

## 17. KANAŁ MOZAMBICKI I INNE PROBLEMY

Zmierzaliśmy wprost do Durbanu, kierując się ku szerokiej cieśninie oddzielającej Madagaskar od kontynentu afrykańskiego, zwanej Kanałem Mozambickim. Nocą w ulewным deszczu przepłynęliśmy między wyspami Archipelagu Komorów, nawet ich nie widząc. Zrezygnowano z planowanego uprzednio odwiedzenia Madagaskaru. Płynącej z nami z Seszeli do RPA milutkiej Angielce Brendzie na Madagaskarze nie zależało, ale dwaj młodzi Szwajcarzy właśnie się tam wybierali i chcąc nie chcąc musieli zmienić plany.

Któregoś dnia wyprzedził nas duży pasażer „Queen Elizabeth II”, bezbłędnie zidentyfikował go Bolo, zanim jeszcze można było odczytać nazwę. Kapitan dał sygnał syreną, próbował salutować banderą, ale na pasażerskim statku nie było reakcji ani... bandery. Wywołanie przez ukafkę okazało się skuteczne. Officer wachtowy z „Queen Elizabeth”, który w rewanżu za wyczerpującą informację o „Szkole pod żaglami” oświadczył znudzonym głosem, że odbywają rejs dookoła świata i właśnie idą do Mombassy, nie wiedział, jak boleśnie nas ukłuła ta ostatnią informacją. Kiedyś też marzyła się nam Mombassa, safari w rezerwacie Serengetti, smak prawdziwego Czarnego Łądu, który okrążaliśmy i którego właściwie nie mieliśmy zobaczyć, występy słynnej Madame Silver, potrafiącej podobno w tańcu przy akompaniamencie murzyńskich tam-tamów kręcić lewą pierśią w prawo, prawą w lewo i odwrotnie. Wszystko to przepadło przez cholerny pośpiech, natomiast ujawniły się i zaostrzyły różne, większego i mniejszego kalibru problemy.

Ósmego marca kapitan zaprosił kadrę do siebie na lampkę wina z okazji Dnia Kobiet, ale nie wszyscy przyszli i spotkania nie można nazwać udanym. Rozmowy nie kleiły się,

atmosfera była kiepska. Wkroczyliśmy właśnie w okres trzech ostatnich miesięcy rejsu i nastąpiła kolejna rotacja wacht. Przy tej okazji kapitan dokonał zmiany asystentów, a mianowicie przeniósł Wojtkę do Geografa, który miał teraz psią wachtę, a Kazia przydzielił Bolowi wachtującemu tylko w dzień. Decyzja kapitana była słuszna i wynikała stąd, że trzecia wachta już ledwie zipała pod twardymi, by nie użyć mocniejszego określenia, rządami zgranej pary Geograf — Kazio. W efekcie Wojtek wystąpił z podaniem o zwolnienie go z funkcji asystenta, a zmartwiony Krzysztof powiadomił mnie, że Kazio nosi się z zamiarem przerwania lekcji, bo obecny rozkład jego obowiązków uniemożliwia przygotowanie się do nich. Odpowiedziałem, że jeśli do tego dojdzie, wystąpię z oficjalnym wnioskiem o odesłanie Kazia do kraju i ściągnięcie na jego miejsce Zbyszka Kosiorowskiego. Więcej na ten temat nie było mowy, a kilka dni później, gdy Rada Pedagogiczna doszła do wniosku, że wykład z żeglarstwa i godzinę kapitańską należy zamienić na dodatkowe zajęcia programowe, Kazio sam zgłosił chęć przejęcia tych godzin na konto polskiego oraz historii i otrzymał je.

Nieporozumienia mnożyły się. Któregoś dnia kapitan kazał obudzić się o czwartej rano i... nie został obudzony. Polecenie wydał w czasie wieczornej wachty Karmenie, ta przekazując służbę, powtórzyła je Geografowi, ale ponieważ kapitan sam się obudził kwadrans przed czwartą i wyjrzał na pokład, więc Geograf uznał, że budzenie jest zbędne. Tym niemniej kapitan oświadczył, że ma nieodpowiedzialnych oficerów. Karmena ostro zaprotestowała przeciw używaniu liczby mnogiej, ja dołożyłem swoje i kolejny konflikt mieliśmy za sobą. Któregoś dnia spóźniło się śniadanie. Kapitan grzmiał na apelu, usprawiedliwiając jednocześnie intendenta, któremu właśnie tego dnia wypadł dyżur kambuzowy, że... miał psią wachtę. Jednocześnie zapowiedział, że wyda-

wanie śniadania musi się zakończyć przed apelem. Po apelu mogą jeść tylko oficer i asystent schodzący z rannej wachty oraz wachta kambuzowa. Zarządzenie to nigdy nie było przestrzegane. Część kadry nie reagowała nawet na pobudkę albo reagowała tak, że chłopcy bali się ich budzić. Ludzie ci na apel stawiali się prosto z koi, a czasem w ogóle ich nie było. Już na początku rejsu w formule meldunku składanego kapitanowi przez oficera służbowego zrezygnowano na wszelki wypadek z sakramentalnego zwrotu: obecni wszyscy. A ileż to razy zdarzało się, że kapitan zniecierpliwiony ciągłym powtarzaniem się tej sytuacji, pytał znając dobrze odpowiedź:

— Czy wszyscy są obecni?

— Nie, nie wszyscy — musiał odpowiedzieć oficer.

— To poczekamy.

I czekaliśmy, aż wysłany na dół uczeń dobudzi zmęczonych nauczycieli. Czekaliśmy różnie: minutę, dwie, czasem więcej i milczeliśmy, wstydząc się spojrzeć w oczy Kaczorom i naszym zagranicznym gościom, bo ci pierwsi nie mieli prawa się spóźnić, a tym drugim to się po prostu nie zdarzało.

Później całe towarzystwo, które spóźniło się na apel, celebrowało śniadanie, utrudniając i przedłużając pracę wachcie kambuzowej, a przede wszystkim dając zły przykład i łamiąc otwarcie dyscyplinę. Walczyłem z tym, ale niewiele uzyskałem nie mając energicznego poparcia.

Skutki nie dały na siebie długo czekać. Chłopcy starali się naśladować swych nauczycieli we wszystkim. Z natury rzeczy przyswajali sobie łatwe i przyjemne zło szybciej, niż wymagające wyrzeczeń dobro. Wachty kambuzowe poczęły celebrować własne śniadania do tego stopnia, że wracając z klasy po zakończeniu drugiej lekcji jeszcze widziałem ich biesiadujących przy stole. A robota pod pokładem czekała i czas, który przy sprawnej organizacji pracy można było

wygoszpodarować na naukę, uciekał. Idąc za przykładem dorosłych Kaczory zaczęły lekceważyć pobudkę, ociągały się z wychodzeniem na gimnastykę. Nawet wtedy, gdy oszczędzając ich czas, seni i pracę zwlekaliśmy ze stawianiem czy zrzuconiem żagli, by zrobić to zamiast gimnastyki — reakcja na sygnał alarmu do żagli przypominała tempo rozjuszonego ślimaka.

Na domiar złego, po usypiających czujność łagodnych tropikach zaczynała się strefa zmiennych wiatrów, co wymagało czasem błyskawicznego działania.

O powadze sytuacji może świadczyć to, że Andrzej Drapella, chyba po raz pierwszy, ostro wkroczył w sprawy bezpieczeństwa żeglugi i kategorycznie zakazał stawiania kłopotliwego w obsłudze bezana, dopóki będziemy w obszarze zmiennej pogody.

Z dyscypliną wśród Kaczorów było coraz gorzej. Oficerowie nie mieli z tym trudności, asystenci mieli. Zdarzały się wypadki odmowy wykonania poleceń, ordynarne słowa, a nawet pogrożki ze strony chłopców. Zapowiedziałem im, że nie będę tego tolerował.

— Jeżeli mój asystent wydaje polecenie, należy je wykonać dwa razy szybciej niż wtedy, gdy ja je wydaję — tłumaczyłem im — bo on działa z mojego rozkazu i jest to tak samo jakbym ja wam kazał.

Trochę pomogło, ktoś nawet przeprosił kogoś na apelu za nieposłuszeństwo, ale nie na długo. Nadszedł czas, gdy przydałaby się odrobina tej brutalności, którą tak niepotrzebnie szafowano w pierwszych tygodniach rejsu wobec zarzuczanych w sztormie Kaczorów, choć wówczas dawały z siebie wszystko. Ale rejs zbliżał się do końca i wiadomo było, że właśnie teraz opinia Kaczorów o rejsie i kadrze będzie się przede wszystkim liczyć. Rozpoczął się więc proces adowania ich i nagle urodziło się paru dobrych wujków. Doszło

do tego, że najspokojniejsza z wacht zakwestionowała godzinę, o której miała nastąpić kolejna zmiana czasu na żaglowcu. Moment zmiany czasu decydował oczywiście o tym, komu wachta wydłuży się lub skróci, zależnie czy płynęliśmy na zachód czy na wschód. Przesuwaliliśmy czas wielokrotnie, kierując się przy ustalaniu terminu jego przesunięcia różnymi czynnikami, ale w sumie straty i zyski każdemu się mniej więcej wyrównywały. Zresztą, czy warto było się spierać o godzinę czy dwie wobec dziesięciu miesięcy trwania rejsu? Ale vox populi — vox Dei: powołałem Komisję do Spraw Sprawiedliwego Przesuwania Czasu na „Pogorii”. Komisja, w skład której weszli starsi wacht i Karol Krzysztolik jako przewodniczący samorządu szkolnego, zbadała dzienniki jachtowe i ustaliła grafik zmian czasu do końca rejsu. Okazało się, że dotychczas najbardziej skorzystała na przesuwaniu czasu protestująca wachta druga.

Jeżeli już mowa o sprawiedliwości, to poczęłem odnosić wrażenie, jakby pierwsza wachta była bardziej eksploatowana niż inne. Tak się jakoś dziwnie składało, że zwroty, stawianie żagli i inne manewry zdarzały się najczęściej wtedy, gdy mieliśmy wachtę. Krążyły już na ten temat dowcipy:

— Co, nie stawiamy dziś bezana?

— Postawimy, ale jak pierwsza wachta obejmie służbę.

Zawsze odbywało się to oczywiście na mój rozkaz, ale nie zawsze z mojej inicjatywy i nie zawsze zgodnie z moimi poglądami na sytuację. Bywało, że kilka razy w czasie służby musiałem posyłać chłopców na reje, że całe cztery godziny mieli wypełnione pracą, nie mogąc uszczknąć dla siebie ani chwili wolnego czasu na naukę czy odpoczynek, że dwóch czy czterech Kaczorów pracowicie zwijano na rejach przez dwie godziny żagiel po żaglu, gdy w czasie porannej gimnastyki cała załoga mogłaby zrobić to w ciągu kwa-

dransa. Moi podkomendni odczuwali to samo. Pytali mnie wprost:

— Dlaczego ciągle tylko my?

— Tak się po prostu składa — odpowiadałem, nie chcąc zdradzić swych myśli.

— Nie, to nie może być przypadek.

— Jeśli nie przypadek, to pewnie dlatego, że jesteście najlepszą wachtą.

Myślę, że rozumieliśmy się bez potrzeby kwitowania tego zbędnymi słowami. Sądzę, że rzeczywiście byli najlepsi i wiedzieli o tym, chociaż takie samo zdanie głosiła o sobie trzecia wachta, a gdyby zapytać o zdanie drugiej, okazałoby się pewnie, że też pretendowała do palmy pierwszeństwa. Zresztą różnice między wachtami były minimalne.

Strefa zmiennych wiatrów, w którą wkroczyliśmy, dawała się we znaki załodze, męcząc ją ciągłymi manewrami i wymagając bez przerwy napiętej uwagi. Pewnego dnia chwila gapiostwa sternika spowodowała niezamierzony zwrot przez rufę. Na żaglowcu tej wielkości w ciężkich warunkach może to oznaczać utratę masztu. Tym razem cena była niska: pęknięcie okucia na gaflu grota, służącego do umocowania jednego z bloków pikfału. Fał wydłużył się nagle o jedno przełożenie, a gafel runął w dół, zatrzymując się jednak w połowie drogi przytrzymany gafelgają i pikfałem przechodzącym przez jeszcze jeden blok.

Zmienne wiatry i ciągłe ulewy utrudniały wykonywanie zaniedbanych prac konserwacyjnych. Bosman, potrafiący świetnie pracować sam, miał trudności ze skutecznym wykorzystaniem ogromnego potencjału roboczego, jaki reprezentowały Kaczory. Codziennie do jego dyspozycji oddawano trzech — sześciu ludzi na przeciąg sześciu godzin, przy czym co dwie godziny ekipę zmieniała następna. Gdy zachodziła pilna potrzeba, odwoływano lekcje i posyłano do pracy

całą załogę na cały dzień. Mimo to z pracą nie nadążano. Jedynie mechanicy, bez pośpiechu, przy pomocy zaledwie jednego lub dwóch chłopców potrafili systematycznie konserwować maszynownię, a nawet przeprowadzać konieczne remonty. Jeszcze w Male otrzymałem od kapitana do rozważenia propozycję wzięcia w swe ręce kierownictwa nad konserwacją statku. Po namyśle odmówiłem. Miałem i tak dużo obowiązków, a ponadto nie chciałem wywoływać zadrażeń, wkraczając w zakres działania trzeciego oficera i bosmana. Zgodziłem się natomiast opracować harmonogram najpilniejszych robót, aby pomóc kapitanowi w ich egzekwowaniu. Zaproponowany zakres i terminy prac wydawały nam się realne. Efekt był jednak niespodziewanie mizerny: pierwszą pracę z listy zakończono w czasie przewidzianym dla ostatniej.

Do Durbanu było już niedaleko. Szliśmy pod wiatr, ale za to z prądem. Prąd ten bardzo się przydawał, bo jego prędkość sięgająca nawet pięciu węzłów skracała czas dzielący nas od wejścia do portu. Czekano na tę chwilę z niecierpliwością. Dłużył się już prawie trzytygodniowy przelot, od kilku dni obowiązywały dalsze obostrzenia w korzystaniu ze słodkiej wody: w godzinach jej otwarcia nie wolno było prac ani kąpać się pod prysznicem. Zabrakło też chleba, drożdży i innych produktów, co spowodowało pogorszenie się jakości posiłków.

