wylądował na etacie w TZN czyli Towarzystwie Zapobiegania Narkomanii. Oczywiście począł przenosić na tamten teren idee i metody wychowania przez żeglarstwo. Powstał specyficzny żeglarski klub „Tratwa”, kierowany przez skupionych wokół Andrzeja działaczy, a zrzeszający zainteresowanych żeglarstwem byłych narkomanów. Zorganizowano szkolenie żeglarskie w ośrodkach TZN, ale przede wszystkim udało się uratować niszczący od lat i czekający na kasację kadłub żaglowca „Henryk Rutkowski”. W 1986 r. został oddany do eksploatacji praktycznie nowy, piękny żaglowiec, barkentynę niosącą trzy reje na fokmaszcie. Z dawnego „Rutka” – bo tak w skrócie przedtem i potem go nazywano – został tylko szkielet kadłuba, część poszycia, no i nazwa, której zmiany na „Kaszuba” (taka była propozycja wynikająca stąd, że przebudowali statek kaszubszy skutnicy wkładając w to wiele serca) ówczesny Zarząd Główny Polskiego Związku Żeglarskiego bał się zaakceptować. Dopiero w 1998 r. doszedł do wniosku, że imię komunistycznego patrona nie pasuje do statku i zmienił nazwę na „Kapitan Głowacki”, choć wszyscy przyzwyczaili się do dawnej, a pytającym w zagranicznych portach o to, kto to był Rutkowski wyjaśniani bez zmruczenia oka, że to znany działacz antykomunistyczny, co w tamtych czasach budziło to pewne zdziwienie. Tymczasem TZN pokrył około połowy kosztów przebudowy „Rutkowskiego” i zgodnie z umową zawartą z PZZ miał w okresie 10 lat eksploatować statek przez pół sezonu.. Tak więc „Henryk Rutkowski” rozpoczął serię kilkutygodniowych rejsów z nietypową załogą. W jej skład wchodził kapitan, 2-3 osób zawodowej załogi, 3-4 oficerów i tyłuż asystentów (w tym lekarz) oraz kilkunastu żeglarzy specjalnej troski rekrutujących się z ośrodków TZN i Monaru. Byli to ludzie między 20 a 30 rokiem życia, w zasadzie wyleczeni, tzn. nie biorący już narkotyków, chociaż o całkowitym wyleczeniu można mówić dopiero po 10 latach nieprzerwanego rozbratu z nałogiem.

Jaki był cel tych rejsów? Różnił się on od celów podobnych przedsięwzięć praktykowanych, choć nie na wielką skalę, na Zachodzie, np. półrocznych i dłuższych. Ich zadaniem było odcięcie narkomanów od środowiska dostarczającego im narkotyki, czyli

kontrolowany odwyk połączony z ciężką, ale atrakcyjną pracą na pokładzie żaglowca i z zagraniczną turystyką. Taka terapia jest dostępna tylko dla bardzo bogatych. W polskich realiach cel polegał na pokazaniu innego modelu życia, innych wartości wartych zdobycia, obudzeniu zainteresowania żeglarstwem. Dlaczego akurat żeglarstwem? – mógłby ktoś spytać. Bo organizatorzy byli żeglarzami. Gdyby uprawiali taternictwo, pewnie prowadziliby swych podopiecznych w góry i efekty mogłyby być podobne. Istotne jest to, że byli ekspertami, jeśli idzie o hobby, które starali się zaszczyć innym, że dysponowali odpowiednimi warunkami, w tym wypadku pięknym żaglowcem. Ważne było to, że żeglarskie hobby jest sportem zespołowym, zmuszającym do współdziałania, uczestniczenia w życiu klubu, stanowi nośnik dodatkowych wartości kulturalnych w postaci żeglarskiej literatury, piosenki, etyki i etykiety, uczy zaradności, organizacji, wypełnia czas między rejsami, dla wielu jest „sposobem na życie” Właśnie tego wszystkiego brakowało byłym narkomanom, wyobcowanym z normalnych środowisk, odrzuconych przez społeczeństwo, a nierzadko też przez rodzinę i przyjaciół, pozostawionych w sytuacji, która aż zachęca do ponownej ucieczki w narkotyki.

Jak się pływało z narkomanami? To pytanie zadawali mi wszyscy. Odpowiedź była prosta i jednoznaczna: bez większych problemów. Zresztą zawsze uważałem, że trudne załogi zdarzają się rzadko, znacznie częściej spotyka się trudnych kapitanów. Przede wszystkim muszę podkreślić, że narkomani, z którymi pływałem byli przyzwyczajeni do zwykłej, codziennej, ciężkiej pracy fizycznej, w czym upatruję zasługi ośrodków TZN. Gotowanie, zmywanie, sprzątanie – wszystkie te prace wykonywali bez oporów, choć może i bez entuzjazmu, ale z wprawą, do której daleko tzw. normalnym załogom. Byli zdyscyplinowani, choć nieodpowiedzialni. Zdarzyło się na przykład, że pełniący wachtę trapową w porcie poszedł sobie do najbliższej świetlicy obejrzeć film w telewizji i nie rozumiał zgłaszanych do niego pretensji. Innym przykładem nieodpowiedzialności, że po zakończeniu rejsu okazało się, iż większość załogi wydała wszystkie pieniądze i nie ma na powrotne bilety. Zaskoczony tym zorganizowałem sprzedaż wśród kadry i nie tylko, pozostałych konserw, cukru itp. (był to okres kartek, więc kupowano chętnie), by zdobyć pieniądze na bilety dla moich podopiecznych. Oni nie przejęli się zupełnie. Zamierzali jechać „na gapę”, ostatecznie na bilet kredytowy

Podczas pobytu w portach staraliśmy się nie wypuszczać ich do miasta bez towarzystwa kogoś z kadry. Chodziło nie tylko o izolację od „czynnych” narkomanów, którzy rozpoznają „swoich” na kilometr i chętnie częstują narkotykiem byłych narkomanów, by udowodnić im i sobie, że nie ma ucieczki od tego nałogu, usprawiedliwić w ten sposób samych siebie. Ważne też było całkowite wykluczenie alkoholu, który wzmacnia głód narkotyczny. A głód ten musieli jeszcze odczuwać i oszukiwali go paląc niestychanie intensywnie papierosy i bardzo często popijając tzw. czajówkę czyli herbatę parzoną tak mocno, że można by przy jej użyciu garbować skórę na zelówki. Pod byle pretekstem sięgali po lekarstwa typu proszki OD bólu głowy. Staraliśmy się ograniczać te namiastki narkotyków, ale w sposób łagodny i nie do końca.

Jak ogromne spustoszenie w możliwościach intelektualnych człowieka powoduje narkomania przekonałem się obserwując przeprowadzany przez bosmana egzamin z rozmieszczenia i nazw lin na jachcie. Na „Rutku” jest tych lin kilkadziesiąt, rozmieszczonych w logiczny sposób i zwykle załoga w drugiej dobie rejsu zna je na pamięć. Tu okres nauki

trwał kilka dni, a jeden z żeglarzy (chłopak z wyższym czy półwyższym wykształceniem zdobytym przed wpadnięciem w nałóg) zaliczył ten egzamin dopiero w trzecim tygodniu rejsu, mimo intensywnej nauki, bo bez zdania nie było wyjścia w porcie. Wstrząsające też były zwierzenia byłego lekarza, który pracował obecnie jako listonosz.

Również visus większości załogi robił ujemne wrażenie. Dla uzmysłowienia siły jego oddziaływania przytoczę następujące zdarzenie. Moi dwaj kilkunastoletni wówczas synowie, pływający wcześniej na „Rutkowskim” m.in. z niepełnosprawnymi, bardzo chcieli się wybrać też na rejs z narkomanami, ale znaleźli się lepsi od nich kandydaci na asystentów i swoich synów nie zabrałem. Pojechali na obóz tenisowy do Kołobrzegu, dokąd zawinałem w przedostatnim dniu ich obozu, a w połowie rejsu. Liczyliśmy na to, że może ktoś będzie musiał wcześniej wyokrętować i będą wolne miejsca. Rzeczywiście taka szansa powstała, ale obaj moi synowie obejrzawszy załogę odmówili udziału w rejsie. Podobne odczucia miało wielu przypadkowych gości przewijających się w portach przez pokład jachtu. Do tego dochodziła czasem zwykła zazdrość, że inni, i to narkomani, płyną, a oni nie.

- Czy moje dzieci muszą najpierw zostać narkomanami, żeby pływać na takim żaglowcu? – pytały niektóre mamusie.

- Nie, nie muszą – odpowiadałem – Ja nie jestem narkomanem i płynam.

Czy cel rejsów z byłymi narkomanami został osiągnięty? Nie ma odpowiedzi na to pytanie. Eksperyment trwał zbyt krótko, zbyt mała była liczba objętych nim osób. Kryzys już po trzech latach uniemożliwił TZN dalsze finansowanie rejsów. Biorąc pod uwagę, że załogi złożone z byłych narkomanów potrafiły sprostać stawianym im wymaganiom, świetnie się bawić np. podczas chrztu morskiego, były zadowolone z rejsu (poza kilkoma malkontentami, jacy wszędzie mogą się trafić – ci rekrutowali się z ośrodka Monaru; nie wiem, czy to przypadek, czy kwestia innych metod kształtowania ich postaw), myślę że kierunek był właściwy, choć kosztowny, a efekty psute przez już pozażeglarskie okoliczności.

Rejsy z niepełnosprawnymi

Nie ukrywam, że miałem duszę na ramieniu przyjmując w 1986 r. propozycję poprowadzenia bałtyckiego rejsu „Henryku Rutkowskim” z załogą złożoną w połowie z osób niepełnosprawnych. Pomysłodawcą i sponsorem przedsięwzięcia była redakcja miesięcznika „Morze”, ona też przeprowadziła rekrutację tej nietypowej części załogi. Składali się na nią ludzie w wieku 20 – 40 lat, kobiety i mężczyźni, trafiło się nawet małżeństwo. Ich niepełnosprawność polegała na niedowładzie kończyn dolnych, braku nogi, a nawet obu nóg. Przyznam, że odradziłem redaktorowi Micińskiemu przyjęcie na rejs niewidomego, chociaż wiedziałem, że niewidomi żeglują na pływającym pod angielską banderą „Solen Larsenie” i zamierzano ich okrętować na „Lorda Nelsona”, ale pierwszy z tych żaglowców był przystosowany do tego celu, a drugi nawet specjalnie projektowany z myślą o niepełnosprawnych załogach. „Rutkowski” nie był do tego celu w najmniejszym stopniu przystosowany, a rejs miał trwać zbyt krótko, by niewidomy zdążył „nauczyć się” statku i wynieść z udziału w rejsie jakąkolwiek satysfakcję.