Kapitan nawiązał łączność z południowoafrykańskimi radioamatorami. Wieść o naszej wizycie rozeszła się szeroko. Gdy od lądu dzieliło nas jeszcze około 80 mil, na spotkanie „Pogorii” przyleciał niewielki, kolorowy samolot. Okrążał nas wielokrotnie, przelatując tuż nad topami masztów, a z kabiny filmowano i fotografowano „Pogorię” na zamówienie miejscowej telewizji oraz prasy.

W nocy nad „Pogorią” przetoczył się krótki, ale gwałtowny

ny sztorm, a gdy przed czwartą rano wyszedłem na pokład, aby objąć wachtę, kotwiczylismy już na redzie Durbanu. Wiało jeszcze potężnie i dla odciążenia kotwicy podpierałismy się silnikiem pracującym pół naprzód. Nie tylko wiało, ale również lało i to tak, że widoczność zmalała do kilkunastu metrów. Strugi wody wciskały się pod sztormiak każdą szczeliną między owiniętą ręcznikiem szyją a kołnierzem, wciekały rękawami przy każdym podniesieniu rąk, przesączały się przez dziurki szwów i przetarcia gumowej powłoki. Po kwadransie ubranie pod sztormiakiem było mokre, a w gumiakach chlupała woda. Całe szczęście, że temperatura wynosiła około plus 25°C. O szóstej rano do „Pogorii” zbliżył się kuter pilotowy. Fala była jeszcze duża i pilot nie odważył się przeskoczyć na nasz pokład. Krzyknął, abyśmy płynęli za nim. Przeszedł na „Pogorię” dopiero za osłoną portowych główek. Wyglądał nieco śmiesznie w krótkich białych spodenkach, podkolanówkach i sięgającym do kostek przeciwdeszczowym płaszczu. Przy spotkaniu z pilotówką przeżyłismy chwilę niepewności, czy nie popełniamy dyplomatycznej gafy, wywieszając pod prawym salingiem grotmasztu posiadaną banderę gospodarzy, której fragment stanowiły barwy Wielkiej Brytanii. Obecnie stosunki między Wielką Brytanią a RPA nie są najlepsze i nie byliśmy pewni aktualności bandery. Może obowiązywała ona jeszcze w okresie kolonialnym? Wątpliwości były o tyle uzasadnione, że bielska fabryka bander sprzedawała nam nieaktualną od ładnych paru lat banderę Egiptu i podobną gafę już raz popełniliśmy. Tym razem też się nie obyło bez potknięcia. Bandera była wprawdzie dobra, ale podnieśliśmy ją odwrotnie, bo ucho wszyto z niewłaściwej strony. Zauważyliśmy to pilnie obserwując banderę zbliżającej się pilotówki, ale równocześnie z nami zauważył też pilot i dyskretnie pokazał, że banderę należy odwrócić.

Błąd fabryki poszedł oczywiście na nasze konto.

## 18. POŁUDNIOWA AFRYKA NA NOWO ODKRYTA

Przyjęcie, jakie nam zgotowano w Durbanie, przeszło najśmielsze oczekiwania. Przede wszystkim zadbane o chłopców, przygotowując im dwudniowy, atrakcyjny program turystyczny. Zwiedzili miasto z wszystkimi jego atrakcjami, byli w delfinarium, oglądali unikalną hodowlę węży, podziwiali murzyńskie tańce w wiosce plemienia Zulu, odwiedzili zoo z rzadkimi okazami afrykańskiej fauny. Niestety, podobnie jak na Ceylonie nic nie wyszło z wizyty w parku narodowym. Do safari wyraźnie nie mieliśmy szczęścia. Tym razem nie zła organizacja wycieczki, ale pogoda pokrzyżowała plany. Ulewne deszcze tak rozmięczyły gleby, że odmówiono wpuszczenia naszego autokaru na tereny zamieszkałe przez żyjące na swobodzie stada lwów. Za to udała się wycieczka do wytwórni i probierni win. Nawet z pewnością się udała, bo Kaczory wróciły w różowiu-tkich humorach, a gdy wieczorem na przygotowanym dla nich przyjęciu w ekskluzywnej restauracji skorygowałem menu, zamieniając alkohol na sok pomarańczowy, burza protestów długo nie ustawała.

Przez jacht przewijały się tłumy. Radio, prasa, telewizja. Nie kończące się wywiady. Kolorowe zdjęcia „Pogorii”, scen z życia na niej, artykuły o „Szkole pod żaglami” ukazywały się na pierwszych stronach wszystkich gazet. Dla dziennikarzy byliśmy ewenementem. „Sanday Tribune” z 25 marca 1984 roku w artykule zatytułowanym „Witajcie, towarzysze!” pisała:

*... Przybycie w tym tygodniu do Durbanu około 50 komunistów na polskiej barkentynie „Pogoria” przedstawiło nam zupełnie odmienny obraz wschodniego bloku. Nic ze stereotypu naszych wyobrażeń o milczących, kwadratoszczekich,*

*ponurych biurokratach. Ci komuniści są przyjaźni i otwarci, tak nauczyciele, jak i uczniowie...*

Okazało się, że w Południowej Afryce mają mniej więcej takie samo pojęcie o komunizmie w Polsce, jak my o rasizmie u nich. Wizyta „Pogorii” pomogła obu stronom przybliżyć prawdę. Jakże szybko mogliśmy się osobiście przekonać o mądrości słów Heyerdahla, który głosi, że oceany łączą ludzi, a nie dzielą. Zaiste wiedza przeciętnego Polaka o tym wielkim kraju, leżącym na południowym krańcu Afryki, jest raczej skromna. Wiemy, że jest tam złoto, diamenty i uran, że biją Murzynów, i to na ogół wszystko. Przypomnijmy więc w telegraficznym skrócie historię tego państwa noszącego nazwę...

### Republika Południowej Afryki

Pierwszym Europejczykiem, który dotarł do południowego cypla Afryki, był portugalski żeglarz Bartholomeo Diaz. Działo się to w roku 1488. Cypel — wzięty pomyłkowo za wyspę — Diaz nazwał Wyspą Burz i dopiero później zmienił jego nazwę na Przylądek Dobrej Nadziei — nadziei na skolonizowanie tego kraju i odkrycie drogi do Indii. Drogę tę w dziesięć lat później odkrył Vasco da Gama, lądując również w południowej Afryce, ale pierwsze próby kolonizacji nie powiodły się. Król Portugalii Francisco de Almeida osobiście poprowadził pierwszą kolonizacyjną wyprawę. W południowej Afryce spotkał wojowniczych, inteligentnych, o jasnobrązowej skórze Hotentotów, którzy przybyli tu z północno-wschodniej Afryki około 1000 lat wcześniej. Portugalczycy poczęli brać za żony piękne Hotentotki, co nie podobало się męskiej części tego ludu i kolonizatorzy wraz z królem zostali wycięci w pień.



W 1652 roku przybyli tu Holendrzy. Flotą dowodził Jan van Riebeeck ożeniony z Francuzką, Marią de Quelleire — najpiękniejszą kobietą owych czasów, o której rękę współzawodniczyli królowie Anglii i Francji. Janowi van Riebeeck udało się skolonizować południową Afrykę, a jego żona odegrała w tym dziele ogromną rolę, kto wie, czy nie większą niż jej mąż. Ciekawostką jest fakt, iż wśród polskiej emigracji w RPA krąży nie mająca nic wspólnego z prawdą legenda, że Jan van Riebeeck był Polakiem, zamieszkałym w Holandii uchodźcą, którego nazwisko brzmiało Jan Rybka.

Osadnictwo holenderskie rozwijało się, ale do Południowej Afryki przybywało też wielu przedstawicieli innych narodowości, szczególnie Francuzów uchodzących z ojczyzny na skutek prześladowań religijnych. Prowadziło to często do ostrych waśni na tle narodowym wśród białych osadników, którzy równocześnie toczyli szereg wojen z miejscowymi plemionami murzyńskimi i Hotentotami. W 1781 roku Przylądek Dobrej Nadziei zajęli na kilkanaście lat Francuzi i okres ten należał podobno do najszcześniejszych w jego historii. Francuska kultura, sztuka, sposób odżywiania się i życia pozostawiły niezatarty do dziś, pozytywny wpływ na białą ludność RPA, a Cape Town wciąż jest nazywany Paryżem Afryki. W wyniku wojen angielsko-francuskich na przełomie XVIII i XIX wieku Południową Afrykę zajęli Anglicy i pozostali tam przez długie lata. Napływ ludności angielskiej i umacnianie się jej spowodowały, że holenderscy osadnicy, zwani Burami, byli zbyt słabi, by wydać wojnę intruzom, porzucili więc swe siedziby i rozpoczęli trwający kilka lat wielki marsz w głąb Czarnego Łądu. Tocząc krwawe walki z wypieranymi Murzynami zdobyli nowe tereny i stworzyli własne republiki, m.in. Orange, Free State, Transvaal.

Rok 1877 przyniósł proklamację rządu królowej Wiktorii, włączającej Transvaal do Commonwealthu — jak to się w takich przypadkach pisze — „na życzenie ludności”. Burowie odpowiedzieli na tę próbę z bronią w ręku i Anglia musiała uznać niepodległość Transvaalu. Anglicy zmienili taktykę: osiedlali się masowo w państwie Burów, czemu sprzyjało odkrycie tam bogatych pokładów złota, wykupywali ziemię, zdobywali przewagę ekonomiczną nad burską ludnością. Wreszcie sytuacja dojrzała do radykalnych posunięć i w 1899 roku ćwierćmilionowa, świetnie uzbrojona armia angielska, mimo bohaterskiej postawy Burów, położyła kres ich niepodległości, rozstrzygając słynną wojnę burską na swoją korzyść. Cała Południowa Afryka weszła w skład Brytyjskiej Wspólnoty Narodów — pojęcia tu właśnie zrodzonego. Powolny rozpad Brytyjskiego Imperium po II wojnie światowej umożliwił spełnienie marzeń Burów o niepodległym kraju. W wyniku referendum przeprowadzonego w 1960 roku (tylko wśród białych), powstała niezależna Republika Południowej Afryki.

RPA, liczącą ponad milion kilometrów kwadratowych powierzchni, zamieszkuje w sumie około 24 milionów ludzi. W tym jest 4,5 miliona białych oraz ponad 3 miliony kolorowych, tj. Mulatów i Azjatów. Resztę stanowią Murzyni należący do przeszło dziesięciu plemion, na ogół nieprzyjaźnie do siebie usposobionych. Właściciel przedsiębiorstwa zatrudniającego czarnych robotników musi zdecydować się tylko na jedno z plemion, jeśli nie chce mieć wojny w czasie pracy. Segregacja rasowa zabrania mieszanych małżeństw, ale honoruje je, jeśli zostały zawarte za granicą, na zasadzie siły faktu. Z tego, co zauważyłem, apartheid na co dzień realizowany jest raczej drogą ekonomiczną niż administracyjną. Na przykład eleganckie restauracje są tylko dla białych, ale to ze względu na niedostępne dla czarnych

ceny, natomiast jedząc lunch w niedrogiej restauracji kompleksu domów towarowych Cape Town byłem świadkiem, jak biały kelner obsługiwał czarnych klientów. Nie zauważyłem też żadnej segregacji rasowej wśród licznych grup południowoafrykańskich skautów, krzyżujących trasy swych wypraw ze szlakami naszych wycieczek.

Władzę w RPA sprawują biali. Obecnie są czynione nieśmiało próby stopniowego dzielenia się władzą z ludnością kolorową, a powolne tempo tych prób wywołuje liczne protesty i demonstracje, często krwawo tłumione przez policję. Moi rozmówcy w RPA twierdzili, że proces pełnej demokratyzacji musi być bardzo długi, bo oddanie władzy już teraz w ręce ambitnych, ale nieprzygotowanych do tego czarnych polityków spowoduje to, co stało się w sąsiadujących z RPA krajach: wieczne wojny domowe, mordy, upadek gospodarki.

W państwie tym, jeśli nie liczyć murzyńskich narzeczy, egzystują obok siebie dwa języki: africaans i angielski. Africaans to język Burów, zbliżony do staroholenderskiego. Około sześćdziesięciu procent białych uważa go za swój język ojczysty. Potomkowie Anglików oraz imigranci mówią po angielsku, ale w sumie ponad połowa ludności włada tymi obydwoma językami. Wszelkie napisy informacyjne i urzędowe dokumenty są dwujęzyczne. W szkolnictwie, zorganizowanym na wzór angielski, oba języki występują równolegle, niezależnie od siebie.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że Południowa Afryka jest kolebką skautingu. Jego inicjatorem był angielski generał Baden Powell, który w czasie wojny burskiej niejednokrotnie wykorzystywał wiadomości o przeciwniku zdobywane przez młodych, sprytnych chłopców i począł tworzyć z nich zorganizowane oddziały. W ten sposób pozytywnym efektem niesławnej dla Anglii wojny stał się potężny ruch

harcerski zaakceptowany na całym świecie. Jeśli potomkowie Burów nie wstydzą się rodowodu swego skautingu i sławią idee Baden Powella, nie ma powodu byśmy i my zapominali o jego nazwisku. Podobnie jak apartheid nie powinien nam przesłaniać faktu, że RPA to najbogatsze i najpotężniejsze państwo Afryki, o dużej dynamice rozwoju. Było też naszym sojusznikiem w latach II wojny światowej. Pamiętajmy, że kilkudziesięciu południowoafrykańskich pilotów zginęło nad płonąca w powstaniu Warszawa, a wielu polskich żołnierzy i sierot znalazło po wojnie w Południowej Afryce drugą ojczyznę.

Przejawom ludzkiej życzliwości nie było końca. Z Cape Town przyjechała Fry Joan z tamtejszego królewskiego jachtklubu i przywiozła nam listy. Z paczką listów zgłosił się znany w kraju trener piłkarski pan Tymowicz. Przyjechał w odwiedziny do syna, a przed odlotem przeczytał w prasie, że „Pogoria” przybędzie do RPA i stwierdził, iż termin jej przybycia pokrywa się z okresem jego pobytu. Uznał za naturalne nawiązanie kontaktu z rodzicami chłopców i zabranie dla nich korespondencji. Oczywiście wracając do kraju, zabrał też torbę naszych listów.

Firma, specjalizująca się w oczyszczaniu podwodnych części kadłuba z wodorostów, zgłosiła chęć zgolenia „brody”, jaką obrosło dno „Pogorii”, i wykonała to gratis. Jakiś starszy pan wręczył nam własnoręcznie wykonany model żaglowca w butelce.

— Dla „Pogorii” — powiedział.

Swoją drogą ciekaw jestem, gdzie jest obecnie ten model.

Przed wyjściem z portu połączyłem się przez ukaefkę z kapitanatem. Pytałem między innymi o prognozę pogody.

Do rozmowy włączył się Chris Bonnet, szef miejscowej Akademii Żeglarstwa Oceanicznego. Powiedział, abym się nie martwił o prognozę, bo wybiera się na „Pogorię” i przyniesie aktualną mapę pogody. Rzeczywiście przyszedł, przyniósł mapę, zaktualizowany wykaz stacji i terminów prognoz oraz udzielił nam szeregu cennych rad w związku z planowaną żeglugą wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Na dodatek obdarował kadrę ślicznymi koszulkami z emblematem akademii. Zrewanżowaliśmy się koszulką Bractwa Żelaznej Szekli i krawatem.

Wiele osób zapraszało nas do swych domów, zabierało na przejażdżki po mieście, pomagało załatwić różne sprawy. Firma, której trzech specjalistów biedziło się przez dwa dni nad naprawą naszego radaru, odmówiła przyjęcia pieniędzy za zakończoną sukcesem pracę.

Odwiedzający nas Polacy nie ukrywali wzruszenia na widok biało-czerwonej bandery. Przyjeżdżali z głębi kraju, pokonywali setki kilometrów, by ją zobaczyć. Był wśród nich kapitan Stanisław Paulo, absolwent Szkoły Morskiej z 1930 roku. Żegnając się ze mną miał łzy w oczach. Chciałem go uściskać, czułem instynktownie, że on też miał ten zamiar, ale krępował się, a mnie, młodszemu, wydawało się, że nie wypada zrobić pierwszego kroku w tym kierunku. Podaliśmy sobie tylko ręce. Zaraz potem żałowałem swej powściągliwości, zdając sobie sprawę, że zachowałem się głupio, jak Stanley przy spotkaniu z Livingstonem.

Wypływaliśmy w burzliwą pogodę. Chłopcy wdrapali się na reje, by paradą rejową ucieszyć oczy widzów. Tłum na nabrzeżu — większy od tego, który nas żegnał w Gdyni i od tego, który nas tam później witał — śpiewał „Sto lat” i płakał. Kilkanaście jachtów, nie zważając na wysoką falę, odprowadziło „Pogorię” daleko w morze.

Droga morska wokół Przylądka Dobrej Nadziei nie należy

do bezpiecznych. Z Durbanu wiedzie ona wzdłuż wschodnich wybrzeży Afryki i pokrywa się z nurtem prądu Agulhas, osiągającym prędkość sześciu węzłów. Ten właśnie szlak, znaczone przebiegiem dwustumetrowej izobaty, na której prąd jest najszybszy, słynie z najwyższych na świecie fal. Powstają one przy czołowym spotkaniu silnego wiatru z silnym prądem i osiągają wysokość dwudziestu metrów. A trzeba dodać, że sztormy przechodzą tędy średnio co pięć dni. Tak dużą ich częstotliwość wyjaśnia jeden rzut oka na mapę synoptyczną tego rejonu. O kilka stopni geograficznych na południe od Przylądka Dobrej Nadziei — którego pierwotna nazwa notabene brzmiała Przylądek Burz — izobary zwiłają się w kształt głębokich niżowych wirów, sunących jeden za drugim z zachodu na wschód. To słynne ryczące czterdziestki, silnie oddziaływujące na pogodę również w nieco wyższych szerokościach. W pobliżu samego przylądka prąd Agulhas zderza się z zachodnim Prądem Benguelskim. Czasem, między październikiem a kwietniem, sięga tu skrzydło cyklonu „Mauritius”, który potrafi okrążyć Madagaskar od zachodniej strony. Wszystko to razem stwarza w tym rejonie niezły kocioł czarownic.

Sztorm mieliśmy więc zapewniony. Na razie jednak szliśmy na pełnych żaglach. Sztaksle postawiliśmy jeszcze w kanale portowym, aby pomóc maszynie w przebijaniu się przez wpadającą do portu przybojową falę, a po kilku zwrotach, gdy odsunęliśmy się na bezpieczną odległość od lądu, stanęły żagle rejowe. Pędziliśmy z wiatrem osiągając chwilami dziesięć węzłów, a prąd dokładał jeszcze kilka.

Dziewięciu pasażerów, których zabraliśmy z Durbanu do Cape Town, oniemiało z zachwyty. Wśród nich było dwóch młodych ludzi polskiego pochodzenia: Marek Masojada i Chris Matuszek. Ten drugi był fotoreporterem. Jego piękne zdjęcia z „Pogorii” mogliśmy oglądać w kapsztadzkich gazetach.



Goście byli zachwyceni nie tylko żegluga. Trafili akurat na urodziny Izabelki Ansorge i Wojtka Tokarskiego, czyli Talara, mieli więc okazję zobaczyć, jak je obchodzimy i posłuchać, jak śpiewamy. A przy tym urodziny uświetniono występami kabaretu. Bardzo im się podobał, chociaż nie wszystko mogli zrozumieć. Szkoda, bo było to jedno z bardziej udanych przedstawień. Chłopcy zaprezentowali kapitalną satyrę pogoriowej nawigacji, sprecznych komend, rzucanych oglupiałemu sternikowi przez kilka jednocześnie rządzących na pokładzie osób, świetnie podpatrzyli i sparodiowali Walerię uczącą się polskiego.

Po dwóch dniach przyszedł spodziewany sztorm. Dmuchał z siłą 10°B, a wysokość fali osiągała sześć metrów. Uciekliśmy z niebezpiecznej głębokości dwustu metrów pod osłonę brzegu i sztormowaliśmy przez dobę. Gdy wiatr zelżał do około 4°B, dodaliśmy żagli i mimo utrzymującej się jeszcze jakiś czas wysokiej fali, „Pogoria” ruszyła w dalszą drogę na południe.

Wokół jachtu krążyło mnóstwo petreli, z ogromnym mistrzostwem szybujących między stromymi falami. Pojawiło się stado fok, widziano ogromną płaszczkę i rekina. W piątek 30 marca o północy wyrwał załogę na pokład alarm manewrowy. Okazało się, że przekraczaliśmy właśnie granicę między Atlantykiem a Indykiem, jak czasem nazywaliśmy Ocean Indyjski. Umowną granicę między oceanami wyznacza nie Przylądek Dobrej Nadziei, jak się to powszechnie sądzi, lecz położony nieco dalej na wschód Cape Agulhas, czyli Przylądek Igielny — najbardziej na południe wysunięty punkt Afryki. Jednak turystów wozi się na leżący dużo bliżej Cape Town, a więc łatwiej dostępny Przylądek Dobrej Nadziei, po czym przewodnik recytuje sakramentalne: „Na lewo Ocean Indyjski, na prawo Atlantycki, wracamy do autokaru”. Część z nas też miała później okazję obejrzeć

Przylądek Dobrej Nadziei od strony lądu, na razie jednak był on jeszcze przed dziobem „Pogorii”, załoga zaś uczciła szampanem fakt ponownego wpłynięcia na wody Atlantyku.

O czwartej rano objąłem wachtę, a godzinę później przysła mgła. Widzialność spadła poniżej dwustu metrów. Całe szczęście, że znów dysponowaliśmy radarem, bo szlak wiódł wzdłuż ruty statków, a mapa ostrzegała o możliwości spotkania gór lodowych. Stałem na mostku, wbijając oczy w ścianę mleka przed dziobem, wyteżając słuch i co dwie minuty nadawałem sygnał mgłowy: jeden długi, dwa krótkie. Kapitan stwierdził, że przeciągam mój długi sygnał o pół sekundy i polecił mi nadawać sygnały ze stoperem w rękę. Gapiłem się więc w stoper, jak sroka w gnat, a włącznik syreny naciskałem na ślepo. Niestety chciało, że tuż obok przycisku uruchamiającego syrenę był guzik dzwonka alarmowego. W pewnej chwili pomyliłem się i zamiast syreny na maszcie odezwały się dzwonki pod pokładem obwieszczające alarm do żagli. Kapitan spiorunował mnie wzrokiem. Na pokład wyskoczył Andrzej Drapella, Marek Stryjecki i... nikt więcej. A przecież mogła to być sprawa życia i śmierci, przecież nikt nie wiedział, że to była pomyłka. Alarm był słyszalny, co potwierdziło zachowanie Karmeny wstrzymanej przez Mirka w połowie drogi na górę i reakcja wachty kambuzowej, która natychmiast wyskoczyła z koi i zajęła się pracą w kambuzie, gdyż to zwalniało ją od udziału w alarmie. Moja pomyłka ujawniła rażące niedociągnięcia w dyscyplinie na statku.

Poranna pobudka potwierdziła to samo. Otrzymałem od kapitana rozkaz postawienia bezana. Chciałem, by ta pracowita czynność zastąpiła codzienną gimnastykę. Było to możliwe pod warunkiem punktualnego wzięcia się do roboty, jednakże trudności z podniesieniem załogi z koi sięgnęły



szczytu. Mirek zameldował mi, że pomieszczenie, w którym śpi trzecia wachta, jest zamknięte na klucz i nikt nie reaguje na dobijanie się do drzwi. Później okazało się, że wachta postanowiła zrobić Mirkowi kawał. Chłopcy schowali się gdzieś, a puste pomieszczenie zamknęli. Tak czy owak załoga pojawiła się na pokładzie z takim opóźnieniem, że bezana przed śniadaniem postawić nie zdążyłem. Wprawdzie Andrzej Drapella powtórnie zaprotestował przeciw stawianiu bezana w czasie mgły, ale to już inna kwestia. Nie zmieniła ona faktu, że postępowanie chłopców, bez względu na jego przyczyny czy intencje, sprawiło, że na załogę nie można było liczyć w potrzebie. Tego tolerować nie mogłem. Zaządałem ukarania sześciu autorów kawału zamianą wyjścia na ląd w pierwszym dniu pobytu w Cape Town na pracę dla jachtu. Wywołało to burzę protestów, płaczu, a wśród kadry bardzo ostrą dyskusję, ale karę kapitan zatwierdził. Ukarani pozostawszy na jachcie próbowali sabotować pracę wyznaczoną przez bosmana. Doszło do męskiej rozmowy: nie wykonacie, będziecie ją kończyć jutro i pojutrze. Pomogło. Chłopcy wiedzieli, że słowa dotrzymam i uczciwie wzięli się do malowania bezanmasztu. Doceniając solidność tej pracy zgodziłem się na ich wyjście po południu do miasta. Ale ich pracowitość była przeze mnie wymuszona. Zupełnie się nie rozumieliśmy. Stali na stanowisku, że im się po prostu wycieczka należy i basta. Karę uważali za zbyt ostrą: przepadła im przecież kolejna wyprawa do probierni wina.

Przed samym portem mgła ustąpiła nagle, jak nożem uciął. „Pogoria” defilowała wzdłuż pasma wzgórz, zwanych Dwunastoma Apostołami. Widać było słynną Górę Stołową, z której nazajutrz mieliśmy podziwiać panoramę Cape Town. Na powitanie wypłynęła flotylla motorowych i żaglowych łodzi. Na jednej z nich znajdował się Sol Kreiner,

burmistrz Cape Town. Miły, bezpośredni, z poczuciem humoru. Podejmując nas później w ratuszu, zaimponował chłopcom swobodnym stylem bycia, gdy bez żenady przed kamerami reporterów zdjął swój krawat, by zawiązać ofiarowany mu przez nas, z symbolem Bractwa Żelaznej Szekli.

Pobyt w Cape Town upłynął pod znakiem łączności z Polonią. Tamtejsi Polacy to stara emigracja z czasów wojny i jej — należy to podkreślić — mówiące po polsku dzieci oraz wnuki. Dzielni wartościowi ludzie; zdobyli wysoką pozycję w społeczeństwie. Fakt, że się jest Polakiem lub polskiego pochodzenia otwiera w Afryce Południowej wiele drzwi. Wizyta „Pogorii” była okazją do spotkania całej Polonii z Cape Town i okolic. Zorganizowano je w formie pikniku, zwanego tam braal, co oznacza pieczenie mięsa na otwartym ogniu. W lesie, niedaleko miasta zgromadziło się kilkaset osób. Poznaliśmy przy tej okazji wiele interesujących ludzi. Wśród nich był...

### Jerzy Świechowski

W 1933 roku wyruszył z Polski niewielki jacht, słup o długości 8,5 metra i 45 m<sup>2</sup> powierzchni ożaglowania, z zamiarem dotarcia do Chicago, aby uświetnić Polski Dzień odbywającej się tam Światowej Wystawy „Century of Progress”. Jacht nosił nazwę „Dal”, a jego załogę stanowili: Andrzej Bohomolec, oficer ułanów, Jan Witkowski, absolwent Szkoły Morskiej oraz oficer marynarki Jerzy Świechowski. „Dal” dotarła na miejsce przeznaczenia nie bez przeszkód, przechodząc po drodze przez oko cyklonu. Jej obecność w Chicago stała się nie lada sensacją, bo też pokonanie Atlantyku na małym żaglowym jachcie było w owych czasach ogromnym wyczynem.

„Dal” pozostała w Chicago jako obiekt muzealny, prezentowany publiczności przez 35 lat. W 1968 roku ze względu na szczupłość miejsca w muzeum i niewielką już w dzisiejszych czasach atrakcyjność eksponatu dla amerykańskiej publiczności, zrezygnowano z jego wystawiania. Jachtem zaopiekował się mieszkający w USA Ireneusz Gieblewicz, który wyremontował „Dal” i doprowadził do tego, że wróciła do Polski na pokładzie statku, a ostatni odcinek podróży z RFN pokonała nawet pod żaglami. Obecnie „Dal” jest cennym eksponatem Muzeum Morskiego w Gdańsku, gdzie sąsiaduje z jachtem „Opty”, na którym Leonid Teliga jako pierwszy Polak samotnie opłynął świat.