Załoga, która zamustrowała w Gdyni, była nie mniej przestraszona niż ja. Do jachtu zostali podwiezieni samochodami lub na wózkach inwalidzkich, jednak na pokład weszli już o własnych siłach, używając lasek, kul, protez. Dokonaliśmy podziału na wachty, przydziału koi i przystąpiliśmy do dalszych, zwykłych czynności, koniecznych do wykonania przed każdym rejsiem. Jedną z nich jest ćwiczebne stawianie, zrzucanie i refowanie żagli. Tu napotkałem na zdecydowany opór niepełnosprawnej części załogi. Nie chciała ona demonstrować swej nieporadności wobec przypadkowych widzów. Niepełnosprawni twierdzili, że nasze społeczeństwo jest w stosunku do nich mało tolerancyjne, że jego kultura pozostawia dużo do życzenia, obawiali się głupich uwag, uśmieszków, złośliwych komentarzy. Gdyby to było np. w Anglii – dodali – nie byłoby problemu, ale nie u nas. A trzeba dodać, że cumowaliśmy przy reprezentacyjnym nabrzeżu gdyńskiego portu, tuż przed „Darem Pomorza”, gdzie zawsze gromadziło się sporo gapiów, przed którymi normalne załogi nawet lubiły się popisywać stawiając żagle, czy wchodząc na reje i nie wstydziły się swej niezręczności, ale wynikała ona z braku wprawy, nie z kalectwa. Zrozumiałem, że to istotna różnica i wyprowadziłem statek na redę. Tam, stojąc na kotwicy przeprowadziliśmy konieczny trening, a potem wróciliśmy do portu załadować żywność, uzupełnić zapas wody itp..

Poza tym jednym charakterystycznym wydarzeniem żadnych nietypowych kłopotów z niepełnosprawną załogą nie było. Oczywiście przy podziale obowiązków należało brać pod uwagę jej możliwości, ale przecież w każdym rejsie dzieli się zadania uwzględniając sprawność fizyczną, wiek i kwalifikacje załogi. Chcę tu dodać, że moi niepełnosprawni, pomijając zrozumiałe ograniczenia ich możliwości ruchowych, prezentowali niezłą kondycję fizyczną, zręczność i sportowe zacięcie. Przekonałem się o tym m.in. podczas kąpieli w morzu urządzonej w czasie ciszy, kiedy to, jak się okazało wielokrotny mistrz świata niepełnosprawnych w pływaniu, zostawiał daleko w tyle za sobą dobrych pływaków dysponujących obiema zdrowymi nogami. Niepełnosprawni brak nóg kompensowali siłą i zręcznością rąk, jedna czy dwie osoby spośród nich wchodziły nawet na reje. Ponadto byli ludźmi niesłychanie sympatycznymi, kulturalnymi, otwartymi, rozśpiewanymi i pogodnymi. Potrafili żartować z własnego kalectwa, które na nas, zdrowych, wywierało silne wrażenie. Dla mnie, i nie tylko dla mnie, taką „mocną” chwilą była wspomniana wyżej kąpiel, obnażająca straszliwe okaleczenia. Dla mego kilkunastoletniego wówczas syna, półprzytomnego po obudzeniu go w nocy na wachtę, wstrząsem był widok dwóch odciętych, ludzkich nóg, oczywiście protez, opartych o ścianę kabiny.

Jestem zdania, że rejs spełnił swoje zadanie. Pozwolił jego niepełnosprawnym uczestnikom pokonać próg trudności wyższy od dotychczas pokonywanych, próg, na który nie potrafiło się wdrapać wielu tryskających zdrowiem ludzi. A oprócz tego rejs po prostu zaraził tę grupę bakcylem żeglarstwa. Dążyli do zorganizowania w następnym sezonie podobnego rejsu, do założenia klubu. I tu niezupełnie się zgadzam z przejawianymi przez nich tendencjami do żeglowania „we własnym sosie”, w formule 50% niepełnosprawnych. Rozumiem źródła tych tendencji, obawę przed nietolerancją czy litością, ale sądzę, że taki rejs powinien spełniać jedynie rolę inicjującą, wyzwolić wiarę we własne siły, przełamać psychologiczne bariery nie tylko u niepełnosprawnych, ale i u otoczenia, wreszcie zachęcić do żeglarstwa. Jednak nie powinno się tworzyć gett niepełnosprawnych żeglarzy, a jeśli zakładamy klub niepełnosprawnych, to tylko po to, by ułatwić im udział w normalnych rejsach. dalsza droga powinna polegać na wtopieniu się w normalną żeglarską brać,

wstąpieniu do zwykłych klubów, pływania w składach normalnych załóg. Przecież na jachcie zawsze znajdzie się miejsce i zajęcie dla niepełnosprawnego, który np. na sterze lub przy szotach grota, a nie na noku rei, będzie pełnowartościowym członkiem załogi. Znam takich niepełnosprawnych żeglarzy, których każda załoga chętnie przyjmie do swego grona, są wśród nich kapitanowie, i tacy, co opłynęli Horn. Pamiętajmy też, że rejsy z 50% składem niepełnosprawnych są w pewnym stopniu ryzykownymi wyczynami, które warto realizować dla wymienionych wyżej celów, ale nie jako sztukę dla sztuki.

Żeglowanie w ciszy

W swój pierwszy pełnomorski rejs sezonu żeglarskiego 1991 brygantyna „Henryk Rutkowski” wyruszyła z nietypową załogą. Tworzyła ją młodzież w wieku 12-17 lat z warszawskiego Instytutu Głuchoniemych, trzy dziewczyny i dwunastu chłopców. Dla części z nich było to pierwsze spotkanie z morską przygodą, niektórzy jednak brali już udział w podobnych rejsach, bo ten był bodajże czwartym z kolei, choć pierwszym zagranicznym i tak długim rejsiem z głuchoniemymi. Trasa wiodła z Trzebieży przez Świnoujście do Oslo, Malmo, Kopenhagi i z powrotem do Trzebieży. W sumie 890 Mm.

Wszędzie przyjmowano nas serdecznie. W Oslo na jacht oczekiwał przedstawiciel naszej ambasady, a opiekujący się jachtem agent PLO darem w postaci soków, owoców i słodczy zniwelował przykrość kilkusetdolarowej opłaty za pilotaż, przymusowy dla jednostek powyżej 50 BRT. Równie miło wspominamy kontakty z polską ambasadą w Kopenhadze i gościnność szkoły dla głuchoniemych, mieszczącej się w miasteczku Lud koło Malmo.

We wszystkich portach, a także po rejsie i przed nim stawiano mi dwa pytania:

- Po co i jak pływa się z głuchoniemymi?
- Jak się z nimi porozumiewałeś?

Szczegółowa odpowiedź na pierwsze pytanie wymaga osobnej, naukowej rozprawy. Tu powiem tylko tyle, że głuchoniema młodzież nie stwarzała żadnych poważniejszych problemów. Była sympatyczna, pracowita, obowiązkowa, zdyscyplinowana i ciekawa świata, a rejs pomógł jej wzbogacić wiedzę o tym świecie w większej mierze, niż się tego spodziewałem. Jedynym kłopotem była jej hałaśliwość, np. głośnie trzaskanie drzwiami czy naczyniami w czasie zmywania i konieczność wzmożonej uwagi przy przechodzeniu przez jezdnię, bo nie słyszeli hałasu ani generowanego przez siebie, ani przez nadjeżdżające samochody.

Odpowiedź na drugie pytanie jest prosta. Otóż w skład załogi wchodziło również czworo nauczycieli z Instytutu Głuchoniemych. Pełnili oni obowiązki asystentów oficerów i byli tłumaczami, a ponadto kierowali pracą młodzieży i serdecznie się nią opiekowali. Język migowy znał też II oficer – Witold Tomaszewski, również pracownik Instytutu Głuchoniemych oraz główny organizator tego i innych rejsów z głuchoniemymi. Trzeci oficer – Piotr Wypiór – żeglarz o ogromnym doświadczeniu, który swą morską karierę rozpoczął w rejsie z niepełnosprawnymi na „Henryku Rutkowskim”, też potrafił „migać”, tak więc ci, którzy nie umieli zastępować języka rękami byli w mniejszości. Zresztą zwykle, naturalne gesty oraz umiejętność czytania z warg przez część młodzieży ułatwiały porozumienie. A widoczny na twarzach dzieci uśmiech radości z żeglugi wynagradzał wszystkie dodatkowe trudności, powodowane nietypowym składem załogi.

Na zakończenie niewielki suplement na temat polskich i zagranicznych działań w dziedzinie rewalidacji pod żaglami. Prawdopodobnie pierwsze polskie przedsięwzięcie tego rodzaju, jeszcze nie w morskim lecz w śródlądowym wymiarze, było dziełem warszawskiego Międzyspółdzielczego Ośrodka Kultury Fizycznej Inwalidów, który w latach 1968 – 71 organizował na Mazurach obozy na stopień żeglarza, corocznie dla ok. 30 osób. Obozy z udziałem głuchoniemych ze Spółdzielni „Remeta” z Raciborza organizowano też w Szczedrzyku nad Jeziorem Turawskim. Imprezy żeglarskie dla niepełnosprawnych dzieci organizował Ośrodek Rehabilitacyjny Dzieci i Młodzieży w Mielnicy, przy współudziale Konińskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.

Rok po rejsie niepełnosprawnych na „Henryku Rutkowskim” tj. w r. 1987 odbył się podobny rejs na jachcie „Generał Zaruski”, a na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych Spółdzielnia Inwalidów „Świt” zainicjowała masowe rejsy z niepełnosprawnymi w oparciu o trzebieską flotyllę jachtów. Żeglowano m.in. do Wielkiej Brytanii i na Operację Żagiel. W tym samym okresie odbyło się kilka rejsów z dziećmi głuchoniemymi, organizowanych przez Witolda Tomaszewskiego.

Z zagranicznych osiągnięć warto wymienić powstałe w 1980 r. w USA stowarzyszenie „Sheke-a-leg” (rusz nogą) propagujące żeglarstwo wśród niepełnosprawnych na niewielkich, specjalnie przystosowanych jachtach. W zachodniej Europie liczne stowarzyszenia (np. Internationales Wassersport Handicap Committee) organizują kursy i rejsy żeglarskie dla niepełnosprawnych oraz opóźnionych w rozwoju, a nawet międzynarodowe regaty (Handicap Trophy). W rejsy morskie z niepełnosprawnymi regularnie wypływają wspomniane żaglowce „Solen Larsen” i od 1985 r. „Lord Nelson”, a budowane są następne.

Polski Związek Żeglarski jest członkiem International Foundation Disabled Sailing – międzynarodowej fundacji na rzecz propagowania żeglarstwa wśród niepełnosprawnych (poprzednia: International Handicap Sailing Committee) z siedzibą w Hadze, ale niewiele z tego wynika. Snute w swoim czasie plany zbudowania żaglowca dla niepełnosprawnych przekreślił kryzys i przemiany ustrojowe.