Jerzego Świechowskiego losy rzuciły do Cape Town. Jego willa nazywa się „Dal”.

Wprost z pikniku zabrano nas do prywatnych domów, goszczono w najlepszych lokalach, pokazywano miasto i okolice. Mnie porwali państwo Stawiszyńscy. Dzięki nim mogłem obejrzeć Przylądek Dobrej Nadziei od strony lądu, zobaczyć żyjące w rezerwacie springboki, czyli antylopy będące symbolem Południowej Afryki, a przede wszystkim bardzo wiele dowiedzieć się o niej i o tym, jak się tu żyje. Okazało się przy tym, że pan Ludwik Stawiszyński jest absolwentem tego samego wydziału Politechniki Warszawskiej, co ja; studia ukończył rok przede mną. Mili, szczerzy, kulturalni, sympatyczni i wartościowi ludzie. Nic dziwnego, że w RPA cenią i lubią Polaków. Dzień następny spędziłem z Kaczorami w towarzystwie pani Gara i jej gościnnej rodziny.

Pisząc o południowoafrykańskiej Polonii nie można pominąć szczególnego członka tej społeczności. Jest nim...

## Ksiądz Walenty Tanajew

Urodził się w... Chinach i jest... Rosjaninem, chyba jedynym w Południowej Afryce. Ma 79 lat, wygląda na sześćdziesiąt i jest kapelanem portu w Cape Town. Jego młodość związała się z dalekim Charbinem, silnym ośrodkiem polskości, gdzie istniał nawet syberyjski hufiec polskich harcerzy, w którego działalności należy szukać prapoczątków polskiego żeglarstwa. Właśnie w Charbinie Walenty Tanajew ukończył polskie liceum, bo rosyjskie miało dużo niższy poziom. Wychowywany po śmierci rodziców przez polskie zakonnice, został księdzem i wyniósł z ich środowiska oraz ze szkoły bezbłędną znajomość polskiego, umiłowanie naszej literatury, poezji i pieśni. Ksiądz Tanajew godzinami może śpiewać dawne piosenki polskie, recytować zapomniane już strofy patriotycznych wierszy. Odprawia dla Polaków nabożeństwa po polsku i walczy o to, by Polonia wybudowała w Cape Town polski kościół. Na „Pogorii” ksiądz Tanajew też odprawił mszę, a potem popędził w tym samym celu na stojący niedaleko polski, choć pływający pod peruwiańską banderą, statek rybacki „Centaurus”.

Walenty Tanajew jest też entuzjastą... otrębów. Spożywa je trzy razy dziennie i twierdzi, że one właśnie dają mu energię czterdziestolatka. Nam też podrzucił kilka worków tego specjału i codziennie kontrolował, czy są podawane przy posiłkach. Jedliśmy posłusznie, my i nasi goście.

W Cape Town wyokrętowała grupa zagranicznych żeglarzy płynących z nami z Durbanu. Żegnaliśmy ich z żalem, bo byli nie tylko dobrą załogą, ale i przemiłymi ludźmi. Na wolne miejsca zaokrętowano kilka nowych osób. Najmłodszymi z tej grupy byli dwaj skauci, wspaniali chłopcy, którzy po raz pierwszy zetknęli się z żeglarstwem i bardzo szybko



opanowali nie tylko jego podstawy praktyczne, ale też zadali sobie (i mnie) sporo trudu, by dogłębnie opanować teorię nawigacji. Uczyłem ich z przyjemnością.

Płynął też z nami Donald Shave, właściciel firmy budowlanej, były rybak, żeglarz mający na swym koncie samotny rejs przez Atlantyk. Donald zaokrętował z własnym sekstansem i mapami. Zamierzał płynąć tylko do Wyspy św. Heleny, ale tak mu się podobało, że przedłużył sobie urlop o miesiąc i dopiero z Azorów wrócił do domu.

Najstarszym naszym gościem i chyba w ogóle najstarszym żeglarzem, jaki kiedykolwiek pływał na „Pogorii”, był Ernst Gerhard. Liczył sobie 79 lat, ale trzymał się krzepko, rwał się do chodzenia po rejach, a i inne marynarskie zajęcia nie były mu obce.

Kolejnym naszym gościem był Mietek Borysławski, Amerykanin zamieszkały w Cape Town i prowadzący tam własną firmę architektoniczną. Urodził się w Polsce tuż po wojnie, ale jako dziecko wyjechał z rodzicami. Niespokojny duch, zwiedził pół świata. Samotnie i we dwójkę wędrował po Południowej Ameryce, koczował wśród Indian żyjących jeszcze na poziomie plemiennej wspólnoty. Na rejs zdecydował się w ciągu pięciu minut. Po kilku dniach żeglugi zapytał nieśmiało, czy zezwolilibyśmy mu postawić podczas apelu polską banderę. Oczywiście uzyskał zezwolenie i stawiał ją nie raz. Mietek marzył o Polsce znanej mu tylko z mglistych obrazów dzieciństwa, opowiadań ojca oraz z tego, co o niej słyszał i czytał. Zrealizował swe pragnienia i dopłynął z nami do Ojczyzny, gdzie chciał poszukać swych korzeni, a może nawet osiedlić się.

Gdy opuszczaliśmy Cape Town, jak w Durbanie zegnały nas tłumy, podobnie jak tam zgłosił się przed wyjściem miły pan z mapą pogody i terminami prognoz, tak samo odprowadzała nas flotylla jachtów. Razem z nami opuszczał port

„Centaurus”. Odstał swoje dwa rekreacyjne dni, które należą się załodze raz na kilka miesięcy i znów szedł łowić, gdzieś pod brzegi Antarktydy. Kapitan zegnał nas przez ukaeskę, a my jeszcze raz podziękowaliśmy mu za cenny dar: kilkanaście kartonów mrożonej ryby.

„Pogoria” okryła się żaglami, wykonała kilka zwrotów na zamówienie naszej nigdy nie nasyconej, ekipy TV i wyszła na Atlantyk.

## 19. ATLANTYK PO RAZ WTÓRY

Pierwsza noc powrotnej już, atlantyckiej żeglugi spowiła „Pogorię” oparami mgły, którą rozgonił wkrótce silny wiatr wiejący z południa i odchylający się ku zachodowi. Wydawało się, że chwyciliśmy regularny pasat. Po dwóch dniach pękł na całej długości bez widocznej przyczyny wysłużony grot, a potem, jak na ironię, nastały cisze. Po dziesięciu dniach żeglugi w zmiennych warunkach, pod żaglami i na silniku, dogoniliśmy amerykański jacht „Emma Goldmen”, z którym Krzysztof od dłuższego czasu utrzymywał kontakt radiowy. Spory kecz, na nim dwóch ludzi. Jeden z nich, właściciel jachtu, jest już od przeszło siedmiu lat w podróży. Przez ten cały czas pływał z żoną i dzieckiem, ale teraz żona poleciała z Cape Town do USA, by urodzić następną pociechę. Zabrała też z sobą poprzednią, a na ich miejsce zaokrętował przyjaciel szczęśliwego taty. Udawali się do Brazylii via Wyspa Świętej Heleny. W Brazylii zamierzali sprzedać jacht, wrócić do Stanów, popracować trochę, póki nowo narodzone dziecko nie podrośnie, i kupić nowy jacht, więk-

szy, bo ten byłby już za ciasny dla czteroosobowej rodziny. Szczęśliwi Cyganie oceanów, którzy nie marnują życia w pogoni za pieniędzmi.

Wzięliśmy jacht na hol, a Amerykanów na pokład. Zjedli z nami kolację, wykąпали się, obejrzeni film z wideokasety i ułożyli się do snu. Wydawało się im i nam, że wreszcie wyśpią się spokojnie, bez potrzeby martwienia się o jacht, wachtę, nawigację. Nic z tego. Koło drugiej w nocy wszystkich obudził sygnał alarmu manewrowego. Oficer wachtowy ani asystent nie zwrócili uwagi na to, że hol się przetaił i zgubiliśmy jacht. Całe szczęście, że ten fakt został dość szybko zauważony. Zgubę odnaleźliśmy, ale jej załoga zdecydowała się jednak powrócić do siebie. Zresztą byliśmy blisko celu. Przed nami widoczna już była...

### Wyspa Świętej Heleny

Niewielka wysepka na południowym Atlantyku. Wymiaru w przybliżeniu 20 na 12 km, powierzchnia 161 km<sup>2</sup>. Wznoszące się na wyspie góry o wysokości ponad 800 m czynią ją widoczną z odległości 60 Mm. Wewnątrz piękna, pełna tropikalnej zieleni, gór, dolin, łąk, zagajników, poprzerzynana strumieniami, z zewnątrz robi ponure wrażenie. Nieprzystępne brzegi, wybiegające wprost z morza pionowymi skałami, upodobniają wyspę do mrocznej twierdzy. Tylko w jednym miejscu leżąca między górskimi grzbiecami dolina spada ku morzu, tworząc wąską wyrwę w skalnym murze. W tej dolinie rozłożyło się maleńkie, jedyne na wyspie miasteczko Jamestown i tylko tu znajduje się dogodne miejsce do lądowania łodzi. Portu nie ma. Stoi się na kotwicy, a łączność z lądem zapewnia kursująca łódka. Fala rzuca nią o kamienne nabrzeże, nad którego skrajem umo-

cowano belkę ze zwisającymi z niej linami. Pomagają one wyskoczyć i wskoczyć do łodzi, utrzymywanej za pomocą wiosel i odbijaczy w przyzwoitej odległości od twardego nabrzeża. Fala podnosi łódkę w górę, wyskakujący z niej pasażer łapie za linę i hop! na brzeg, a załoga pozostała w łodzi w tym samym czasie odpycha ją z całej siły od kamiennej ściany. Pod tym względem nic się nie zmieniło od czasów Napoleona i wcześniejszych.

Wyspa została odkryta w 1502 roku przez João de Nova Castella, komandora portugalskiej floty wracającej z Indii. Odkrycie to trzymano w sekrecie aż do roku 1588, kiedy to powtórnie odkrył ją sir Thomas Cavendish. W roku 1645 wzięli wyspę na kilka lat w posiadanie Holendrzy, ale porzucili po usadowieniu się na Przylądku Dobrej Nadziei. W późniejszych latach wyspa jeszcze kilkakrotnie przechodziła z holenderskich rąk w angielskie i odwrotnie, aż ostatecznie w roku 1673 osiedlili się na niej Anglicy, a konkretnie Kompania Wschodnioindyjska. Od roku 1834 wyspą administruje rząd Wielkiej Brytanii.

Swą sławę Wyspa św. Heleny zawdzięcza oczywiście Napoleonowi, który został przewieziony na nią po klęsce pod Waterloo, na pokładzie HMS „Nordumberland” w dniu 15 października 1815 roku. Cesarz zmarł tu 5 maja 1821 roku, jak wszystko wskazuje, na skutek systematycznego podtruwania arszenikiem na polecenie gubernatora wyspy. Początkowo Napoleon mieszkał w ładnej, ale małej willi w Jamestown. Później przeniósł się do większego, lecz niezbyt reprezentacyjnego budynku w głębi wyspy, a następnie do wybudowanej tuż obok rezydencji Longwood, zostawiając poprzedni dom do dyspozycji swej służby. Longwood to duży, dwuskrzydłowy, parterowy budynek otoczony ładnym, obszernym ogrodem. Wszystkie trzy budynki, w których mieszkał cesarz, istnieją do dziś. Nie przetrwała tylko



czwarta rezydencja zbudowana dla niego, do której nie zdążył się już przeprowadzić.

W Longwood mieści się obecnie interesujące muzeum, będące pod opieką rządu Francji. Zawiera używane przez Napoleona sprzęty, broń, książki, dokumenty, bogatą kolekcję obrazów i portretów. Z jednego z nich spogląda na zwiedzających młoda, sympatyczna twarz przystojnego oficera w polskim mundurze. To kapitan Piątkowski, który wraz z innymi członkami cesarskiej świty towarzyszył cesarzowi aż do końca.

Napoleon został pochowany samotnie o kilka kilometrów od Longwood, w uroczym zakątku wyspy, który lubił odwiedzać podczas konnych spacerów. Obecnie skromny grobowiec Napoleona jest pusty. W 1840 roku ekshumowano jego szczątki i przewieziono z honorami do Francji na pokładzie wojennego żaglowca francuskiej floty.

Wyspa św. Heleny w chwili odkrycia była bezludna. Do obsługi stacjonujących na niej garnizonów potrzebna była ludność cywilna, sprowadzano więc z Afryki czarnych niewolników. Murzyńskie niewolnice i nudzące się wojsko to najlepsza recepta na zasiedlenie wyspy. Dziś zamieszkuje ją około pięć i pół tysiąca Mulatów o różnym odcieniu skóry: od hebanu po zupełną biel. Ludność żyje z rybołówstwa, naturalnych produktów wyspy i... dotacji rządu Wielkiej Brytanii. Na wyspie rosną cytryny, banany, figi, pomarańcze, bawełna. Jest trochę bambusów, kaktusów, palm i innych drzew. Żyją tu zające, bażanty, drobne ptactwo. Hoduje się bydło i uprawia ziemię. Działa dwanaście szkół i przedszkoli, w tym jedna szkoła średnia. Obowiązek nauczania obejmuje dzieci od 3 do 17 lat. Szkolnictwo prowadzone według systemu angielskiego jest jednak zmodyfikowane stosownie do lokalnych potrzeb. Bardzo wiele uwagi poświęca się nauce

czynności gospodarczych. Każdy chłopiec po skończeniu szkoły ma nieźle opanowaną stolarkę. W przyszłości sam będzie musiał zrobić sobie meble, bo importowane są niesłychanie drogie, a o deski znacznie łatwiej. Dziewczęta uczą się robót ręcznych, haftu, cerowania, gotowania, a nawet same wyrabiają nici z włókien liści palmowych. Gotowanie i nauka przygotowywania przetworów jest traktowana bardzo poważnie. Na przykład dżem zrobiony przez dziewczęta na początku roku szkolnego jest przechowywany w szkolnym magazynie i oceniany dopiero pod koniec roku. Jeśli w tym czasie pojawi się na nim pleśń, nie ma co marzyć o pozytywnej ocenie. Osiągnięcia szkolnictwa, jego organizacja, zaangażowanie nauczycieli i opieka władz są imponujące. W ogóle wszystkie biedne społeczeństwa, z którymi zetknęliśmy się na trasie naszej wędrówki, postawiły na edukację, na rozwój szkolnictwa, podnoszenie jego poziomu, zdając sobie doskonale sprawę, że od tego zależy ich przyszłość. A nas wciąż jeszcze stać na łączone klasy, naukę na trzy zmiany i niskie pensje dla inteligencji.

Najwyższą władzę na wyspie sprawuje gubernator mianowany przez królową Anglii. Jest on jednocześnie zwierzchnikiem gubernatorów pięciu innych wysepek, tworzących tzw. grupę Tristan da Cunha, leżących ponad 1000 Mm na południe od Wyspy św. Heleny. Wyspy te odkryte przez portugalskiego admirała, od którego imienia i nazwiska wzięły swą nazwę, były bezludne. Zatrzymywali się czasem na nich łowcy fok, a jeden z nich, Amerykanin Jonathan Lambert ogłosił się nawet w 1811 roku ich królem, ale wkrótce je porzucił i od 1816 roku panuje tam niepodzielnie Anglia. W czasach gdy Napoleona więziono na Wyspie św. Heleny, na wyspach Tristan da Cunha sprowadzono baterię artylerii i pozostawiono do ich obsługi angielskich marynarzy oraz oddział Hotentotów. Potem osiedlili się tam wielo-

rybnicy i tak stopniowo wyspy zyskiwały stałych mieszkańców. O ich przywiązaniu do wyspiarskiej ojczyzny świadczy fakt, że gdy w 1961 roku wybuch wulkanu zmusił ludność jednej z tych wysp do ucieczki i wszystkich ich ewakuowano do Anglii, po kilku latach większość z nich wróciła.

O 700 Mm na północny zachód od Wyspy św. Heleny znajduje się nieco mniejsza od niej wyspa Ascention, czyli Wyspa Wniebowstąpienia, odkryta w 1501 roku też przez Portugalczyków. Od roku 1815 należy do Wielkiej Brytanii. W roku 1976 mieszkało na niej około 1100 osób i dużo żółwi. Obecnie Ascention jest bazą Royal Navy i nie mogliśmy jej odwiedzić, mimo że szlak „Pogorii” przebiegał w pobliżu. Nie uzyskaliśmy zezwolenia.

„Pogoria” tańczyła na kotwicznym łańcuchu o sto czy dwieście metrów od brzegu wyspy, ale kotwica trzymała wyjątkowo dobrze. Tankowaliśmy wodę. Sączyła się ona długim, cienkim węzem podanym z lądu na pokład, a tempo jej przepływu przekreśliło pierwotne, kapitańskie plany jednodniowego postoju. Dwa dni były zapewnione, zwłaszcza że oprócz normalnych zbiorników napełnialiśmy jeszcze zbiorniki balastowe. Zmagazynowane w nich dodatkowo szesnaście ton wody nadawało się wprowadzić tylko do mycia, ale i to w tropikach było nie do pogardzenia, tym bardziej że czekał nas najdłuższy odcinek rejsu.

Pierwszego dnia pobytu, z kanapkami w chlebakach i herbatą w bidonach, odbyliśmy ponad dwudziestokilometrową pieszą wycieczkę do grobu Napoleona oraz jego rezydencji — muzeum w Longwood. Tam odbyła się jeszcze jedna nietypowa lekcja historii. Epoka napoleońska kończy właśnie program tego przedmiotu w II klasie. Długi marsz był potrzebny chłopcom, którzy na jachcie nie mieli zbyt wielu okazji do biegania i chodzenia.

Wycieczka nie wyczerpała całkowicie energii Kaczorów.

Wieczorem na pokładzie odbyła się dyskoteka. Dziewcząt nie było dużo, bo przesłane z jachtu wieści zapowiadały nasze przybycie poprzedniego dnia i wówczas to oczekiwał nas tłum nastolatków, które ściągnęły z całej wyspy, a nie doczekawszy się powędrowały do domów. W każdym razie wśród przewiezionych na pokład dziewcząt jedna była naprawdę śliczna, zgrabna, tańczyła z południowym temperamentem i miała w sobie coś, co mężczyznom nie pozwalało oderwać od niej oczu. Ponieważ zdarzało się, że zabieraliśmy gratis z kraju do kraju, jak to mówiono, „oenzetowskie sierotki”, kapitan zapytał dziewczynę, czy nie miałaby ochoty popłynąć.

— Czemu nie? — odpowiedziała czekoladowa piękność.  
— Muszę tylko zapytać rodziców.

Nie wzięła jednak pod uwagę, że popłynąć łatwo, wrócić trudniej. Wysładzenie jej na najbliższej Wyspie Wniebowstąpienia, skąd zapewne jakąś okazją mogłaby się zabrać na Wyspę św. Heleny, nie wchodziło w rachubę, bo tam nie chcieli nas przyjąć, z Azorów musiałyby lecieć samolotem do Cape Town, a stamtąd wracać statkiem. Statek kursuje raz w tygodniu, czyli doszłaby opłata za hotel. W sumie przyjemność ta kosztowałaby majątek, na co rodziców dziewczyny nie było stać.

Jednak nazajutrz rano tata naszej ślicznotki w odświeżonym ubraniu zameldował się u kapitana. Wyglądało to nieco groteskowo, bo tatuś przybył na jacht... wpływ, z garniturem równiutko złożonym w kostkę, umieszczonym na głowie i przypiętym do niej paskiem od spodni. Stwierdził, że przemysł w rodzinnym gronie sprawę, pieniędzy na zapewnienie powrotu dla córki nie mają, ale jest to jedyna dla niej okazja, by wyrwać się z wyspy i oni nie chcą przekreślać szansy odmiany jej losu na niewątpliwie lepszy, jaki może jej ofiarować szeroki świat. Niech płynie i nie wraca, ale

stawiają tylko jeden warunek: żeby kapitan ją adoptował!

Rzecz jasna, nic z tego nie wyszło. Załoga współczuła dziewczynie, a jednocześnie chichotała po kątach, wyobrażając sobie scenę powitania małżonków po powrocie do Gdyni kapitana z czarnoskórą córeczką.

Następną wycieczkę zafundowali nam gospodarze, obwoząc załogę po wyspie mikrobusem, zapoznając z systemem szkolnictwa i umożliwiając wspinaczkę na najwyższy szczyt wyspy. Zdążyliśmy jeszcze ucieszyć oczy cudownymi krajobrazami, gdy nadciągnęły niesione pasatem chmury, szczyt spowiła mgła, a na całej nawietrznej stronie wyspy zaczął padać deszcz. Po zawiętrzonej panowała dobra pogoda, a rozcinane szczytami obłoki przesłaniały częściowo niebo łagodząc upał.

Po południu wyrwaliśmy kotwicę i postawiwszy wszystkie żagle, przedelflowaliśmy wzdłuż brzegu, aby podziękować zgromadzonej tam ludności za gościnę widokiem pięknego żaglowca.

Oddalający się masyw skalny wyspy przestał tamować podmuchy wiatru i „Pogoria” znów wpadła w objęcia pasatu niosącego ją ku równikowi. W ciągu pierwszej doby zrobiliśmy 205 Mm, w tym 17 Mm zrobił za nas prąd. Atlantyckie tropiki wydawały się dużo łagodniejsze od tych z Morza Czerwonego czy Oceanu Indyjskiego, chociaż termometr tego nie potwierdzał. Pewnie już przywykliśmy do upałów, a ponadto łatwiej było znieść pierwszą ich falę, bo kapitan nie od razu zarządził limitowanie wody, chcąc czym prędzej pozbyć się jej dodatkowych szesnastu ton, które wypełniając zbiorniki balastowe obciążały rufę i nieco hamowały bieg jachtu.

Jeszcze nie minęły dwa dni, odkąd straciliśmy ląd z oczu, gdy przez amatorską radiostację kapitana dotarły do nas strzępy sensacyjnej informacji. „Pogoria” bezpośrednio po

zakończeniu naszego rejsu miała płynąć do Kanady. W załodze zawrzało.

— Po co?

— A co z letnimi rejsami dla młodzieży?

— Przecież na „Operację Żagiel” i tak nie zdążą!

— Ale my zdążylibyśmy!

Kanadyjska gorączka wspomagana marzeniami o wejściu do Dakaru, zawinięciu na Wyspy Zielonego Przylądka i na Maderę trwała kilka dni. Kaczory chciały koniecznie płynąć do Kanady. Pomysł został poparty przez część kadry z takim zapalem, że kapitan sporo się natrudził, zanim z powrotem wcisnął do butelki wypuszczonego z niej demona. Nawet oszczędna w słowach, choć wiele mówiąca opinia kierownika maszyn — który nie ręczył za ich stan, jeśli w Kanadzie nie przeprowadzi się remontu — nie ostudziła zapalonych głów.

Kaczory przedłożyły kapitanowi oficjalną petycję, żądającą zmiany kursu na Kanadę. Pytany przez nich, jakie jest moje zdanie, udałem w pierwszej chwili, że ich popieram.

— Mamy trudności z nauką, rejs się przedłuży o jakieś 2—3 miesiące — myślałem głośno — to będziemy mieli okazję nadgonić zaległości.

— Co? Rejs możemy przedłużyć, ale z nauką koniec! Należą nam się wakacje! — denerwowały się Kaczory.

Oczywiście z Kanady nic nie wyszło. Do kraju należało wrócić w zaplanowanym terminie. Na jego przedłużenie nie wyraziło zgody Ministerstwo Oświaty i Wychowania ani PZZ, który wysyłał „Pogorię” nie na „Operację Żagiel”, lecz w czarter dla zarobku, w pooperacyjnym terminie. Chłopcy musieli jeszcze zdążyć przed zakończeniem roku i zaliczyć II klasę w macierzystych szkołach. Poza tym czekali na nich stęsknieni rodzice. Nie byłoby też wskazane, aby nową klasę zaczynali przesiadając się wprost z pokładu „Pogorii” na szkolną ławę.

W każdym razie reakcja chłopców dowiodła, że po pierwsze, wcale nie mieli dosyć pływania i w związku z tym trudno mówić o jakichkolwiek załamaniach, wywołanych długą żegluga, ciężką pracą, surowymi warunkami; mieli tylko dość szkoły. Po drugie, byli bezkrytyczni, trudno im przychodziło odróżnianie ziarna od plew, łatwo dawali sobą manipulować i tkwiła w nich spora dawka egoizmu, manifestowana postawą: nam się należy.

Na tym skończyła się sprawa Kanady i tylko Warek — pogoriowy prześmiewca — świetnie parodiując postawy Kaczorów kpił z nich niemiłosiernie:

— Niedobra kadra! Nie chciała zabrać Kaczorów do Kanady, a przecież one zabrały kadre do Indii.

Niepostrzeżenie nadeszły Święta Wielkiejnocy. Kanadyjskie spory spowodowały, że nie czuło się ich atmosfery. Kuk Arni jednak o świętach nie zapomniął. Świąteczne śniadanie było obfite, urozmaicone i uroczyste, chociaż nie wszyscy wzięli w nim udział; niektórzy znów zaspali po świętowaniu wielkosobotniego wieczoru. W niedzielę zamiast lekcji były filmy. Tym razem sięgnęliśmy do wspomnień. Rano magnetowid umożliwił nam powtórne przeżycie wizyty u papieża, a wieczorem Mietek Borysławski wyświetlał przezrocza ze swych podróży po Ameryce Południowej.

Lany poniedziałek przebiegł bez większych ekscesów. Pobudkę połączono oczywiście z dyngusem, ale zrobiono to z umiarem i tylko w czasie apelu Cezar, czyli Przemek Predygier, chlusnął na kadre kubłem wody, lokując jego zawartość w dekolcie Karminy, która wkrótce zrewanżowała się chłopcom. Na okrzyk: „Rekin! Rekin!” tłumnie wysypali się z klasy... wprost pod strumień wody. Przydała się kąpiel, bo temperatura osiągnęła plus 40°C. Nad rufowym pokładem rozpięto tent, a pod nim odbyło się deckparty z okazji imienin Wojtków.

Wachty jednak nie świętowały. Wkroczyliśmy właśnie w strefę cisz równikowych i trzeba było chwytąć każdy podmuch wiatru. W świąteczną niedzielę, podczas dwóch godzin mojej popołudniowej wachty trzykrotnie stawialiśmy i sprzątaliśmy wszystkie rejowe żagle.

Przed nami znów był chrzest równikowy. Tym razem wszystkie role obsadziły Kaczory, oprócz roli Neptuna, który zgodnie z życzeniem kapitana miał na wszelki wypadek czuwać nad prawidłowym przebiegiem uroczystości. Stare rekwizyty z Oceanu Indyjskiego odnaleźliśmy bez trudu. Znajdowały się one oczywiście w zbiorach bliźniaków Malickich, o których powiadano, że zamierzają w rodzinnych Sejnach założyć muzeum „Pogorii”.

Jednak kandydatów do chrztu było niewiele: dwaj skauci, Mietek Borysławski — wprawdzie globtroter i nie raz przekraczał równik, ale nigdy na morzu — oraz Karmina, której chrzest z pasażerskiego statku został tylko częściowo uznany przez Neptuna, a poprzedni na „Pogorii” ominął ją, bo odleciała z Markiem do Polski, stąd tym razem poddano ją ulgowej dawce męczarni. Ceremonia odbyła się z pełną pompą, a Kaczory mimo czujności Neptuna z nawiązką oddały afrykańskim skautom to, czego same doświadczyły na własnym chrzcie.

Rejs toczył się dalej przez pusty ocean. W ciągu całego przelotu od Wyspy św. Heleny do Azorów spotkaliśmy tylko kilka statków. Jeden z nich bardzo się nami zainteresował.