SZCZECIŃSKA SZKOŁA POD ŻAGLAMI

I. PROLOG (który objaśnia genezę)

1. (Pisane na rei - 3. 09.1987)

Błażej ma dziury w mózgu: przezroczyście, wypalone do cna pola, teraz już podtopione niczym zbędne żuławskie depresje, skąd przed laty wyruszył na studia medyczne. Ukończył je z wyróżnieniem, by później przez lat pięć z powodzeniem udowodniać swoją zawodową przydatność jako zdolny chirurg. W czwartym roku operowania zaczął brać. Przez ciekawość, a później z konieczności. Ostatnio ćpał jeszcze wiosną, przed trafieniem do szpitala (tym razem jako pacjent). Odtruwano go dwadzieścia dni. Potem wylądował w monarowskim ośrodku, a teraz pod moim opiekuńczym okiem siedzi na grzędzie i po sklarowaniu żagła dowartościowuje mnie intelektualnie. Niżej, na rei foka, Antoni udowadnia Fredkowi, że monarowcy to frajerzy bo dali się nabrać Kotańskiemu. „U nas, na bacówkach TZN-u (Towarzystwo Zapobiegania Narkomanii), zupełnie inne porządki - dowodzi specjalnie głośno - nie ma takiego podpierdalania, jak między wami”. Kłamie Antek, bo obie grupy żeglujące w tym eksperymentalnym rejsie „HENRYKIEM RUTKOWSKIM” są sobie warte - „podpierdalają się” (co drugi hals), a każdy z nich z osobna dla paczki herbaty sprzeda i narzeczoną. Po sześciu tygodniach pływania po Bałtyku, w tym z zawinięciem tylko raz i to na krótko do Koło-brzegu, ssie ich tym mocniej, im szybciej mija fascynacja żegluga. Zwłaszcza, że „kurde, trzeba pracować, no i ten cholerny kambuz”.

Błażej jest najstarszym z grupy ćpunów, których mamy przywrócić społeczeństwu. Podejrzewam, że społeczeństwo nic o tym nie wie i olewa nasze starania mimo solidności kapitana Jacka Czajewskiego, który skłania nas do maksymalnego wysiłku i jeszcze większego zaangażowania. A ma dar przekonywania. Podatny jego argumentom: „wiesz, stary, to może być bardzo ciekawe”, cały urlop i jeszcze dwa dodatkowe tygodnie bezpłatnego przeznaczyłem na wypełnianie misji. No bo już taki jestem; lubi? Jacka i szanuj? od czasu, gdy go poznałem w 1983 roku na obozie Szkoły pod Żaglami w Wierzchładzie. Obóz eliminacyjny dla 50 kandydatów na argonautów w rejsie szlakiem starych kultur morskich rozpoczęliśmy we dwóch: on - jachtowy kapitan żeglugi wielkiej, wyznaczony na przyszłego dyrektora Szkoły pod Żaglami i ja: komendant obozu, namaszczony przez Krzysztofa Baranowskiego - animatora Szkoły, na przyszłego wykładowcę polskiego i historii. W Wierzchładzie, w lipcu 1983 roku, daliśmy sobie z Jackiem radę mimo absencji reszty kadry zwanej „układem warszawskim”, i od tego czasu wiem, że Jacek nie kłamie. Miało być ciekawie i jest...

Coś mi kapnęło na łeb. Albo ktoś splunął z bramrei, albo zaczyna padać. Bogu dzięki, to ostatnia kropla morza, które jest teraz martwe, jak szare komórki Błażeja, ledwie się tłące niczym hodowlane porady Antka, a może nawet bardziej uśpione niż ślizgające się po mnie spojrzenie Irka. Tego, który z góry strzyknął przez niekompletną klawiaturę i trafił mnie w kark.

2. (Widziane z pokładu „Pogorii” - 17.06.1988 r.)

Co chwilę spoglądam na bramreję, na której mój syn Marcin szarpie się z opornym dakronem. Reje obsiadła młodzież m o j e j (!) - Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami. Tej zarejestrowanej przed rokiem pod nazwą Romka Czaplińskiego. Ot, któregoś dnia przywiózł Romek z Warszawy program morskiej edukacji młodzieży świeżo podpisany przez Polski Związek Żeglarski i Ministerstwo Oświaty. Sygnatariusze tego dokumentu wymyślili koncepcję, tysiąca szkół pod żaglami" jako antidotum na podejrzenie „elitarną” koncepcję szkoły Krzysztofa Baranowskiego. Ministerialno-związkowy zacznik oparty był na niepewnych przesłankach oraz niechęci do Krzysztofa, i choć otwierał nazbyt może mgliste perspektywy na pomnożenie elity przez tysiąc (w co nie wierzyłem), to jednak teoretycznie stwarzał szansę, że znajdą się środki na organizowanie rejsów morskich dla młodzieży (w co próbowałem uwierzyć).

Stoję obok Jacka Czajewskiego i znów zerkam w górę. Tym razem płyn jako komodor wyprawy i nie wypada wyřęcać licealistów. Jeszcze w ubiegłym roku, gdy silniej powiało w pamiętnym rejsie z narkomanami, zasuwałem po rejach „RUTKA”, a nawet miałem lekkiego pietra, kiedy wiatr usiłował mnie porwać być może gdzieś aż za horyzont „czwartego oceanu”.

Jacek chętnie przystał na pełnienie funkcji kapitana w pierwszym rejsie Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami. „Pogorieę” znał doskonale. W ubiegłym roku, kiedy schodziliśmy z „Rutkowskiego”, byłem nad wyraz wstrzemięźliwy w ocenie rejsu z narkomanami - czekałem na dalszy ciąg. Na opracowanie przez Włodka (lekarz wyprawy - psychiatra) ankiety i badania, na listy od chłopców, z którymi –jak sądziłem - nawiązałem więcej niż przygodną znajomość (dziś powiem, że dałem z siebie za dużo, by nie być posądzonym o frajerstwo). Jesienią wysłałem Włodkowi - jakby tknięty przeczuciem - ciepłutką, dopiero co wydaną przez mój „GLOB” znakomitą książkę austriackiego psychiatry Ringera „Gdy życie traci sens”, i delikatnie przypomniałem, że czekam na wyniki badań. Włodek podczas rejsu ciężko pracował; godzinami siedział zamknięty w swojej kajutce. Szło mu opornie, bo przed zamustrowaniem na żaglowiec, zdaje się, zwichnął obojczyk, który go cholernie bolał; lewą rękę nosił na temblaku i od czasu do czasu pytał, czy mamy tabletki przeciwbólowe. Mimo, że cierpiący, budził zaufanie, i wierzyłem, że badania, które prowadzi, będą bodaj przyczynkiem do uwiarygodnienia skuteczności rehabilitacji narkomanów pod żaglami. Zwłaszcza pod żaglami dowodzonymi przez Jacka, który z kolei dał się namówić do tego eksperymentu przez innego kapitana, Andrzeja Webera; działacza TZN. Napisałem zatem do Włodka, parę razy usiłowałem się dodzwonić. Bezskutecznie. W papierach ugrzązł rozgrzebany reportaż z rejsu z ćpunami i za cholereę nie miałem pomysłu na pointę. Aż tu któregoś wieczora dzwoni Jacek i mówi: „nie czekaj, stary, na opracowania Włodka, z nim jest kiepsko, okazuje się, że przez cały rejs ćpał i teraz leży w szpitalu na „odtruwaniu”.

Przestałem więc czekać. Dostałem za to epistołę od Antka. Pisał, że dwóch z naszej wachty znów zaczęło brać i wywalono ich z ośrodka, że Małgośka z trzeciej wachty przedawkowała i jej nie odratowali, a Błażej podciął sobie żyły i go odratowali.

Reportażu nie napisałem, nie miałem odwagi podważać sensu „żeglarskiego eksperymentu z narkomanami” po doświadczeniach jednego rejsu i tego, co spotkało kilku uczestników wyprawy w dwa miesiące po jej zakończeniu. Swoje już wiedziałem: dla mnie

to nie miało sensu - szkoda czasu i pieniędzy Zastanawiałem się, ile rejsów z „normalną” młodzieżą mógłbym zorganizować za złotówki, które wydano na naszą, szlachetną, humanitarną, ale nieskuteczną^ akcje. Chłopcy z mojej wachty wrócili do nałogu. Może zatem lepiej organizować morskie rejsy dla tych, którzy jeszcze nie wachają, a mogą zacząć, jeśli nie będą mieli „co zrobić z nadmiarem wolnego czasu”. I dlatego wróciłem - tym razem już na poważnie - do rozkręcenia działalności Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami, skupiającej na początek młodzież z trzech szczecińskich liceów.

II. SZCZECIŃSKA SZKOŁA POD ŻAGLAMI

Może najpierw warto się zastanowić, dlaczego z tysiąca, po kilkunastu latach, pozostała tylko ta jedna, realizująca - w pewnym zakresie - wspomniane już porozumienie PZZ z Ministerstwem Wychowania. Zgodnie z wolą pomysłodawców Szkoły pod Żaglami miały stanowić „podstawowe ogniwo systemu wychowania morskiego opartego na żeglarskim” i rozumiane były jako placówki oświatowo-wychowawcze, które winne były prowadzić bardzo wszechstronna^ prace na rzecz wychowania morskiego w oparciu o:

- * uchwałę rady pedagogicznej świadcząca o zainteresowaniu grona nauczycielskiego realizacją zadań edukacji morskiej,

- * plan dydaktyczno-wychowawczy uwzględniający potraktowaną w sposób konkretny problematykę wychowania morskiego,

- * akceptacje zamierzeń w tym zakresie uzyskana. od organu bezpośrednio nadzorującego pracę danej placówki.

Założenia programowo-organizacyjne takiej „Szkoły pod Żaglami” spisane były w 10 punktach na trzech stronach maszynopisu i uzupełniono je sugestiami programowo-organizacyjnymi dla okręgowych związków żeglarskich. Zaprogramowano strukturę, której ożywienie wymagało wiele pasji, a jednocześnie kontrastowały z tym przyzwolenia na biurokratyzowanie tej sfery, która opiera się mniej na hasłach i przepisach, a bardziej na żywiołowej potrzebie stawiania żagli na łódkach wiodących do celu rysowanego potrzebami i marzeniami otwartej na świat i przygodę młodzieży W połowie lat osiemdziesiątych mieliśmy w Polsce równie pięknie zarysowana, w przeróżnych aktach rządowych, politykę morską państwa. Nikt jej nie realizował, choć jej twórcy ciągle powoływali się na Conrada. Transformacja ustrojowa zmiotła i ową „politykę” i owe „tysiące” szkół pod żaglami. I polityka, i szkoły były papierowe. Posługuję się tu, rzecz jasna, ryzykownym uproszczeniem i narażam tych, którzy i dziś (jednak bezskutecznie) poszukują polityki morskiej państwa. Otóż stwierdzam, że dla potrzeb „Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami” polityka owa była mało znaczącą uzurpacją, choć przyznać muszę, że miała zapewne wpływ na pomysłodawców koncepcji „tysiąca szkół pod żaglami”, którzy otworzyli przed nami szansę wyprowadzenia w morze; w świat wartości sprawdzalnych a jednocześnie wabiących nie zawsze ułudą - setek, a nawet tysiąca kandydatów na argonautów. Promesy na paszporty dla nich nosiłem wszakże w jednej (nie urzędniczej) teczce, ale klucze do niej zdeponowałem w kilku szczecińskich szkołach, a sięgać po nie mogli tylko ci, którzy okazywali się po całorocznej pracy najlepszymi z najlepszych. Nagrodą był zawsze atrakcyjny rejs morski żaglowcem. Moją załogę żegnały zawsze tłumy uczniów, którzy machając chusteczkami na pożegnanie wybranym żalowali, że tak mato zainwestowali w realizację swoich marzeń.