Świtało, gdy ujrzałem na widnokręgu jego sylwetkę. Przypominała swym zarysem okręt wojenny, ale jeszcze nie byłem tego pewien. W tej samej chwili zagadała po angielsku ukaefka. Wywoływano trójmasztowy żaglowiec, czyli nas. Zgłosiłem się i od razu dostałem serię pytań o nazwę jachtu, liczbę załogi, tonaż, port docelowy itd. Odpowiedziałem grzecznie, zgodnie z prawdą na kilka z nich, chociaż irytował

mnie sposób ich zadawania. Skorzystałem z przerwy na oddech u mego rozmówcy i sam również postawiłem kilka pytań. Odpowiedzi na pierwsze, czyli o nazwę statku nie zrozumiałem, za to nazwa portu macierzystego brzmiała swojsko: Murmańsk. Byliśmy już blisko domu. Mimo tej pozornej bliskości połączenia radiotelefoniczne z krajem za pośrednictwem Gdyni-Radio czy Warszawy-Radio nie zawsze się udawały.

W odróżnieniu od radiostacji statkowej amatorskie Krzysztofa — i ta stara, i ta nowa kupiona w RPA — były niezawodne. Krzysztof przez większą część rejsu utrzymywał codzienny kontakt z krajem oraz załatwiał mnóstwo spraw w portach, do których się zbliżaliśmy, przygotowując nasze przyjęcie. Uczynność radioamatorów — prawdziwych ludzi dobrej woli — jest ogromna. Są wśród nich i tacy, którzy utrzymują regularną łączność z jachtami żeglującymi na przykład po Oceanie Indyjskim, przesyłają im komunikaty meteorologiczne, najrozmaitsze informacje, powiadamiają statki ratownicze w razie niebezpieczeństwa grożącego jachtowi. Wzruszające było, gdy prawie w zupełnej ciszy w pobliżu Azorów Krzysztofowi mającemu trudności w nawiązywaniu kontaktu z tamtejszym radioamatorem pospieszyła z pomocą świetnie ich obu słysząca żeglarka, walcząca ze sztormem gdzieś przy brzegach Ameryki Południowej. Za jej pośrednictwem rozmowa potoczyła się już gładko. Przypominało to łączność radiową między Mokotowem a Śródmieściem przez Londyn w czasie Powstania Warszawskiego. Nihil novi sub sole.

Muszę stwierdzić, że nabrałem po tym rejsie szacunku dla oryginalnego klanu ludzi, zwanych pobłażliwie radiotami. To tacy sami sympatyczni wariaci jak żeglarze. Żywię też nieklamany podziw dla Krzysztofa, który urodził się chyba

z filtrem szumów w uchu, bo z powodu trzasków, bełkotów, nieartykułowanych dźwięków i uciekającej fali radiowej potrafi wyłowić pełnię niesionej przez nią informacji, podczas gdy przeciętny śmiertelnik jest w stanie odebrać najwyżej co piąte słowo. Amatorska radiostacja Krzysztofa o symbolu SP 5 ATV MM, anonsowanym dźwięcznym Sierra-Papa-Five-Alfa-Tango-Victor-Mickey-Mouse, przy czym dwie ostatnie literki oznaczają ruchomą stację, była wielce pracowitym i użytecznym urządzeniem.

Mały ruch statków nie wykluczał możliwości zderzenia, a wkrótce przecież mieliśmy się znaleźć w kanale La Manche, czyli na akwenie, na którym najczęściej się to zdarza. Tymczasem sposób pełnienia służby na oku wołał o pomstę do nieba. Skończyły się wprawdzie czasy czytania książek czy słuchania magnetofonu, ale w dalszym ciągu nie można było wyrobić u Kaczorów odruchu stania przy relingu, gdzie sylwetka wachtującego była dobrze widoczna z rufy, a stojąca pozycja zmuszała do czujności. Wciąż trzeba było przypominać o potrzebie wpinania w reling pasa bezpieczeństwa i obserwacji również w kierunku trawersu i rufy. Gdy Kaczor zniknął z oficerskich oczu za dziobową nadbudówką, a po chwili odzywał się dźwięk metalicznego uderzenia, wiadomo było, że mości on sobie wygodne gniazdko i właśnie zrzuca na pokład stalowy nagiel tkwiący w desce kołkownicy, aby móc na niej wygodnie usiąść i zdrzemnąć się wtuliwszy w talię gejtawy foka. Któregoś dnia jakiś statek przeciął nam kurs o kilkaset metrów przed dziobem. Na oku pełniło służbę dwóch Kaczorów. Żaden nie zameldował zbliżającego się statku. Po minięciu niebezpieczeństwa poszedłem na dziób zobaczyć, co się tam dzieje. Jeden z nich siedząc na kołkownicy, spał w najlepsze. Drugi stał oparty o nadbudówkę, miał otwarte oczy i też spał. Patrzył w stronę statku nie widząc go, nie zareagował też na



moją obecność, dopóki się nie odezwałem. Zmęczenie, powiecie. Pewnie tak, ale takim zmęczeniem można zapewnić sobie i pięćdziesięciu kolegom wieczny odpoczynek poprzedzony krótką kąpielą. Chłopcy zostali ukarani zakazem opuszczania jachtu przez cały czas postoju w najbliższym porcie. To bardzo pomogło. Wreszcie rozpoczęto właściwie pełnić służbę na oku.

Łamanie dyscypliny zaczęło już przeszkadzać samym chłopcom i kwestię pobudek, gimnastyki i kilka innych spraw wziął w swe ręce samorząd klasowy. Była to miła inicjatywa, ale jej rezultaty nikłe. Kłopoty sprawiała nie tylko dyscyplina. Zaczęła też kuleć nauka. Słabsi uczniowie nie mogli sprostać liczbie klasówek robionych im przez Kazia, na które nakładały się klasówki z pozostałych przedmiotów. Zdarzały się cztery dziennie. Część uczniów doszła do przekonania, że nie da sobie rady i przestała się uczyć. Udało mi się ich przekonać, aby nie rezygnowali. Kazio przekonać się nie dał. Chcąc pomóc chłopcom, postawiłem na zebraniu Rady Pedagogicznej wniosek o całkowite zwolnienie z wacht kilku najslabszych uczniów, aby mogli się porządnie wyspać i poprawić dwóje, po czym wróciliby do normalnych obowiązków. Za propozycją był kapitan, obydwa Andrzejowie i Waleria, przeciw Kazio z Geografem, Wojtek się wstrzymał, a reszta poparła wniosek z pewnymi, drobnymi zastrzeżeniami. Posunięcie to trochę pomogło, ujawniając przy tym ciekawe postawy chłopców. Większość zwolnionych wzięła się całą parą do pracy, chcąc jak najszybciej uzupełnić zaległości i wrócić do wacht. Krępowało ich to, że inni muszą za nich pracować i ten wstyd był świetnym dopingiem do nauki. Co prawda, nie zawsze osiągalni wystarczająco dobre rezultaty, ale też nie zawsze była to ich wina. W każdym razie dawali z siebie wszystko. Niektórzy sami zgłaszali się z powrotem do służby, inni próbowali pełnić ją nielegalnie.

Zwolnienie słabszych uczniów z wacht nie przyniosło radykalnej poprawy, a niebezpieczeństwo poczęło zagrażać zupełnie z innej strony. Chłopcy przytłoczeni ciężarem przedmiotów humanistycznych i bardzo wysokich wymagań w tym zakresie, zaniedbali przedmioty ścisłe, z których posypały się dwóje. Korzystając z tego, że Kazik wyczerpał w zasadzie materiał i godzinowy program swych przedmiotów, uzgodniłem z nim, że do 20 maja zakończy swoje lekcje i odpytywania uczniów, a wtedy będziemy ratować pozostałe przedmioty. Ta decyzja przyniosła niezłe efekty.

Zajęcia, po przerobieniu całego programu ze wszystkich przedmiotów, zakończono definitywnie 29 maja, na dzień przed zawinięciem do Penzance — przedostatniego portu naszej podróży, ale ostatnie poprawki zdawali uczniowie jeszcze na redzie Gdyni.

Sporo niespodzianek na tym atlantyckim odcinku rejsu płałała nam pogoda. Źródłem jej prognoz były początkowo stacje radiowe RPA, ale wkrótce ich zasięg i obszary prognozowania pozostały za nami, a stacje europejskie były jeszcze daleko. Dopiero po dwóch tygodniach weszliśmy w zasięg stacji Hamburg, przesyłającej mapy pogody z niemiecką precyzją i punktualnością. Odtąd kilka razy dziennie odbieraliśmy prognozy. Jednak najprecyzyjniejszy nawet komunikat meteorologiczny jest zbyt ogólny, aby mógł ostrzec żeglarza przed nagłym szkwałem. Właśnie taki przyszedł w dzień po przekroczeniu równika. Widać było, że zbiera się na deszcz i wiatr. Zrobiliśmy akurat zwrot przez sztag, po czym kapitan kazał postawić grota. Kilka minut później przyszło uderzenie wiatru. Obserwowaliśmy, jak szło, i niby byliśmy przygotowani. Nic nie łopotało, prawidłowo wybrane żagle czekały na wiatr. Mimo to grot nie wytrzymał naporu wichury, pękł na całej długości. Bosman miał dodatkową robotę na kilka dni, a Kaczory wykorzystując przymu-

sowe zdjęcie żagla pomalowały w tym czasie bom, gafel i maszt. To samo zrobiono za jednym zamachem z borem i gaflem bezana, zdejmując i ten żagiel. Dodatkowym kłopotem przy szyciu żagli była konieczność wykonywania tej czynności w klasie, co utrudniało lekcje, które trzeba było przenościć do ciasnej mesy pozbawionej tablicy.

Podobny szkwał zaskoczył nas 9 maja. Dzień zaczął się miło. Podczas apelu, na którym kapitan powiedział kilka słów z okazji Dnia Zwycięstwa, spełnił marzenie Mietka Boryslawskiego, ofiarowując mu polską banderę. Panowała łagodna pogoda. Po południu na grocie pojawiło się niewielkie rozdarcie i byliśmy właśnie w trakcie zrzucania żagla, gdy nagle dmuchnęło dziewięć stopni Beauforta. Z niewielkiego rozdarcia zrobiło się duże, a jacht na samych sztakslach i rejowych żaglach zaczął ostrzyć wbrew wszelkim zasadom teorii żeglowania, dążąc do zrobienia zwrotu przez sztag. Skoczyłem do steru i wyłożyłem go na zawietrzną. Nic nie pomogło. Żeby wyjść z opresji, trzeba było uruchomić silnik. W tej samej chwili lunął ulewny deszcz i skończył się upał. Podczas gdy załoga walczyła z wrywającym się grotem i resztą żagli, ja kostniałem unieruchomiony przy szturwale w szortach i koszulce z krótkimi rękawami. Z wdzięcznością wspominam miły gest Drapelli, który zaoferował się mnie zmienić, a gdy odmówiłem, skoczył na dół, przyniósł bluzę od sztormiaka i zarzucił mi na plecy.

Dwa dni później znów przyszedł nagły wiatr. Gdy wyszedłem przed czwartą na wachtę, wiało 7—8°B. Jacht szedł pod bramem, dwoma marsłami, czterema kliwrami z lataczem włącznie i trzema sztakslami grota. Było tego stanowczo za dużo, a sprzątnięte, czyli dociągnięte do rei przez wybranie z pokładu gejtaw i gordingów fok oraz bombram wskazywały, że przed paroma minutami był jeszcze słaby wiatr. Trzeba było pozbyć się ponadto kilku żagli oraz wejść na

górze i zwinąć rejowe, bo wiatr, wciskający się w każdą nie zrolowaną ściśle fałdę dakronu, wkrótce zamieniłby go na strzępy.

Chciałem pójść na reje z ochotnikami z mojej wachty, ale kapitan się nie zgodził na udział Kaczorów w tej pracy. Poszliśmy we trzech, z bosmanem i Geografem. Najpierw zwinęliśmy luzowany z dołu grotbramsztaksel, a następnie wdrapaliśmy się wyżej, żeby zrobić to samo z grotbombramsztaksem. To była niewielka robota. Później weszliśmy na najwyższą reję, by zrobić porządek z bombramem. Tu okazało się, że sejzingi służące do przymocowania zwiniętego żagla do rei były zaciśnięte jak węzeł gordyjski. Nie pomogły nawet marszpikle żeglarskich noży. Łamaliśmy paznokcie usiłując rozwiązać węzły i klęliśmy na czym świat stoi Kaczorów, którzy sfuszerowali buchtowanie sejzingów. Pobyt na rei przeciągał się, palce drętwiały z wysiłku i zimna, a siła wiatru wzrosła już do dziewięciu, osiągając w porywach nawet dziesięć stopni Beauforta. Wreszcie bombram został zwiniony. W tym samym czasie sprzątnięto z pokładu brama. Zeszliśmy piętro niżej, by zrobić z nim porządek, i znów natknęliśmy się na zaciśnięte sejzingi. Nowa porcja przekleństw posypała się na głowy Kaczorów, nieświadomych tego, bo nigdy do nich nie dotarła uniesiona porywami wichru. Stojąc na kołyszącej się percie i wychylając do przodu, aby sięgnąć oburącz po następną fałdę, wrywającego się jak dzikie zwierzę żagla, i wsunąć ją między reję a własny przyciśnięty do niej brzuch, obserwowałem z wysokości dziesiątego piętra miniaturowe sylwetki Kaczorów biorących na bukszprycie słony prysznic przy zwijaniu latacza i bomkliwra. Tu na górze jest przynajmniej sucho — pomyślałem.

Na zwinienie czekał jeszcze fok. Schodząc na najniższą reję trzeba było dobrze się trzymać. Wiatr zdążył już obudzić

ocean, a więc rozkołys jachtu odrywał człowieka od wąskich drabinek. Przy zwijaniu foka mieliśmy już posiłki. Kapitan kazał obudzić Bola i Kazia, zdecydował się też wejść na górę Wojtek Przybyszewski. Gdy po trzech godzinach pracy na rejach zmarznięty i zmęczony zszedłem do nawigacyjnej, aby wypełnić dziennik, czekał tam kapitan i Andrzej Drapella z gorącą herbatą oraz tabliczką czekolady. To było sympatyczne z ich strony.