Mówiąc innymi słowy, koncepcja Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami, choć bazowała na programie „tysiąca szkół”, w znacznym stopniu opierała się na - nieco innym, czytelnym katalogu kryteriów, których wypełnienie gwarantowało realizację tezy, że celem jest być

dobrym, a jeszcze lepiej najlepszym. Aby jednak realizować tak odbiurokratyzowaną formułę wychowawczą należało się oprzeć na odpowiedzialnych (choć zwariowanych) pedagogach i najlepszej kadrze oficerskiej z doświadczeniem pedagogicznym. W Szczecinie miałem szczęście znaleźć takich wychowawców, a stała kadra oficerska pod dowództwem kpt. Jacka Czajewskiego gwarantowała osiąganie sukcesu nie tylko wychowawczego. Wszakże w 1987 roku, kiedy Szczeciński Okręgowy Związek Żeglarski w porozumieniu z Kuratorium Oświaty i Wychowania utworzyły i zarejestrowały Szczecińską Szkołę pod Żaglami, jeszcze tego nie wiedziałem.

Od zarania szkoły młodzież walczyła o nagrodę, której (w tym przypadku) nie można było kupić za żadne pieniądze, choć zdarzali się rodzice z propozycjami rodem z baśni o złotej rybce. Odpowiadałem, że rejs jest bezcenny i że warto raczej skłonić córkę (syna) by sama zapracowała na udział w morskiej przygodzie. Zatem rejs (14 i więcej dni) był i jest najważniejszą nagrodą za całoroczną pracę kilkuset uczniów poprzez ich udział w konkursach wiedzy marynistycznej, w realizacji programów morskich w szkolnych radiowęzłach, w przygotowywaniu wystaw fotograficznych i plastycznych, itp. Z tym, że wypływa garstka; owa kilkunastoosobowa grupa najbardziej zdeterminowanych. Ci wygrywający konkursy a jednocześnie najlepsi uczniowie, uczestniczą w rejsie morskim żaglowcem, ucząc się zespołowej pracy i odpowiedzialności, poznając w czasie rejsu obce porty i kulturę odwiedzanych krajów (wycieczki po muzeach). Podczas rejsu młodzież przechodzi też przeszkolenie żeglarskie, a po jego zakończeniu, po powrocie do szkół, uczestnicy stanowią grupę animatorów działań na rzecz upowszechniania wiedzy o morzu. Na kolejny rejs, za rok, mogą się zakwalifikować powtórnie tylko ci (po spełnieniu oczywistych warunków programowych), którzy w ciągu roku zdobędą kolejny stopień żeglarski.

W pierwszym roku działalności (1987/88), w różnych formach prac przewidzianych regulaminem „1000 szkół”, uczestniczyło ponad 200 uczniów. Najaktywniejsi, wyłonieni w drodze eliminacji i konkursu, w nagrodę popłynęli „Pogorią” w zapoznawczy rejs po Bałtyku. Plonem tego rejsu, na który środki w znacznym stopniu zdobyliśmy sami, było coraz większe zainteresowanie młodzieży żeglarstwem, współuczestniczenie tej młodzieży w organizowanej przez SOŻ Wszechnicy Morskiej, a także interesująca wystawa fotograficzna ilustrująca życie młodzieży na morzu.

W rok później do Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami, zgłosiła się młodzież LO nr 5, w kolejnym: uczniowie z Liceum w Świnoujściu. Zwiększyła się znacznie aktywność żeglarska należącej do Szkoły młodzieży, czego efektem były (i są) zdobywane stopnie na kursach żeglarskich.

W roku 1989 i 1990 zorganizowano kolejne rejsy dla najlepszych – dwa na „Rutkowskim” i jeden „Pogorią”. Również i w tych przypadkach sami zdobywaliśmy środki, m.in. z Funduszu zapobiegania alkoholizmowi, korzystając w niewielkim stopniu z ulg, jakich udzielił nam ZG PZZ.

Rejs w 1991 roku przyszło nam organizować w bardzo trudnych warunkach finansowych, przy ograniczeniu dotacji z budżetu państwa na działalność sportową i turystyczną. Mimo to, kontynuując „Szczecińską Szkołę pod Żaglami”, zorganizowaliśmy dla najlepszych kolejny rejs „Pogorią” do Kilonii. W kosztach w znacznym stopniu partycypował Szczeciński Okręgowy Związek Żeglarski.

W roku 1992 młodzież żeglowała „Pogorią” do Irlandii.

W ciągu 13 lat istnienia szkoła objęła swoim oddziaływaniem ponad 3 tysiące osób, z czego 500 wywalczyło miejsce w 25-ciu rejsach pod żaglami na pokładach 9 jachtów; najczęściej „Henryka Rutkowskiego” (dziś „KPT. Głowacki”) i „Bogorii”. Młodzież w tym czasie przyżeglowała ok. 12 tys. Mm.

Animacja pracy w szkole opiera się na pracy społecznej. Ostatnio coraz częściej martwię się tym, że na nasze miejsce nikt już nie znajdzie tak lekkomyślnych (ekonomicznie) wariatów. Ale dopóki wiatru w żaglach starcza, dopóty szkoła trwa. Nie da się ukryć, że jej kondycja finansowa w ostatnich czterech latach jest zdumiewająco dobra, a to dzięki objęciu działalności szkoły Miejskim i Regionalnym Programem Morskiej Edukacji Dzieci i Młodzieży. Dziś nie mamy morskiej polityki państwa, ale mamy w Szczecinie - w Radzie Miejskiej i Zarządzie Miasta - ludzi, którzy taki program wspierają i finansują. Program, w którym znaleźć można sporo dobrych doświadczeń wyniesionych z dwunastoletniej praktyki szkoły.

III. MIEJSKI I REGIONALNY PROGRAM MORSKIEJ EDUKACJI MŁODZIEŻY

Podstawowym celem poznawczo-wychowawczym Miejskiego Regionalnego Programu Morskiej Edukacji Dzieci i Młodzieży będącego szczególnym i unikatowym w skali kraju ogniwem edukacji, jest przybliżenie dzieciom i młodzieży szeroko rozumianej problematyki morskiej i żeglarstwa, traktowanych jako istotne nośniki treści koniecznych i obowiązkowych w całościowym procesie kształcenia i wychowania. Żeglarstwo, pojęte tu bardzo szeroko, pełni w toku realizacji programu nie tylko zadania wychowania morskiego, związanego z regionem, ale i szerzej rozumianego procesu edukacyjnego, we wszystkich pozytywnych aspektach jego oddziaływania, tzn. zdobywania wiedzy kształtowania właściwych postaw społecznych w życiu grupy, umiejętności osiągania celów i pokonywania trudności, resocjalizacji i rewalidacji młodzieży trudnej, niepełnosprawnej itd., a także jest doskonałą formą turystyki, rekreacji i sportu. Istotnym uzupełnieniem realizowanych podczas roku szkolnego zadań programowych są późniejsze rejsy laureatów programu - uczniów i nauczycieli, na jachtach i żaglowcach, będące jedną z ważniejszych, ale nie jedyną formą nagród za aktywną działalność i osiągnięcia w konkursach i sesjach.

Program adresowany jest w całości do wszystkich typów placówek oświatowych, od przedszkoli po szkoły średnie i ośrodki specjalne, w związku z czym proponowane formy pracy są dostosowane do poziomu nauczania i możliwości odbiorców w trzech grupach wiekowo-szkolnych.

Rok szkolny 1998/99 był czwartym rokiem realizacji Programu wprowadzonego na podstawie porozumienia z dnia 5 marca 1996 roku między Szczecińskim Okręgowym Związkiem Żeglarskim - realizatorem programu, a Zarządem Miasta Szczecin (zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej Szczecina z 1994 roku w sprawie polityki społecznej miasta).

Czteroletnia realizacja programu wykazała jego wysokie walory wychowawcze, a także celowość jego kontynuacji. W różnych formach pracy proponowanej przez organizatorów programu uczestniczyło łącznie ponad 60 placówek oświatowych ze Szczecina i woj. szczecińskiego, co daje ponad 10 tys. dzieci i młodzieży objętej programem podczas czterech ostatnich lat.

Z ważniejszych działań programowych, zrealizowanych w tym okresie, warto wymienić:

- * 17 konkursów międzyszkolnych (wiedzy morskiej, plastycznych, scenicznych i literackich),
- * 8 sesji popularnonaukowych,
- * 3 kursy żeglarskie dla nauczycieli,

* 2 kursy pedagogiczne dla nauczycieli, pozwalające na zdobycie specjalizacji w zakresie edukacji morskiej (kursy organizowane przez Centrum Psychologiczno-Pedagogiczne ukończyło 26 osób),

* kilkadziesiąt spotkań i wykładów w szkołach, w WSM i w Muzeum Morskim w Szczecinie, prowadzonych przez wykładowców - ludzi morza,

* 10 biwaków żeglarskich na łodziach DZ w COŻ w Trzebieży z udziałem 200 uczniów i nauczycieli z 30 placówek oświatowych,

* 52 rejsy morskie na jachtach („Dar Szczecina”, „Jurand”, „Śmiały”) i na żaglowcach („Henryk Rutkowski” - obecnie „Kapitan Głowacki” i „Fryderyk Chopin”), w tym 40 rejsów z uczniami i nauczycielami, 2 rejsy szkoleniowe dla nauczycieli i 2 rejsy wspólne z delegacją UM (do Kaliningradu i Visby); łącznie w rejsach uczestniczyło blisko 800 uczniów i nauczycieli z ok. 50 placówek oświatowych Szczecina i województwa i z 10 szkół spoza województwa szczecińskiego (nagrody specjalne Prezydenta Miasta).

Całość tak realizowanego programu ma unikatowy w skali kraju charakter poznawczy i wychowawczy, a podstawowe walory i osiągnięcia programu, to:

1) ciągłość pracy wychowawczej na polu edukacji morskiej i regionalnej na podstawie wcześniejszych, wieloletnich doświadczeń,

2) integracyjny charakter programu obejmującego dzieci od przedszkoli i szkół podstawowych po szkoły średnie i ośrodki specjalne, a także studentów uczelni szczecińskich, „absolwentów” programu, stanowiących w wielu przypadkach kadrę oficersko-wychowawczą w rejsach z młodzieżą; część kadry oficerskiej stanowią też nauczyciele z patentami sterników jachtowych i jachtowych sterników morskich;

3) udział w programie dzieci niepełnosprawnych i kalekich, wychowanków ośrodków specjalnych ze Szczecina, Polic, Podgrodzia i Trzebieży, łącznie z ich udziałem w rejsach pełnomorskich,

4) wypracowanie formy wychowania wodniackiego - szkoły jungów, pierwszego kroku na morze - będącego sprawdzianem dla uczniów zainteresowanych studiami morskimi i pracą na morzu; „absolwenci” programu są już studentami WSM i innych morskich kierunków studiów, a także ich dyplomantami;

5) współudział w promocji Szczecina poza granicami kraju; wszystkie rejsy są organizowane na jednostkach szczecińskich, pływających pod flagą miasta. Bardzo dobrą formą promocji miasta okazały się również wspólne rejsy młodzieży, nauczycieli i delegacji UM na międzynarodowe spotkania, jak rejsy do Kaliningradu i Visby.