Po południu pękł prawy szot dolnego marsla. Żagiel w mgnieniu oka przestał istnieć, zwinięto już tylko jego strzępy. Po chwili pękł róg halsowy kliwra. Tym razem żagiel udało się uratować. W jego miejsce podnieśliśmy kliwer sztormowy. Na wszelki wypadek wymieniliśmy też grotsztaksel na sztormowy. Oprócz tych dwóch żagli nieśliśmy jeszcze tylko górny marsel. Wysokość fali wynosiła sześć metrów.

Takich drobnych potyczek z pogodą było więcej, ale nie one decydowały o przebiegu ostatniego odcinka etapu Wyspa św. Heleny — Azory. Decydujący wpływ miał ogromny, stacjonarny wyż azorski, rozciągający się zgodnie z jego nazwą w rejonie Azorów i dmuchający od swego centrum na zewnątrz słabiutkimi wiaterekami. Wyż ten blokuje żaglowcom zdążającym z południa drogę nie tylko na Azory, ale i do kanału La Manche. Dlatego też szlaki żeglugowych kliprów, okrążających Horn lub Przylądek Dobrej Nadziei i zdążających do Europy, omijały zawsze daleko od zachodu Wyspy Azorskie, unikając ich jak diabeł święconej wody, a następnie wiodły na północ od nich, by z wędrującymi tam we wschodnim kierunku niżami dotrzeć z silnym wiatrem do Europy. Jednak i wówczas zdarzało się, że bardziej niż zwykle rozbudowany wyż azorski chwycił w pułapkę żaglowce dowodzone przez doświadczonych kapitanów. Oto co pisze na ten temat Joseph Conrad Korzeniowski

w „Zwierciadle morza”: „Ze szczytu grotmasztu na statku średniej wielkości widzi się horyzont zakreślający koło w promieniu wielu mil, w którym można ujrzeć drugi statek zanurzony po swą linię wodną; oczy, które śledzą pióro spisującego tę opowieść, naliczyły swego czasu przeszło sto żagli unieruchomionych, rzekłbyś, w magicznym kręgu niedaleko Azorów...”

„Pogoria” nie bardzo mogła sobie pozwolić na ominięcie tych wysp i bezpośrednią podróż do Europy ze względu na ograniczoną pojemność zbiorników na wodę, której by nie wystarczyło. Poza tym miała silnik. A jednak, gdy znaleźliśmy się w zasięgu wyżu, złapał nas w swe szpony i trzymał. Wciąż mieliśmy słaby przeciwny wiatr, pod który trudno było się wyhalsować. Wykorzystywaliśmy każdą jego zmianę, kilka razy dziennie odbieraliśmy i analizowaliśmy mapę pogody — wszystko na nic. Wyż tańczył przesuwając lekko swe centrum to w lewo, to w prawo. Współśrodkowe elipsy izobar, wśród których kropka oznaczająca pozycję „Pogorii” wyglądała jak mucha w pajęczej sieci, wypłaszczwały się lub zaokrąślały, wiatr zachodził i odchodził o kilka, czasem kilkanaście stopni, a droga jachtu, wykreślana na arkuszu plotingowym, tworzyła wielokrotnie przecinające się esy-floresy, tak że trzeba było wycierać stare kursy i linie pozycyjne, aby nie myliły się z aktualnymi.

No, a co się stało z silnikiem? — mógłby ktoś zapytać. Silnik był w porządku, ale brakowało ropy: Gdybyśmy wzięli jej tonę lub dwie więcej w Cape Town albo bardziej oszczędzali po drodze, nie byłoby problemu. Tymczasem w dniu 14 maja, gdy od portu Horta dzieliło nas w prostej linii 250 Mm, w zbiornikach było 1,7 tony paliwa. Przy ekonomicznej prędkości czterech węzłów odległość tę można by pokonać na silniku w dwie i pół doby i na tyle, łącznie z pracą agregatów, wystarczyłoby paliwa. Nie można było jednak

pochopnie ryzykować, bo gdyby nasilenie wiatru czy fala zmniejszyły naszą prędkość, zabrakłoby paliwa i musiałyby stanąć nawet agregaty prądotwórcze, bez których nie sposób sobie wyobrazić życia na „Pogorii”. Sytuacja stała się poważna. Wiedzieliśmy już, że spóźnimy się do Anglii na umówione czartery i że rejsu nie uda się zakończyć w planowanym terminie, ale nie to było najważniejsze. W zbiornikach pozostało zaledwie pół tony wody plus pięć ton rezerwy, a dziennie, nawet przy ostrym reżimie oszczędzania, zużywaliśmy ponad tonę.

Siedemnastego maja, podobnie jak czternastego, byliśmy wciąż w tej samej odległości od celu — około 250 Mm. Wreszcie w nocy wiatr ucichł prawie zupełnie, falowanie ustało i tylko niewielkie zmarszczki rysowały spokojną toń oceanu. Mapy synoptyczne nie zapowiadały zmian pogody, a jeśli nawet, to wiatr mógł wykręcić tylko w korzystniejszym kierunku. Obudziłem kapitana, proponując wykorzystać szansę i uruchomić silnik. Krzysztof długo ważył decyzję, ale w końcu się zgodził. Na silniku, niekoniecznie wprost do celu, pomagając sobie również żaglami, ruszyliśmy w kierunku Horty. Po dwóch dniach ujrzeliśmy charakterystyczny dla Azorów widok: ponad warstwą chmur sterczał obłany promieniami słońca wierzchołek wulkanu na wyspie Pico, natomiast w miarę skracania odległości z szczeliny między chmurą a widnokregiem wyłaniało się podnóże góry.

Los, jakby mszcząc się za to, że zdołaliśmy się wyrwać z zaczarowanego kręgu, wyładował całą złość na jednym z nas. Z chłodnicy agregatu wyskoczył korek i gorąca woda z parą poparzyły dotkliwie Warkę, który jak na ironię obchodził tego dnia urodziny.

Dwudziestego maja o świcie wreszcie osiągnęliśmy...

Prawie osiemset mil morskich na zachód od Portugalii, między 37 a 40 stopniem szerokości północnej i 25 a 31 stopniem długości zachodniej leży archipelag Azorów, składający się z dziewięciu wysp w trzech grupach. Kto i kiedy odkrył te wyspy — nie wiadomo. W każdym razie już w XIV wieku pojawiły się na genueńskich mapach. Były bezludne i z wyjątkiem lat między 1581 a 1640, kiedy pozostawały pod panowaniem Hiszpanii, zawsze należały do Portugalii, obecnie też są jej częścią.

Azory są pochodzenia wulkanicznego. Kratery dawnych wulkanów tworzą dziś malownicze jeziora lub morskie laguny i jedynie wulkan Cabeco Gordo, górujący swym 1044-metrowym szczytem nad wyspą Faial, i wulkan na Ilha do Pico o wysokości 2133 m zdradzają ślady wewnętrznej działalności.

Na Azorach żyje dziś ponad trzysta tysięcy Portugalczyków. Utrzymują się z rybołówstwa i rolnictwa. Na wyspach — niegdyś porośłych lasami, dziś w znacznym stopniu przetrzebionymi — uprawia się zboże, ananasy, winogrona, słodkie kartofle przerabiane na alkohol, udaje się nawet kawa i herbata, produkuje się cukier i wino. Jedynymi portami są Porta Delgada na Ilha do Sao Miguel i odwiedzona przez nas Horta na Ilha do Faial.

Ciekawostką Azorów są polowania na wieloryby. Odbывают się one tak samo, jak w czasach, w których rozgrywa się akcja słynnej powieści Melvilla „Moby Dick”, z tą różnicą, że rolę statku wielorybniczego pełni sama wyspa. Gdy czatujący na wzgórzu obserwator zauważy fontannę zdradzającą obecność wieloryba, podnosi alarm i po kilkunastu minutach z portu wypływa łódź wielorybnicza. Jeszcze przed kilku laty było tych łodzi więcej, dziś została tylko jedna.

Jest zawsze gotowa na brzegu, obok slipu, po którym spuszcza się ją na wodę. W łodzi leżą przygotowane maszty, żagle, wiosła, precyzyjnie zwinięta lina przymocowana do harpuna, oszczepy. Napęd łodzi stanowią żagle i wiosła, bo dźwięk silnika spłoszyłby zdobycz. Asekurująca wielorybników motorówka też rusza w morze, ale trzyma się z dala, pomagając ewentualnie zagonić wieloryba w stronę łodzi i po udanym polowaniu odholować go do brzegu. Samo polowanie przebiega jak przed wiekami. Trzeba podpłynąć blisko, zręcznym rzutem wbić harpun głęboko w ogromne cielsko, umiejętnie odskoczyć łodzią, uciekając przed druzgocącymi uderzeniami ogona, i zmęczyć zwierzę, pozwalając mu holować łódź, by wreszcie znów podpłynąć na odległość kilku metrów i dobić je oszczepami. W walce tej zwycięstwo nie zawsze należy do człowieka.

Na wyspach są dwie przetwórnice wielorybiego tłuszczu. Zazwyczaj stoją nieczynne, martwe. Ożywają na krótko z chwilą śmierci wieloryba, największego ze zwierząt żyjących na naszej planecie. Liczebność tego gatunku zmniejsza się w zatrważającym tempie. Gdyby wszyscy wielorybnicy polowali tak, jak ci z Azorów, nie byłoby niebezpieczeństwa zagłady tych olbrzymów, ale przecież do nich strzela się harpunami z działek umieszczonych na szybkich statkach, a towarzyszące tym statkom przetwórnice nie mają najmniejszych trudności z przerobieniem każdej ilości dostarczanego surowca. Obecnie prawie wszystkie państwa podpisały już konwencję o ochronie wielorybów, jeszcze tylko Japonia i Związek Radziecki łowią bez ograniczeń.

W Horcie staliśmy po wewnętrznej stronie falochronu, ozdobionego na całej swej długości setkami wizerunków i nazw jachtów, które cumowały w ciągu ostatnich kilku lat. Dawniejsze wizyty też były odnotowywane, ale czas zatarł

ich ślady, a załogi następnych jachtów umieszczały w tych samych miejscach swoje malowidła. Odnaleźliśmy wśród słynnych i mniej znanych nazw również swojskie wpisy do tej oryginalnej księgi pamiątkowej. Pozostawił je między innymi „Nasz Dom” i „Zawisza Czarny”. „Pogoria” nie mogła być gorsza. Julek Gojło wymalował jej sylwetkę, opatrzył napisem „Szkoła pod żaglami”, a potem wszyscy zrobili sobie na tym tle pamiątkowe zdjęcie.

Na Azorach, a ściślej na wyspie Faial, spędziliśmy dwa dni. Zatankowaliśmy wodę i paliwo, a Staszek Choński z Geografem, korzystając z tego, że nie opuściliśmy jeszcze ciepłego obszaru oceanu, oczyścili z wodorostów podwodną część kadłuba jachtu. Żaden program turystyczny nie był tu przewidziany, więc zwiedzaliśmy wyspę indywidualnie.

Początkowo spacerowałem po mieście sam, a później wybraliśmy się wspólnie z Karmeną i Andrzejem Drapelłą na poszukiwanie wielorybnych śladów. By obojętnie nieczynną przetwórnice wielorybiego tłuszczu przedreptaliśmy przez pokrytą czarnym wulkanicznym piaskiem plażę i sforsowaliśmy płot, ale niewiele dało się zobaczyć. Następnie przedzierając się przez gęste bambusowe zarośla, weszliśmy na pobliski szczyt. Pretekstem do tej górskiej wycieczki stał się zakład, która z mijanych po drodze zatoczek była kraterem wulkanu. Widok rozciągający się z góry hojnie wynagrodził trudy wspinaczki, a także przyniósł rozstrzygnięcie zakładu. Rację miał Andrzej. Przegrałem butelkę wina.

Schodząc na dół podziwialiśmy zapobiegliwość i gospodarność miejscowych rybaków, mieszkających na zboczu góry, którzy każdy kawałek wolnego terenu potrafili przekształcić w warzywniczy ogród, opadający tarasami w kierunku urwistego brzegu.

Finał zakładu rozegrał się w ozdobionej wielorybniczymi akcesoriami maleńkiej kawiarence-winiarni „Cafe-Sport”,



znanej z tego, że jej właściciel Peter lubi żeglarzy i spełnia rolę jachtowego poczmistrza. To on dostarczył nam korespondencję adresowaną na wyspę Flores, na którą nie można było zawinąć, bo nie ma na niej portu, a która nie wiadomo dlaczego znalazła się we wszystkich naszych prospectach jako docelowy port na Azorach. W „Cafe-Sport” spotkali nas nasi czarterowi goście. Ernst Gerhard, David Shave i dwaj skauci rozstawali się z nami na dobre, a Mietek Boryśławski brał rozbrat na kilka dni z „Pogorią” i leciał do Anglii. Zostaliśmy zaproszeni na pożegnalną kolację. Zgodziliśmy się pod warunkiem dopuszczenia nas do równego udziału w rachunku i zmieniliśmy lokal na restaurację upatrzoną już wcześniej przez Ernsta. Był to bardzo miły wieczór, tylko w rozmowie przeszkadzał telewizor stojący naprzeciwko naszego stolika; w programie był akurat film „Obrona Stalingradu” w portugalskiej wersji językowej.

Nazajutrz byliśmy już w drodze do Anglii. W nocy obudziło mnie na wachcie. Ubrałem się, wyszedłem z kabiny i... niespodzianka. W mesie oficerskiej siedzi kilka nie znanych mi osób oraz Andrzej Mendigrał. Zupełne zaskoczenie!

— Skąd ty tu? — pytam.

Okazało się, że z jachtu „Dunajec”, który zmierzał do Kanady na „Operację Żagiel”, a teraz właśnie dryfował obok „Pogorii” w pełnym bezwietrzu. Andrzeja nie widziałem już kilka lat. Nie mieliśmy w Polsce czasu, by się zobaczyć, i dopiero tu, na środku Atlantyku zdarzyła się okazja, by pogadać. W oryginalny sposób na to spotkanie z Andrzejem zareagował Warek Iwanowski. Obudzony z głębokiego snu przez Andrzeja wpatrywał się w niego nic nie mówiąc.