IV. ZAKOŃCZENIE

Już u swego zarania, na Sejmiku w 1926 roku, Polski Związek Żeglarski obok obowiązku rozwijania żeglarstwa jako sportu, wkomponował w zakres swych powinności oddziaływanie wychowawcze z bogatą gamą edukacyjnych i rekreacyjnych możliwości, jaką dawało żeglarstwo promujące określony styl życia (w połączeniu z odpowiedzialnością), niebanalne zasady etyczne i swoistą, odróżniającą. od innych, etykietą. Wychowaniu morskiemu nadał ostateczny kształt późniejszy Prezes PZZ, gen. Mariusz Zaruski, który tak pięknie realizować cele morskiej edukacji zarówno w bezpośrednim oddziaływaniu na morzu, jak i w swojej marynistycznej twórczości. I nie da się ukryć, że animatorzy Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami, jak i późniejsi pomysłodawcy programu morskiej edukacji młodzieży, nawiązywali do tego nurtu. Zatem czerpaliśmy i czerpiemy z dorobku PZZ adaptując szereg wcześniej testowanych rozwiązań do naszych możliwości i potrzeb młodzieży. Przykład pierwszej w Polsce Szkoły pod Żaglami Krzysztofa Baranowskiego; tej

o miejsca w której walczono (a nie można było ich kupić w odróżnieniu od późniejszych rozwiązań komercyjnych) wart jest tu przytoczenia, bo był to dobry wzór.

Kilkunastoletnia praca i „promieniowanie” Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami w środowisku szczecińskim znalazło życzliwy odzew wśród członków Rady Miejskiej i Zarządu Szczecina. Zatem nic się tu nie działo bez przyczyny i mówić wypada o uzasadnionej kontynuacji, która ostatecznie – w wymiarze Szczecina – przeobraziła się w rozbudowany i bogaty Miejski i Regionalny Program finansowany przez miasto w oparciu o corocznie podpisywane porozumienia między Zarządem Miasta a Szczecińskim Okręgowym Związkiem Żeglarskim - realizatorem programu. Szczecin przekazuje na ten cel każdego roku po 200 tysięcy zł. Oto skala zaangażowania finansowego miasta w edukację morską młodzieży.

Porozumienie podpisane na rok 2000 z zaznaczeniem woli jego przedłużenia na lata następne gwarantuje dalszy rozwój programu, którego celów nie trzeba dodatkowo objaśniać. Wszak wszyscy to wiemy: navigare... est mater studiorum.

BOŻE NARODZENIE

Był rok 1983. Barkentyna „Pogoria” żeglowała dookoła Europy do Indii i na Cejlon, a stamtąd z powrotem wokół Afryki. Załoga złożona z trzydziestu uczniów II klasy licealnej i kilkunastu członków kadry wcielała w życie pionierską wówczas ideę „Szkoły pod Żaglami”. Polegała ona na realizacji przez tę załogę normalnego programu szkolnej edukacji, poszerzonego o naukę żeglarstwa, nurkowania, wiedzę o odwiedzanych krajach itp. w trakcie rejsu żaglowcem.

Opuściliśmy właśnie wody Morza Czerwonego zmierzając do Adenu. Wigilia zastała nas niedaleko od portu. Tego dnia nie było obiadu, były natomiast normalne lekcje. Po ich zakończeniu w klasie, która mieściła się w dziobowej nadbudówce, gorączkowo kończono trwające już od kilku dni przygotowania do świąt. Strojono choinkę, montowano szopkę, wydobywano opłatki przysłane pocztą przez rodziny i przyjaciół. W mesie nakrywano do stołów. Wieczera miała się zacząć o siedemnastej trzydzieści, ale nieco się opóźniła. W końcu wszyscy, oprócz wachty nawigacyjnej, w galowych strojach zajęli miejsca. Kapitan Krzysztof Baranowski złożył załodze życzenia i zaczął dzielić się ze wszystkimi opłatkiem. Poszliśmy w jego ślady i zrobiło się straszne zamieszanie. Można łatwo obliczyć, że jeśli pięćdziesiąt osób (a łącznie z dewizowymi gośćmi było nas więcej) zacznie sobie składać życzenia, da to łącznie 1225 dwustronnych spotkań i jeśli nawet odbywają się one częściowo równolegle i trwają zaledwie po kilkanaście sekund, to w sumie przeciągnie się to na godziny. Ze względu na bliski termin zawinięcia do portu trzeba było składanie życzeń przerwać w trybie administracyjnym i sięść do stołu. Było warto, bo Arnold Copa – kucharz doskonały przygotował wraz z kambuzową wachtą tradycyjne 12 dań i kilka rodzajów ciast.

Po wieczery wszyscy przenieśli się do klasy, w której stała choinka, sztuczna, bo sztuczna, ale pięknie przybrana zabranymi z Polski świecidełkami oraz muszlami i kawałkami koralu – symbolami egzotyki naszego rejsu. Rozdano upominki. Rodzice chłopców oddali je nam na przechowanie z myślą o gwiazdce jeszcze w Gdyni. Potem śpiewano kolędy, które wyprzedzając „Pogorię” biegly w ciemną, gorącą, podzwrotnikową noc, ku będącemu tuż, tuż Adenowi, a wśród nich, ta jedyna w swoim rodzaju:

Lulajże, żeglarzu, lecz nie śpij długo,
Czas wstawać na wachtę świtem, szarugą...
Nie zwlekaj, żeglarzu, czekają reje
Z masztu zobaczysz, co wiatr przywieje.

„Pogoria” weszła wkrótce na tor wodny prowadzący do portu. Przyjęliśmy na pokład pilota. Był to młody, bosy chłopak, w ogóle nie mówił po angielsku, ale doprowadził nas na miejsce. Gdy stanęliśmy na kotwicy, jak inne statki, bo w Adenie jest płytko i nie ma mowy o dojściu do brzegu, odezwała się po polsku ukaefka. To opuszczające port m/s „Katowice” witały nas życzeniami Wesołych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku.

Kończył się dzień pełen wrażeń i wszyscy udali się na spoczynek. Na statku zapanowała cisza i tylko z tarasu piętrowego budynku, w pobliżu którego staliśmy docierały na „Pogorię” odgłosy wesołej zabawy i kierowane do nas zachęcające okrzyki. Dobrze, że

nasza młodociana załoga już spała, bo na domku zainstalowana była czerwona latarnia, dobrze znana marynarzom, chociaż nie figuruje w żadnym spisie świateł nawigacyjnych.

Nazajutrz, w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia, który w tym muzułmańskim kraju jest dniem powszednim, dreptałem nadbrzeżnymi uliczkami i szukałem kapitanatu portu, nie mogąc się nadziwić obecności radzieckich żołnierzy i nędzy wyglądającej z każdego kąta tego miasta, będącego jeszcze niedawno jedną z pereł Brytyjskiego Imperium. Z racji pełnienia funkcji pierwszego oficera miałem załatwić wszelkie formalności związane z postojem, pilotażem, zamówić wodę, paliwo, uzyskać dokument port clearance czyli świadectwo stwierdzające wywiązanie się statku ze wszelkich zobowiązań i zezwalające na kontynuowanie żeglugi.

Przyjął mnie oficer portu, kapitan Saeed Yafal, ubrany w elegancki mundur Arab w średnim wieku.

- Salem alejkum – powitałem go grzecznie.
- Alejkum es salaam – odpowiedział wskazując mi krzesło.
- Szukran – podziękowałem i na tym w zasadzie kończyła się moja znajomość arabskiego, ale wiedziałem z doświadczenia, że te kilka słów wypowiedzianych w ojczystym języku arabskiego rozmówcy, zanim przejdzie się na angielski, usposabia go przyjaźnie i pomaga załatwić sprawę.

Kapitan Saeed Yafal mówił doskonale po angielsku i prezentował europejskie maniery. W trakcie omawiania formalności zainteresował się jachtem, rejssem, ideą Szkoły pod Żaglami. Pytał o szczegóły, z niedowierzaniem kręcił głową. Rozmowa przeciągała się i już zaczynałem się denerwować, że kapitan Baranowski będzie miał pretensję za tak długą nieobecność, co mnie zresztą nie minęło, ale efekt mego pobytu w kapitanacie portu i krótkiej wizyty u prezesa przedsiębiorstwa naftowego był rewelacyjny: postój, pilotaż, woda i 10 ton paliwa za darmo.

- Niech to będzie skromną cegiełką, jaką Jemen Południowy pragnie wnieść w realizację wspaniałej, idei jaką jest Szkoła pod Żaglami – powiedział kapitan Saeed.

Drobną cząstkę zaciągniętego w Adenie długu wdzięczności zwrócił nasz bosman Niemcom z kotwiczącego obok jachtu, zszywając im na maszynie porwane w sztormie żagle i odmawiając przyjęcia zapłaty, co ich niepomrotnie zdziwiło. A przecież taka winna być zasada konstrukcji nierozzerwalnego łańcucha ludzi dobrej woli.

O RUDZIE KRAUTSCHNEIDERZE OPOWIEŚĆ

Rudolfa Krautschneidera, zwanego powszechnie Rudą, poznałem chyba z dziesięć lat temu. W oczekiwaniu na nocny pociąg do Warszawy, po kolejnym rejsie Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami, organizowanym jak zawsze przez Zbyszka Kosiorowskiego, siedzieliśmy w jego szczecińskim mieszkaniu podejmowani kolacją przez Hanię, przemiłą małżonkę Zbyszka, gdy przyszedł Ruda. Oczywiście wiedziałem, że jest Czechem ożenionym z Polką, że ma dwie uroczę córeczki, że w Polsce zdobywał żeglarskie patenty i na własnoręcznie zbudowanym, wyposażonym w węglowy piec jachcie, pływa tam, gdzie po lód do whisky wystarczy sięgnąć ręką za burtę. W trakcie rozmowy Ruda zaczął mnie wypytywać o problemy żeglugi na dużych żaglowcach i wtedy dowiedziałem się, że ma zamiar zbudować kopię galeonu Magellana, by jego szlakiem okrążyć świat.

- Ruda! A za co ty zbudujesz ten galeon? Przecież nie jesteś milionerem, tylko drwalem! – zapytałem.
- A powiedz mi – odpowiedział Ruda pytaniem na pytanie – ile ty masz par butów?
- No, zimowe, półbuty czarne, brązowe, sandały, adidas, trampki, jeszcze takie letnie z materiału ... – próbowałem policzyć.
- No widzisz, a ja mam tylko tę jedną parę – rzekł wskazując na swoje nogi – a wszystkie oszczędności przeznaczam na jacht i zbuduję go.