— Nie poznajesz mnie? — spytał Andrzej.

— Poznać to poznaję, ale to nie możesz być ty, bo ciebie tu nie ma.

Wkrótce rozstaliśmy się. Goście wrócili do siebie, a po

kwadransie światła „Dunajca” roztopiły się w ciemnościach nocy.

Nadchodzące dni przyniosły z sobą serię burz, ale natury międzyludzkiej, a nie meteorologicznej. Burze rozgorzały wokół sprawy wysłania do kraju w imieniu załogi, a bez konsultacji z nią, listy osób, które miały zostać oficjalnie zaproszone na powitanie „Pogorii”, a także wokół zamiaru ponownego zaokrętowania w Kilonii Andrzeja Makacewicza. Były i inne zmartwienia. Znow mieliśmy popsuty radar, poczęła dojrzewać do wypełnienia góra książeczek żeglarskich, opinii, sprawozdań, zaświadczeń szkolnych i innych druków wiążących się z zakończeniem rejsu, przygotowywano wystawę fotograficzną ilustrującą jego przebieg, należało przyspieszyć prace przy malowaniu jachtu, zanim nie przyjdzie zła pogoda.

Jak dotąd, na pogodę nie można było narzekać. Upały skończyły się, ale nie było jeszcze zimno. Wiatr z NNW pędził nas wprost do celu z prędkością przekraczającą sześć węzłów. Płynęliśmy wśród całej flotyli meduz, tzw. żeglarzy portugalskich wystawiających nad wodę błony-żagle, a ukrywających pod powierzchnią długie parzydełka, z którymi zetknięcie może zaprowadzić dorosłego człowieka do szpitala, a dziecko nawet zabić. Zdarzył się też żółw i wielorybia rodzina. Do Anglii pozostawało jeszcze 800 Mm, gdy przyszedł silny wiatr, około 7°B. W nocy zwinęto bombram, ale w dalszym ciągu nieśliśmy resztę rejowych, grot, bezan, kliwry i dwa niższe sztaksle grotu. Wiatr zmienił kierunek i przez dwa dni zachodziła obawa, że zepchnie nas w głąb Zatoki Biskajskiej, ale wywinęliśmy się z tej groźnej sytuacji i 30 maja rzuciliśmy kotwicę u brzegów Anglii, na redzie Penzance, małego portu Kornwalii.

W Penzance podejmowano nas bardzo serdecznie. Zaraz po przybyciu Kaczory zostały zabrane na wycieczkę po

okolicy, a na pokład „Pogorii” przywieziono motorówką kilkudziesięciu czarterowych gości, którzy odbyli całodzienny rejs. Podobnie miało być następnego dnia, ale właściciele małych stateczków wycieczkowych, wożących turystów, założyli protest. „Pogoria” robiła im po prostu konkurencję. Przybyły z Londynu urzędnik zezwolił wziąć tylko dwanaście osób zgodnie z międzynarodowymi przepisami.

Kaczory znów pojechały na wycieczkę, a mnie tym razem przypadła w udziale obsługa statku. Halsowaliśmy w zatoce przy tężejącym wietrze i w strugach ulewnego deszczu, robiąc we cztery, z pomocą dwóch kambuzowych Kaczorów, co kwadrans zwrot pod rejoyowymi żaglami. Goście, ci co nie chorowali, byli zachwyceni, my mniej.

Wreszcie po południu z wysoką wodą weszliśmy do portu zamykanego służą na czas odpływu. Jeszcze nie zdążyliśmy dobrze obłożyć cum, gdy trzeba było założyć garnitury i pędzić do czekających aut, by stawić się w ratuszu, gdzie Lady Maior wraz z Radą Miejską podejmowała nas lampką wina. Po wygłoszeniu toastów i półgodzinnej konwersacji ze zgromadzonymi notablami pojechaliśmy do restauracji. Kaczory już czekały i tam odbył się dalszy ciąg spotkania z przedstawicielami Penzance. Pani burmistrz była tu prywatnie, to jest bez łańcuchów, togi itp. Po kolacji młodzież zaprowadzono do dyskoteki, a kadra udała się w różne strony. Ja trafiłem do gospody „Admirał Benbow” o fantastycznym żeglarskim wystroju, gdzie Mietek Borysławski postanowił uczcić swe spotkanie z narzeczoną, uroczą Fran-  
ce Israel, i swój powrót na „Pogorię”.

Po zatankowaniu wody i paliwa opuściliśmy port w czasie раннего przypływu i zatrzymaliśmy się na redzie. Kapitan udał się na ląd, aby załatwić ostatnie formalności. Czas oczekiwania Janek Muszyński wykorzystał na filmowanie sekwencji kotwiczenia i wynurzania się kotwicy z wody, a ja

na przeprowadzenie ćwiczebnego alarmu wodnego. W południe wrócił kapitan i pożegnaliśmy Penzance na dobre.

Znów zaokrętował Mietek oraz trzy nowe pasażerki. Najstarsza z nich to znajoma Ernsta Gerharda, najmłodsza — dziewczyna Mietka, a najsympatyczniejsza to Małgosia Buchowiecki. Tak, właśnie Buchowiecki, a nie Buchowiecka, bo tylko u nas polskie nazwiska mają męskie i żeńskie końcówki. Małgosię poznaliśmy w RPA, a spotkanie z „Pogorią” wyzwoliło w niej chęć poznania kraju, w którym urodzili się jej rodzice.

Pozostawiliśmy natomiast w Penzance Mirka Lasotę, który musiał wrócić do kraju przed ósmym czerwca i zamienił „Pogorię” na samolot. Żeglował z nami od Anglii do Anglii. Płynął jako członek ekipy telewizyjnej i nie będąc entuzjastą morskiego żeglarstwa, do czego otwarcie się przyznawał, potrafił być bardzo dobrym żeglarzem, a to duża sztuka. Zrównoważony, pracowity, bezbłędnie wykonujący każde zadanie, miał poczucie humoru i zdrowy pogląd na wszystko, co go otaczało. W razie potrzeby potrafił wygarnąć prawdę w oczy. Przez wiele miesięcy był moim asystentem i świetnie nam się współpracowało.

## 20. ZNAJOME WODY

Bez większych przygód, jeśli nie liczyć spotkania z królewskim jachtem „Britania”, dotarliśmy do ujścia Elby. Jacht zidentyfikował oczywiście Bolo, który na statkach znał się, jak mało kto. „Britania” szła w eskorcie dwóch kanonierek — Bolo podał ich prawidłowe miano, typ, tonaż,

zanurzenie, uzbrojenie, kaliber dział itd. — a więc zapewne z kimś bardzo ważnym na pokładzie, może nawet z samą królową. Kapitan porozmawiał sobie z „Britanią”, a ściślej z jej oficerem wachtowym przez ukaefkę, ale z rozmowy nie wynikało, czy królowa była rzeczywiście na pokładzie.

Inną ciekawostką było dwukrotne przekroczenie południka zerowego bez zmiany kursu. Otóż nasz SAT-NAV pomylił się o kilka mil, co mu się od czasu do czasu zdarzało, i wyrzucił pozycję bliższą południka Greenwich, niż wynikało ze zliczenia. Uwierzyłem elektronice. Jeszcze chwila i byliśmy po wschodniej stronie południka, co ogłosiłem uroczyście przez głośniki. A parę minut później SAT-NAV wyświetlił następną pozycję, tym razem prawidłową, cofając nas na zachodnią półkulę. Po kwadransie znów przekraczaliśmy południk zerowy.

Niemłym wydarzeniem w drodze z Anglii do Niemiec było zebranie kadry w sprawie wyjaśnienia i akceptacji spraw finansowych wyprawy. Właściwie niczego nie wyjaśniono ani nie zaakceptowano. Faktycznie rejs nie został rozliczony wobec kadry ani w sferze złotówkowej, ani dewizowej, a jej członkom odmówiono swobodnego wglądu w całość dokumentacji finansowej.

W ujściu Elby natknęliśmy się na mgłę. Radar w dalszym ciągu nie mieliśmy, bo znów się zepsuł. Wezwany w Anglii specjalista męczył się nad nim kilka godzin, zainkasował piętnaście funtów i dał za wygraną. Nie mogliśmy również skorzystać z radarowych usług stacji brzegowych, bo jak na złość zamilkła ukaefka, a przenośne radiotelefony nie nadawały się do tego celu. Ruch statków był duży. Tu kiedyś doszło do pamiętnego zderzenia z polskim statkiem we mgle, gdy „Pogoria” wracała z Antarktydy. Na żądanie Andrzeja Drapelli wzięliśmy pilota. Los był przekorny: kilka minut później widoczność bardzo się poprawiła i można było nawet

postawić żagle. Na ich widok pilot rozmarzył się. Przed trzydziestukilku laty pływał po Bałtyku i Morzu Północnym na trójmasztowym szkunerze, którego właścicielem i kapitanem był jego ojciec. Wozili węgiel, rudę, drobnicę, co popadło. Było ich — jak w owej znanej angielskiej nowelce autorstwa Jerome K. Jerome — trzech mężczyzn i pies, który pełnił samodzielnie trapowe wachty w porcie.

Przez Kanał Kiloński przeszliśmy szybko. O drugiej po południu wyszliśmy ze śluzy w Brunsbüttel, a przed północą byliśmy po drugiej stronie kanału w Holtenau, zatrzymując się jeszcze po drodze, aby zatankować półtorej tony paliwa. W trakcie śluzowania udało mi się dostać kilkanaście następnych numerów „Notices to Mariners”. Dostać — w sensie kupić. Kupiłem, choć na tym etapie rejsu wolałbym już polskie „Wiadomości Żeglarskie”, ale i za pomocą angielskich można poprawić polskie mapy i spisy świateł oraz sygnałów radiowych. Ostatnią porcję „Notices to Mariners” otrzymałem w RPA. Otrzymałem za darmo, zgodnie z napisem na każdym egzemplarzu głoszącym, że jest to gratis. Pierwszy raz zdarzyło mi się kupować „Notices to Mariners”. Po wyjściu ze śluzy polecono nam zacumować w Holtenau, gdyż w Kilonii — według informacji uzyskanych drogą radiową przez pilota — nie było miejsca. Później okazało się, że byliśmy tam oczekiwani, a miejsce zarezerwowano.

Sympatycy „Pogorii” jednak ją odnaleźli. Zameldowała się trójka młodych Niemców, którzy płynęli z nami do Anglii, nie zapomniała o nas czarterowa czwórka płetwonurków z Malediwów. Ci ostatni przyjechali pod jacht furgonetką, rozłożyli na kei palenisko i zaprosili całą załogę na befsztyki z rusztu. Był to miły gest, ale narobił nam trochę kłopotu. Takie pieczone mięso z kiszonym ogórkiem i jarzynową sałatką trzeba popijać, serwowano więc różne napoje,

od coca-coli po sznapsa, według życzenia. Niektóre Kaczory wypily sobie przy tej okazji po kilka koniaków — nie sposób było ich upilnować — a zaraz potem żegnaliśmy naszych gospodarzy paradą rejoiną. Nie wpuściłem na górę tych bardzo sennych ani tych nadmiernie wesołych. Mimo sympatycznego przyjęcia i pożegnania nie mieliśmy w tym momencie nastroju do śmiechu. Jedyne dzień pobytu w RFN przebiegał pod znakiem zakupów. W ich trakcie zdarzyło się coś, co odebrało nam wszelką radość z kończącego się rejsu, z dokonania niemałego przecież wyczynu, jakim było zorganizowanie i odbycie wyprawy. Jeden z chłopców został aresztowany za kradzież w sklepie. Gdy oświadczył mi o tym przybyły na jacht officer policji, myślałem, że się zapadnę ze wstydu pod ziemię. Władze postąpiły z chłopcem bardzo przyzwoicie. Wymierzono mu grzywnę w wysokości równej sumie, jaką miał przy sobie, tj. około 200 marek, i odstawiono na statek. Decyzją kierownictwa statku i Rady Pedagogicznej chłopak został wyrzucony ze „Szkoły pod żaglami”. Kara ogłoszona na ostatnim apelu, tuż przed wejściem do Gdyni miała już tylko symboliczny charakter; rejs i szkoła zostały zakończone. O fakcie kradzieży powiadomiliśmy rodziców i odpowiednie władze.

Podczas żeglugi przez Bałtyk mój poprzednik na wachcie zabłądził co nieco i zboczył z drogi. Gdy obejmowałem wachtę, już wiedział, gdzie jest i skorygował kurs, ale zanim zdążyłem osiągnąć wytyczony szlak, na pokładzie pojawił się Andrzej Drapella. Zadał kilka kłopotliwych pytań i kazał nawigować wzdłuż ruty statków, po pławach. Jedna z nich ukazała się właśnie przed dziobem.

— Widzisz pławę? — zapytałem sternika.

— Widzę.

— To weź ją lewą burtą, w takiej odległości, bym mógł odczytać numer.

— Tak jest — odpowiedział słuźbiście sternik.

Zszedłem do nawigacyjnej, by zrobić wpisy w dzienniku, a gdy wyszedłem, żadne prawo na burt ani lewo na burt, by odsunąć rufę, nie pomogło. Wysunięty za burtę nok bomu grota zaczepił o znak szczytowy, przechylił pławę, a ta otarła się o burtę. Zastanawiałem się, czy zapisać w dzienniku „lewy trawers pławy nr 8, odległość zero”, ale w końcu zapisałem normalnie: „otarcie o pławę”, bo kapitan nie lubił dowcipów w dzienniku.

— Nie musisz, Jacku, brać tak dosłownie polecenia Drapelli, by pływać po pławach — zauważył z przekąsem.

Rzeczywiście, „dałem plamę”, jak to powiadały Kaczory, ale mimo różnych przykrych doświadczeń i wrodzonego sceptycyzmu wciąż nie mogłem uwierzyć, że po dziewięciu miesiącach żeglugi trzeba jeszcze pilnować sternika, aby w biały dzień przy dobrej pogodzie nie rozjechał pokazanej mu, świetnie widocznej pławy. Czy zatem eksperyment zdał egzamin? Jak należy go ocenić?

To trudne i może jeszcze przedwczesne pytanie, ale spróbujmy dać przynajmniej częściową odpowiedź.