Przyznam, że miałem wątpliwości. Nie malały one z upływem czasu, bo galeon galeonem, a Ruda nie zaprzestał żeglować po dalekich morzach, skąd dochodziły wieści o jego przygodach. Jedną z nich, którą powtarzam za Zbyszkiem Kosiorowskim, przywiózł współzdobycwa Przejścia Północno-Zachodniego Wojtek Jacobson. Otóż Wojtek żeglując na „Concordii” z kanadyjską Szkołą pod Żaglami zawitał na Wyspę Wielkanocną, gdzie dowiedział się od tubylców, że był tu Ruda - wielki żeglarz z dalekich stron, który w podzięcie za jakąś drobną pomoc w naprawie jachtu wydał dla całej wioski wspaniałe przyjęcie. Utkwiło ono mocno w pamięci mieszkańców, ale trudno było wydobyć od nich szczegóły i tylko w ich niejasnych opowieściach przewijał się jakiś alkoholowy napitek i dwie krowy, prawdopodobnie – jak domyślał się Wojtek – upieczone na rożnie w charakterze głównego dania. Gdy Ruda zawinął po rejsie do Szczecina, Zbyszek zagadnął go o ten epizod z rejsu i usłyszał nieco inną, ale rzeczywistą wersję tego wiekopomnego dla mieszkańców Wyspy Wielkanocnej wydarzenia.

Otóż w trakcie rejsu jacht zaczął przeciekać gdzieś na rufie. Przecieki powstał w niedostępnej z wewnątrz części kadłuba, był niebezpieczny i należało go zlikwidować, co było możliwe tylko po wyslipowaniu jachtu. Ruda wziął zatem kurs na najbliższy ląd, którym była Wyspa Wielkanocna. Niestety, tam nie ma portu i jedyną metodą uszczelnienia kadłuba jachtu było podpłynięcie do brzegu w niewielkiej zatoczce i wyciągnięcie jachtu z wody przez dźwig samochodowy. Ale to miało kosztować bodajże 150 dolarów i Rudy nie było stać na taki wydatek. Zaproponował więc operatorowi dźwigu, żeby nie przenosił jachtu na ląd, a tylko uniósł nieco rufę nad powierzchnię wody. Powinno to kosztować o połowę mniej, a Ruda od dołu uszczelnić kadłub. Tak się też stało, operator uniósł rufę i poszedł odpocząć, a Ruda uszczelniał kadłub, ale w końcowej fazie operacji przyszedł silniejszy wiatr, powstała fala i jachtem zaczęło rzucać. Dźwig zaczął się chwiać i groził przewróceniem się na jacht. Na ratunek przybiegli wezwani przez Rudę mieszkańcy wioski i tłumnie obsiedli samochód tworząc przeciwwagę ciężarem własnych ciał i pochwyconych po drodze kamieni. Nadbiegł operator dźwigu, opuścił jacht na wodę. Przygoda zakończyła się

szczęśliwie, ale trzeba było się jakoś odwdziaczyć mieszkańcom wioski. Niestety, jeśli idzie o środki wdzięczności, to Ruda miał tylko jedną butelkę szampana chowaną na jakąś szczególną okazję, butelkę wina i pół litra słynnej, czeskiej Beherowki, a zasłużonych w akcji ratowniczej była prawie setka. Ruda nie stracił jednak konceptu. Wyjął duże wiadro, kazał jednemu z załogantów wydoić do tego wiadra dwie, pasące się na brzegu krowy, wlał do mleka cały posiadany alkohol, dokładnie wymieszał i zawartością ugościł mieszkańców wioski. Koktail smakował wybornie i wkrótce Ruda zaczął się martwić, co będzie, gdy trunku zabraknie, lecz los okazał Rudzie po raz kolejny swą łaskawość. Nie, nie było cudu, jak w Kanie Galilejskiej, ale goście zrazu powoli i pojedynczo, a potem szybko i gromadnie poczęli opuszczać przyjęcie. Mikstura okazała się niezwykle silnym i szybko działającym środkiem przeczyszczającym, więc wszyscy popędzili w tzw. krzaki, a że krzaków tam nie było, całe zbocze łagodnie wznoszącego się wybrzeża zostało udekorowane gołymi czterema literami kucających krajowców, wśród których spokojnie pasły się owe dwie wspomniane przez nich krowy. Sława Rudy i tego przyjęcia z pewnością będzie żyła w pamięci mieszkańców Wyspy Wielkanocnej jeszcze przez wiele następnych pokoleń.

Ruda też nie zapomniał o swym marzeniu. Kupił w Kołobrzegu niedokończony, drewniany kadłub, którego długość różniła się tylko o kilkanaście centymetrów od oryginału czyli od „Victorii” Magellana – jedyne z pięciu galeonów jego flotyli, który powrócił z pierwszej w historii okołoziemskiej wyprawy. Właściwie to, co kupił Ruda było tylko szkieletem kadłuba składającym się ze stępki i wręgów. Pokrył ten szkielet drewnianym poszyciem, zamontował prowizoryczny pokład i przeholował całość do Czech. Tam dobudował kasztele, położył właściwy pokład, wykonał maszty. Zajęło to dwa lata. Następnie przetransportował kadłub Łabą do Hamburga, gdzie zamontował część takielunku. Wreszcie w 1998 roku doprowadził jacht do Szczecina, gdzie dalej kompletował takielunek i wyposażenie. W tym całym przedsięwzięciu pomagało mu kilkunastu rodaków, których zaraził ideą wyprawy, garść polskich przyjaciół, kilku sponsorów. W połowie lipca 1999 roku żeglując na „Kapitanie Głowackim” ze Szczecińską Szkołą pod Żaglami miałem okazję dwukrotnie rzucić okiem na „Victorię” Rudy stojącą z żaglami u rei gdzie w basenie dawnej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi. Wyglądała pięknie. Od oryginału różniła się sztakslami, których za czasów Magellana nie znano. Oczywiście drobnych różnic jest więcej, bo trudno np. wyposażać tę replikę w działa. Warto jednak podkreślić, że nie ma pomocniczego silnika. Co do wyposażenia nawigacyjnego, to wprawdzie Zbyszek Kosiorowski podarował Rudzie odbiornik nawigacji satelitarnej, ale nie jest pewien, czy Ruda – ortodoksyjny zwolennik żeglugi zgodnej z naturą, a więc m.in. według słońca i gwiazd – w ogóle będzie z niego korzystał.

Obecnie „Victoria” jest już na morzu.. W skład załogi wchodzi 10 Czechów i jeden Polak. Wyprawa potrwa 5 lat. Trasa wiedzie przez Wyspy Kanaryjskie, Wyspy Zielonego Przylądka, porty wschodnich wybrzeży obu Ameryk, Cieśninę Magellana, Valparaiso w Chile, wyspy południowego Pacyfiku, Nową Zelandię, Australię, Melanezję, Mikronezję, Filipiny, Japonię, Koreę, Chiny, Malezję, Indie, Malediwy, Seszele, Madagaskar, Afrykę Południową, Azory, Hiszpanię, Francję Włochy i Grecję, do której mają zamiar zawinąć w czasie olimpiady 2004 r. Jak stąd wynika trasa rejsu nie pokrywa się ściśle ze szlakiem wyprawy Magellana; jest znacznie bardziej urozmaicona. „Victorii” będzie towarzyszył drugi jacht Rudy czyli „Polarka”, ten właśnie, o którego reperacji na Wyspie Wielkanocnej krąży legenda.

W pierwszej fazie rejsu do flotyli Rudy dołączył też Ludomir Mączka na swojej „Marii”, ale nie znam jego dalszych planów. Niektórzy twierdzą, że zamierza on dotrzeć do rajskiego atolu upatrzonego w poprzednich rejsach gdzieś na Południowych Morzach, by osiąść tam na stałe, inni mówią, że jest w posiadaniu tajemniczej mapy i będzie szukał skarbu kapitana Flinta.

LATARNIA NA BUKSZPRYCIE

Manewrowanie w ciasnocie portu dużym, wyposażonym w bukszpryt żaglowcem nie jest łatwe nawet na silniku, zwłaszcza, gdy miejsce cumowania niezbyt jest dostosowane dla takiej jednostki. O tym, jak „Zew Morza” zjął bukszprytem z pomostu odpraw granicznych tzw. zieloną budkę, a wopiści wyskakiwali w popłochu przez jej okna, krążą legendy, choć nie wiem czy prawdziwe. Natomiast byłem kiedyś świadkiem jak „Zawisza Czarny” unicestwił rufową cumą latarnię miejską odchodząc od nabrzeża w Darłótku, a z pokładu „Pogorii” obserwowałem bezsilnie identyczne wydarzenie w Basenie Zaruskiego, przy czym kapitanowie tych żaglowców nawet nie zauważyli takich drobiazgów. Przyznam, że sam też nie zauważyłem, jak w lipcu bieżącego roku bukszpryt dowodzonej przeze mnie brygantyny „Kapitan Głowacki” skasował w Rendsburgu stojącą na pomoście latarnię. A było to tak:

W trakcie kolejnego rejsu Szczecińskiej Szkoły pod Żaglami czas wejścia w Brunsbłtel do śluzy Kanału Kilońskiego, wynikał z momentu wysokiej wody w Hamburgu, skąd wypłynęliśmy z prądem odpływu, i przypadł w połowie dnia. Nie było zatem możliwe dotarcie przed nocą do śluzy w Holtenau, a po ciemku w Kanale żeglować nie wolno. Postanowiliśmy zatem zatrzymać się w Rendsburgu – uroczym miasteczku położonym w ok.2/3 długości Kanału licząc od Brunsbłtel. – zwłaszcza, że Jerzy Kuliński w swym przewodniku dla żeglarzy pt. „Przedsiónek Morza Północnego”, wręcz zobowiązywał do zwiedzenia Rendsburga. Ba, tamtejszą marinę i jej bosmana, którego zdjęcie nawet zamieścił w książce, wychwalał pod niebiosa. Na miejscu byliśmy o zmroku. Postanowiliśmy stanąć na te kilka godzin przy pomoście, gdzie jest kran z wodą i napełnić przy okazji puste zbiorniki. Podchodziliśmy ostrożnie, sunąc prawą burtą wzdłuż pomostu, przy wysprzęglonym silniku. Mimo wszystko inercję stutonowej masy trzeba było w końcu wyhamować wsteczną pracą silnika, bo zbyt krótki pomost, kończący się równo z rufą żaglowca, nie pozwolił na wykorzystanie cumy rufowej. Prawoskrętna śruba pracująca wstecz odrzuca rufę w lewo, przesuwając tym samym dziób w prawo. Wystarczyła chwila nieuwagi na cumie i szpringu dziobowym, by bukszpryt spotkał się z nieświecąca jeszcze mimo zmroku latarnią, słabo widoczną na tle masztów cumujących z drugiej strony pomostu jachtów. Ktoś tam nawet krzyczał z dziobu: „Bukszpryt na latarni” czy odwrotnie, ale ani bukszpryt, ani sternik, ani kapitan nie zauważyli nawet, że latarnia skłoniła się głęboko na powitanie i już w tym ukłonie pozostała.

Zacumowaliśmy. Poprosiłem bosmana. Przybył. Ten sam ze zdjęcia w książce Kulińskiego. Przeprosiłem go, powiedziałem, że spróbujemy naprawić latarnię i wszelkie ewentualne szkody pokryjemy, pogratulowałem, że jego zdjęcie trafiło do polskiej locji dla żeglarzy, usiłowałem zaprosić na pokład. Nic z tego! Gdyba ta latarnia była w połowie tak sztywna jak on, pewnie złamalibyśmy bukszpryt. Zabronił prostowania latarni, wezwał policję i zażądał 500 marek na nową latarnię.

- W porządku – powiedziałem, widząc, że bosman usiłuje mnie naciągnąć jak ostatniego frajera – płacę 500 marek na nową latarnię, a starą odcinamy i zabieramy ze sobą. Przyda mi się w ogródku.

- No, nie! – począł kręcić bosman – To reperacja będzie tyle kosztowała.

- A skąd Pan wie, że tyle? – zapytałem.

- Według oceny fachowej firmy. Rozmawiałem z nimi przez telefon – odpowiedział.

- To oni przez telefon ocenili koszty, nie widząc szkody? Niech przyjadą, sam z nimi pogadam – zażądałem, a policjanci, chociaż nie wtrącali się do rozmowy, kiwnęli aprobowująco głowami.

I tak się stało. Przedstawiciel firmy zgodził się byśmy wyprostowali latarnię. Bosman wiedząc, że trzeba w tym celu wykorzystać nok bukszprytu jako punkt zaczepienia talii użytej do prostowania, dał nam tylko 15 minut, po czym kazał bezwzględnie odcumować pod pozorem konieczności uwolnienia dostępu do kranu innym jachtom, choć chętnych nie było. I znów się przeliczył, bo po kwadransie latarnia była wyprostowana. Trzeba było wprawdzie zapłacić za zaspawanie, pocynowanie i pomalowanie powstałego przy prostowaniu pęknięcia, ale to kosztowało tylko 200 marek.

Mimo wszystko zachęcam do odwiedzenia Rendsburga. Naprawdę urocze miasteczko o ciekawej, starej architekturze, stacja paliw na miejscu, woda i luksusowe toalety gratis, jedynie żeton na ciepłą wodę w prysznicu kosztuje jedną markę. Uważajcie tylko na bukszpryty.

PRZYCZYNEK DO TEORII MANEWROWANIA

Tak się zdarzyło, że brygantyna „Kapitan Głowacki” (dawniej „Henryk Rutkowski”) musiała awaryjnie zawinąć do Warnemünde, by umożliwić przewiezienie do szpitala chorego członka załogi. W porcie polecono nam przycumować do nawietrznego nabrzeża, w pobliżu którego czekał samochód. Czas naglił, zatem pertraktacje z władzami portowymi i poszukiwanie dogodniejszego miejsca postoju nie wchodziło w grę. Stanęliśmy, gdzie kazano, chory został wyokrętowany.

Tymczasem wschodni wiatr o sile 5-6 stopni Beauforta, a w porywach jeszcze o stopień silniejszy, był nie tylko przeciwny z punktu widzenia kierunku żeglugi, ale skutecznie przyciskał jacht do nabrzeża uniemożliwiając oderwanie się od niego. Takiego stutonowego żaglowca jak „Kapitan Głowacki” - o dużej powierzchni oporu takielunku, zwłaszcza stawianego przez reje fokmasztu, nawet zbrasowane pod wiatr i ze zwiniętymi ciasno żaglami – nie da się wystrzelić na szpringu. Wynajęcie holownika jest zbyt kosztowne, brak bączka czy pontonu uniemożliwił wywiezienie kotwicy, a zresztą manewr ten też nie należy do bezpiecznych. Znaleźliśmy się w bardzo trudnej sytuacji. Fakt nieplanowanego zawinięcia do Warnemünde poważnie zredukował rezerwę czasu, a jacht należało punktualnie zdać w Szczecinie. Prognozy pogody wróżyły wzrost siły wiatru i nie zapowiadały zmiany jego kierunku w ciągu najbliższej doby, należało więc wyjść jak najszybciej z portu. Ale jak?

Wtedy oryginalne rozwiązanie zaproponował IV oficer - Heniek Supronowicz, zwany z racji swych niecodziennych pomysłów Mc Geiverem. Otóż zauważył on, że często wychodzące w morze i zawijające do portu ogromne promy mijając nasz statek zasłaniają go od wiatru, a nawet powodują takie jego zawirowanie, że zmienia kierunek o 180 stopni i wieje przez chwilę od kei. Uważna obserwacja kolejnego promu połączona z pomiarem czasu stoperem potwierdziła zasadność pomysłu dającego nam prawie minutę na manewr odejścia. Zanim nadszedł następny prom silnik był rozgrzany, zbędne cumy zdjęte, załoga gotowa. Jacht na szpringu rufowym bez trudu odchylił dziób od kei pracując silnikiem wstecz, a po chwili płynąc całą naprzód celował bukszprytem w burty promu, by kilkanaście sekund później przyjąć kurs równoległy do promu i pozwolić mu się wyprzedzić. Samo wyjście z portu, już nie było żadnym problemem.

Oczywiście przeprowadzenia tego manewru w polskich portach nie można polecać. Ten szum, ten krzyk, to zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi, ja sobie wyobrażam, zwłaszcza w ortodoksyjnym Gdańsku.

BIAŁE NIEDŹWIEDZIE

W lipcu 2000 roku jacht „Oceania”, będący faktycznie statkiem badawczym Instytutu Oceanologii PAN, żeglował pod dowództwem kpt. Andrzeja Mandygrała wzdłuż zachodnich wybrzeży Spitsbergenu omijając niewielkie góry lodowe. Był to już drugi miesiąc rejsu polegającego na pracowitym „oraniu” Morza Norweskiego, Barentsa i Grenlandzkiego, od Wyspy Niedźwiedziej po lodową barierę brzegów Grenlandii i od Rond CPU po szerokość geograficzną przekraczającą 80° N. Zmieraliśmy do Hornsundu, ostatniego już spitsbergeńskiego fiordu objętego tegorocznym planem badań. Szliśmy na silniku wykorzystując też rejowe żagle, które na „Oceanii” stawia się, zrzuca i brasuje przy pomocy hydraulicznych siłowników uruchamianych przez naciśnięcie odpowiedniego guzika na pulpicie sterowniczym. Kończyła się właśnie moja wachta drugiego oficera, gdy UKF-ka zagadała po polsku. To grupa krakowskich uczonych ulokowana w małej, traperskiej chacie, wywoływała Polską Stację Arktyczną mieszczącą się na przeciwległym brzegu fiordu.

- Pod chatę podeszły trzy niedźwiedzie, matka i dwa prawie dorosłe młode – relacjonował ktoś spokojnie, ale wyczuwało się napięcie w jego głosie. – Zużyliśmy już wszystkie posiadane środki pirotechniczne, ale bez skutku. Niedźwiedzie nie odeszły. Próbują dostać się do chaty. Czy możecie sprowadzić helikopter, żeby je odstraszył?

- Ile macie naboju do karabinu?

- Czternaście.

- Czekajcie. Naważemy zaraz łączność z gubernatorem i damy wam znać. Bądźcie na nasłuchu – brzmiała odpowiedź.

Nam też nie pozostawało nic tylko czekać, bo pomoc nie mogliśmy. A z grozy sytuacji zdawaliśmy sobie doskonale sprawę. Zналиśmy tę niedźwiedzią rodzinę z opowiadań i amatorskiego filmu. Nie wcześniej jak przed tygodniem z Ny Alesundu - najbardziej na północ położonej ludzkiej osady na świecie, do Longyearbyen – stolicy Spitsbergenu płynęła z nami uczestniczka przebywającej w Hornsundzie ekipy badawczej i pokazywała ten film. Nakręcony z polskiego jachtu „Eltanin” należącego do spędzającego tam każde lato Jerzego Różańskiego, przedstawiał trzy urocze, puchate, bielutkie misie, które zainteresowane jachtem zeskoczyły z kry do wody i podpłynęły wyciągając w jego kierunku sympatyczne pyski. Następna sekwencja filmu była diametralnie inna. Mama niedźwiedzica upolowała fokę wyrzucając ją jednym uderzeniem łapy z wody na krę, a potem niedźwiedzie rozdierały konające zwierzę w orgii żarcia, obficie farbując swe futra i powierzchnię kry czerwoną posoką krwi. Ta scena i kamień upamiętniający miejsce śmierci studentki zjedzonej przed dwoma laty żywcem na oczach jej koleżanki przez niedźwiedzia niedaleko Longyearbyen mocno utkwiły nam w pamięci. Po kilku minutach odezwała się Stacja Polarna:

- Gubernator będzie dysponował helikopterem dopiero za dwa dni. Co u Was?

- Niedźwiedzica usiłuje dostać się do środka. Rozwaliła okno. Będę musiał strzelać, bo jak wsadzi łeb, to już nie będę miał miejsca, by się cofnąć i wymierzyć.

Nastąpiła cisza, a po pewnym czasie kolejny meldunek

- Niedźwiedzica nie żyje. Udało się ją dobić dopiero trzecią kulą. Młode nie odchodzą od ciała matki.

Tym razem helikopter znalazł się prawie natychmiast. Z jego pokładu zastrzelono dwa pozostałe niedźwiedzie. Mimo, że miały już dwa lata i ogromnym wzrostem dorównywały matce, były jeszcze zbyt młode, by same mogły dać sobie radę. Nie umiejac samodzielnie polować np. na foki, mogłyby szukać łatwiejszej zdobyczy, jaką jest człowiek. Gubernator przeprowadził drobiazgowo śledztwo, uwalniając Polaków od

winy i bardzo wysokiej kary, jaka tu grozi za nieuzasadnione zabicie białego niedźwiedzia.

Oglądane później w Polskiej stacji Arktycznej zdjęcie misia, który w sylwestrową noc wybił łbem okno w pomieszczeniu radiostacji i zgarnął kieliszek z szampanem oraz ta przygoda, jakiej byliśmy nie tyle naocznymi, co „nausznymi” świadkami, uświadomiła nam, na jakie ryzyko wystawialiśmy się w licznych wyprawach na ląd mając za jedyną ochronę jedną czy dwie statkowe rakiety czy petardy, a w najlepszym razie dubeltówkę.

WSPOMNIENIE Z PRZYSZŁOŚCI

Pogoda psuła się już OD kilku godzin. Niebo zaczęły pokrywać coraz szybciej pędzące chmury, wiatr wzrastał się powoli lecz bezustannie, ciśnienie spadało. Długi, łagodny rozkołys - sygnał tłukącego się gdzieś daleko sztormu - już przestawał być wyczuwalny. Stłumiła go rodząca się świeża fala, dyktująca powierzchni oceanu nowy kierunek ruchu. Nie trzeba było studiować otrzymanej właśnie przez radio mapy pogody, by dojść do wniosku, że wkrótce wokół jachtu rozpęta się prawdziwe piekło. I aż trudno sobie wyobrazić, że dla odległych zaledwie o kilkaset mil statków jedynym śladem jego istnienia będzie długi, łagodny rozkołys, taki sam, jak ten sprzed kilku godzin.

Jacht szedł w głębokim przechyle, ostro do wiatru, pod podwójnie zarefowanym grotem i niewielkim, marszowym fokiem. Dotychczas lekko wspinał się na nadbiegające fale, teraz jednak, gdy stały się wyższe i bardziej strome, coraz częściej wbijał w nie dziób, zmniejszając przy tym gwałtownie prędkość i biorąc na pokład tony wody. Ta, spływając wzdłuż nadbudówki, zakrywała spienioną warstwę szkła iluminatora, sprawiając niemiłe wrażenie oglądania powierzchni morza z tej strony, z której patrzą na nią ryby.

Kapitan, i właściciel jachtu w jednej osobie, stał mocno oparty o krawędź stołu, na którym rozpościerała się mapa generalna Południowego Atlantyku. Pochylony nad nią długo analizował sytuację. Od czasu do czasu podnosił wzrok, by ocenić stan morza widocznego w prostokacie grubej szyby otoczonej wieńcem kilkudziesięciu wskaźników i urządzeń nawigacyjnych. Kolejna porcja oceanu chlusnęła nagle z tamtej strony na szybę zamazując obraz i powodując gwałtowny odskok kapitańskiej głowy w naturalnym, choć w tej sytuacji bezsensownym odruchu. Jakby chcąc zamaskować ten dowód niedostatecznego opanowania nad sobą kapitan pilnie zainteresował się wskazaniem przyrządów. Kilkomna przyciśnięciami klawiszy wprowadził do pamięci mikrokomputera współrzędne geograficzne pławy podejściowej do Port Stanley. Monitor wyświetlił kurs, jaki powinien utrzymywać jacht, by tam dotrzeć. Przyciśnięcie następnego klawisza pozwoliło porównać ten kurs z aktualnym. Były one zgodne, ale o dalszym zachowaniu obecnego kursu i prędkości nie mogło być mowy. Rzucone na ekran wyniki pomiarów naprężeń newralgicznych części kadłuba i takielunku leżały już zbyt blisko wartości dopuszczalnych. Należało jeszcze bardziej zredukować powierzchnię ożaglowania.

- Nie osiągniemy Falklandów jednym halsem, Andrzejku - rzekł kapitan do sympatycznego brodacza zajętego wypełnianiem dziennika jachtowego. - "Musimy zmienić żagle na sztormowe".

- Pozwól, że ja to zrobię - powiedział Andrzej.
- Zgoda. Tylko zacznij od grota, bo "Bachus:" gwałtownie ostrzy po zrzuceniu foka.
- Wiem. Nie pierwszy raz zmieniam na nim żagle - mruknął Andrzej z nutą zniecierpliwienia w głosie, ale zaraz się zreflektował i odkrzyknął dziarsko:
 - Jest zacząć od grota!

Powoli przesunął w dół niewielką dźwignię. Grot zaczął pełznąć w stronę masztu i nawijany na niewidoczną szpulę zniknął w jego wnętrzu. Przesunięcie następnej dźwigni do góry spowodowało wysunięcie z głębi masztu trajsla z mocnej, teflonowej tkaniny. Podobne dwa ruchy innymi dźwigniami i miejsce foka marszowego zajął fok sztormowy.

- Teraz musimy odparć trochę od wiatru - powiedział kapitan. - Nastaw autopilota na kurs 180" - zwrócił się do Andrzeja – i przełącz zakres urządzenia antykolizyjnego na 10 mil. Ja wyłączę optymalizator ustawiania żagli, bo szkoda w takim sztormie męczyć szoty i kabestany dodatkową pracą.

- Zrobione - zameldował po chwili Andrzej.

- No to na razie nie mamy nic do roboty i możemy odpocząć – rzekł kapitan zapraszając przyjaciela do zajęcia miejsca w wygodnym fotelu. - Napijesz się dobrego wina?" - zapytał.

- Z przyjemnością - odpowiedział Andrzej i po chwili dwaj starsi panowie delektowali się wspaniałym trunkiem nie bacząc na wściekły taniec, jaki odprawiał "Bachus" na sztormowej fali. Milczeli, a myśli ich krążyły jednak wokół jachtu, jego oba cnego rejsu oraz wielu innych rejsów, jakie odbyli razem i osobno w ciągu kilkudziesięciu lat łączącej ich przyjaźni. Pierwszy przerwał milczenie Andrzej.

- Pamiętasz – poruszył głośno dręczący go od dawna problem - "zawsze byłeś przeciwnikiem wprowadzania do jachtingu wszelkich technicznych nowinek? Kiedyś protestowałeś nawet na łamach "Żagli" przeciw obowiązkowi wyposażania jachtów w kursografy i urządzenia nawigacji satelitarnej, pisałeś o czasach, w których statki były drewniane a ludzie z żałazą itd. Czy w dalszym ciągu jesteś sceptycznie nastawiony do postępu technicznego w żeglarstwie? Chyba doceniasz przynajmniej ten automat do refowania i zmiany żagli? Dwie minuty i po wszystkim, bez konieczności wychodzenia na pokład. Przypomnij sobie jak kiedyś w rejsie do Helsinek refowaliśmy we czterech grota na "Sawie". Trwało to ponad pół godziny i każdy z nas przemókł do suchej nitki. Nie, nie sposób wyobrazić sobie współczesny jachting bez tego rodzaju urządzeń.

- Rzeczywiście, masz sporo racji - zgodził się niechętnie kapitan. - Niektóre urządzenia weszły już na stałe do żeglarstwa, ale jak każdy żeglarz jestem konserwatystą, więc nieufnie odnoszę się do wszelkich innowacji. Słyszałeś na przykład o pracach nad stymulatorem światowej pogody? Ma wejść do praktycznej eksploatacji w ciągu najbliższych pięciu lat. Żadnych sztormów, żadnych prognoz, stałe wiatry, regularne opady, brak mgieł. Rozumiem, z gospodarczego punktu widzenia to konieczne, ale czy nie zostanie w ten sposób wyeliminowany pierwiastek przygody, która jest istotą uprawianego przez nas sportu? Obawiam się, że żeglarstwo może przez ten symulator stracić swój sens.

- Bądź optymistą - odparł Andrzej. - Z pewnością technika nigdy nie zdoła przekreślić walorów prawdziwego żeglarstwa, jak nie zrobiła tego dotąd. Ale właściwie po co my się pchamy do Port Stanley? - zapytał zmieniając temat. - Czy nie możemy iść bezpośrednio wokół Hornu, jak pierwotnie zamierzałeś? Przecież nie musisz uzupełniać wody ani prowiantu."

- Oczywiście, że nie - odparł kapitan - tylko za tydzień wchodzi w życie nowe zarządzenie Urzędu Morskiego. Po tym głośnym wypadku zatopienia greckiego jachtu przez wieloryba postanowiono, że wszystkie jachty muszą być wyposażone w urządzenia odstrasżające wieloryby, rekiny i inne duże zwierzęta morskie. "Bachus" nie ma tego odstraszacza, a bez niego dalsze ubezpieczenie traci ważność. Zleciłem zatem naszemu agentowi na Falklandach zamontowanie odstraszacza. Od jutra będą wyglądali "Bachusa" tamtejsi cumownicy. Sztorm jest wprawdzie niezwykle gwałtowny, ale sądzę, że wydmucha się w ciągu doby przynajmniej na tyle, byśmy mogli przerwać sztormowanie i wziąć kurs na Port Stanicy. Powinniśmy zdążyć na czas."

- Rozumiem - rzekł: Andrzej. - wpadnę do ciebie jutro wieczorem, jeśli pozwolisz, i pomogę ci wprowadzić jacht do portu. A teraz pędzę do domu.

- Jutro wpadnij koniecznie, ale i teraz mógłbyś jeszcze trochę posiedzieć, przecież nie jest późno - zapraszał kapitan.

- Niestety, dziś już dłużej nie mogę. Dla ciebie to wcześniej, bo już jesteś na emeryturze, a ja jeszcze przez dwa lata muszę wstawać o szóstej rano - odparł Andrzej. – Bywaj! Do jutra"

Przyjaciele uścisnęli sobie dłonie. Kapitan zamknął drzwi za Andrzejem i wrócił do swego pokoju. Raz jeszcze sprawdził wskazania przyrządów i uważnie obejrzał rzucane na ekran domowego telewizora obrazy kolejnych fragmentów takielunku "Bachusa" mieszczące się w polu widzenia zainstalowanych na jachcie kamer telewizyjnych. Pewną trudność sprawiła mu lustracja nawietrznej części widnokregu, gdyż iluminator osłaniający prawo burtową kamerę był wciąż zalewany strumieniami wody. Nie dostrzegł żadnego statku, zresztą milczał też sygnalizator urządzenia antykolizyjnego i czysty był obraz radaru. Uznał więc, że wszystko jest w porządku. Przełączył telewizor na odbiór normalnego programu, lecz jak zwykle żaden kanał nie przekazywał niczego, co byłoby warte oglądania. Wyłączył telewizor i zatelefonował do Centrum Wizyjnej Łączności i Obserwacji Satelitarnej. Poprosił o przejęcie obserwacji "Bachusa" i zamówił połączenie z jachtem na jutro o dziesiątej rano. Wyprowadził na spacer psa, po powrocie wziął kąpiel i udał się na spoczynek. Nie mógł jednak zasnąć. Myślał o tych dawnych, nieodpowiedzialnych czasach, kiedy osobiście musiał wędrować na rozhuśtany dziób, aby sklarować żagle lub kotwica, o latach, gdy własnoręcznie zwijał w sztormie bramsle "Pogorii" balansując na chwiejnej percie dziesięć pięter nad pokładem. Tak, Andrzej chyba miał rację. Przecież od czasu wprowadzenia międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie w jachtingu morskim, która zabroniła uprawiania żeglarstwa z żywą załogą, tylko dzięki osiągnięciom techniki można było kontynuować uprawianie tego aportu, rozwijać go, szkolić nowe kadry. Tylko technika może zlikwidować ujemne skutki własnego rozwoju technika. Podobnie będzie z tym symulatorem pogody. Pewnie uda się wyłączyć niektóre akweny spod jego działania, a może zostanie skonstruowany symulator sztormów pozwalający na przeprowadzanie treningów sztormowych. Nie ma się co martwić na zapas. Trzeba zaufać technice. Uspokoiwszy swe obawy starał się zasnąć. Potrzebny był mu solidny odpoczynek. Jutro czekała go ciężka praca. Najdalej późnym wieczorem będzie musiał wprowadzić „Bachusa” do Port Stanley.

DROGI¹

Jedne drogi do Londynu wiedą,
Wiele traktów prowadzi do Walii,
Moja droga prowadzi ku wodom,
Ku okrętom, piramidom żagli.

Są też ścieżki, co wiedą ku rzekom,
Których fale cichutko śpiewają,
Moja droga prowadzi ku szlakom,
Którymi ogorzali żeglarze pływają.

Ku słońcu, zielonemu morzu
Mnie prowadzi, wabi i przyzywa
Droga bez ziemskiego kurzu;
Taką drogę ja moją nazywam.

Droga to mokra, błyszcząca falami
I dzika srebrzystych mew wrzaskiem,
Szalona, dmąca morskimi szkwałami,
Co w oczy pianą rzucają jak piaskiem.

Moja mnie droga wiedzie wśród gromów
Na północ, południe, zachód i wschód.
Większość dróg ludzkich prowadzi do domów,
Mnie moja droga prowadzi wciąż w przód.

¹ Według Johna Mansefielda „Roada” – przekład J. Czajewski

