

z morskiej wody, która wdarła się w nagle otwarte szczeliny ziemskiej skorupy i spadła na rozżarzoną do białości lawę. Eksplozja rozerwała na kawałki i porwała w górę skalną masę o promieniu ponad 30 kilometrów, sięgając swym działaniem na 400 metrów w głąb ziemskiej skorupy.

Niektórzy historycy kojarzą skutki tego wybuchu z nagłym zanikiem potęgi Krety, tłumacząc nimi opisywane w Biblii egipskie ciemności, a nawet utożsamiają zagładę wyspy Thira o wysoko rozwiniętej cywilizacji z podaniem o zniknięciu Atlantydy.

Dziś na wyspie egzystuje kilka sennych, jakby wyludnionych osiedli. Być może ożywają one w pełni turystycznego sezonu, ale podczas naszej wizyty sprawiały przygnębiające wrażenie. Za to wysokie, pionowe, ucięte nożem wybuchu brzegi wyspy — które pokonuje się po schodach piechotą lub za kilka drachm na osiołku — mieniające się całą gamą kolorowych warstw skalnych mogą cieszyć oko nie tylko zawodowego geologa. A pośrodku laguny wysepka z drżmiącym wulkanem: ostatni raz dał o sobie znać w 1926 roku.

Dwa dni później, czyli 26 listopada „Pogoria” dotarła do północnych wybrzeży Krety, a ściślej — na redę Iraklionu. Miejsce i data są istotne, bo tu i właśnie wtedy byliśmy umówieni z Mirą Meysztowiczową, z którą przyleciały do nas dwa następne...

Kangury

Mira była dawną znajomą Krzysztofa; razem studiowali na Politechnice Wrocławskiej. Później wyjechała do Australii. Pracując w firmie mającej ciągle kontakty z Polską, odwiedzała nasz kraj kilka razy w roku. A gdy tylko dowiedziała

się o rejsie „Szkół pod żaglami”, natychmiast zaakceptowała ten pomysł i opłaciła w dewizach udział w nim Szymka — jednego ze swych trzech synów. Ochrzczono go mianem Kangura, był traktowany jak każdy pogoriowy Kaczor. Korzystając z konsultacji przerabiał indywidualnie swój program szkolny, nieco różny od naszego, i uczył się języka polskiego oraz dyscypliny. Był miłym chłopcem, bardzo łaknącym serdeczności, na którą nie zawsze było nas stać. Kangur starał się skracać dystans dzielący go od dorosłych, co prowadziło nieraz do zabawnych nieporozumień. Zdezorientowany Kangur nie mógł pojąć, dlaczego w Polsce nie ma tak dużego stopnia zażyłości między zwierzchnikiem a podwładnym jak w Australii.

— Panie Jacek! Dlaczego ty mnie nie lubisz? — pytał, gdy zwracałem mu uwagę, że nie wypada mu poklepywać po plecach pierwszego oficera. A przecież lubiłem chłopaka, bo nie sposób było go nie lubić, podobnie jak pozostałych Kangurów i sympatycznej, uczynnej Miry — Kangurzycy, mądrej i kochającej matki.

Mira przywiozła z sobą swego najstarszego syna oraz jego kolegę Adama Syriatowicza. Obaj okazali się świetnymi żeglarzami i bez reszty zintegrowali się z załogą. Pływali z nami przez cały okres australijskich wakacji; rozstaliśmy się dopiero w Kolombo, a więc po dwóch miesiącach wspólnej żeglugi. Tym razem Mira tylko przenocowała na „Pogorii” i leciała prosto do Polski, obciążając swój bagaż jeszcze torbą naszych przesyłek. Następnym, a było to na Cejlonie, towarzyszyła nam aż na Malediwy. Wspólnie z nią popłynęła wówczas najmłodsza latorośl rodu Meysztowiczów, dwunastoletni Edzio. Był on dobrym marynarzem i ze wszystkich Kangurów miał największą ambicję mówienia po polsku. Gdy kiedyś odruchowo zwróciłem się do niego po angielsku, powiedział z urazą w głosie:

— Mów do mnie po polsku, ja wszystko rozumieć.

Krótko mówiąc, udały się nam Kangury. Żadna z żeglujących nawet na długich odcinkach osób z zewnątrz nie potrafiła tak się wtopić w załogę, jak oni.

Do Iraklionu nie mogliśmy zawinąć ze względu na postawiony przez Urząd Morski wymóg bezpośredniego przejścia do Aleksandrii. Trzeba było zrezygnować ze zwiedzania pałacu Minosa w Knossos i zobaczenia wielu innych zabytków. Miało to być udziałem jedynie ekipy telewizyjnej, natomiast reszta musiała się zadowolić filmem z magnetowidu nakręconym w Knossos.

Noc postanowił kapitan spędzić w jednej z zatoczek pobliskiej wysepki Dhia, zamieszkałej jedynie przez dzikie kozy. Dokonany przeze mnie wybór zatoki zapewniającej osłonę ze wszystkich stron od wiatru okazał się niefortunny. Kilkakrotnie ponawiane próby zakotwiczenia nie dały rezultatu. Kotwica ześlizgiwała się po stromo opadającym, skalistym dnie i nie chciała trzymać. Trzeba było przeprowadzić jacht na drugi kraniec wyspy i zakotwiczyć w gorzej chroniącej przed kaprysami pogody, ale za to płytkiej zatoce o płaskim dnie. W nocy wiatr zmienił kierunek o 180 stopni i odwrócił „Pogorię”. Nabrzeżne skały znalazły się teraz kilkadziesiąt metrów od rufy jachtu, ale kotwica pracująca w tej sytuacji „pod górkę” wznoszącego się ku brzegowi dna trzymała mocno. Mimo to częściej niż zwykle robiliśmy kontrolne namiary na obiekty brzegowe, sprawdzaliśmy czy nie naprężyła się linka sondy wyrzuconej za burtę i obserwowaliśmy zmiany głębokości wskazywane przez echosondę, a dodatkowo officer mający wachtę rzucał raz po raz aldisem sноп światła na kotłujący się za rufą przybój, aby upewnić się, czy odległość do niego nie maleje. Tej nocy wachta kotwiczna nie należała do łatwych.

Rankiem „Pogoria” znów udała się na redę Iraklionu. Tu rozstaliśmy się z sympatycznym Kanadyjczykiem Cloudem, wysadziliśmy telewizyjny desant na Kretę i „Pogoria” pod moją komendą wróciła na kotwiczowisko. Po drodze zawinęliśmy do owej pierwszej zatoczki, w której nie udało się zakotwiczyć. Tam przetransportowano pontonem na brzeg połowę Kaczorów, a druga połowa wyszła na ląd w miejscu kotwiczenia. Obydwie grupy spotkały się rozgrywając między sobą coś w rodzaju podchodów. Później była lekcja geografii w terenie, zbieranie okazów przyrodniczych i posiłek przy ognisku.

Zanim przystąpiliśmy do wysadzania na ląd pierwszej grupy chłopców, okazało się, że wyspa Dhia nagle przestała być bezludna. Do zatoczki wpłynęła łódka z dwoma wędkarzami, a na wysokim skalnym grzbiecie, gdzie dotychczas spacerowały tylko dzikie kozy, pojawiała się na chwilę ludzka postać, która gdy ktoś z nas podniósł do oczu lornetkę, natychmiast zniknęła. Pół godziny po rzuceniu kotwicy na drugim końcu wyspy znów pojawili się znajomi wędkarze. Nie zwracaliśmy na nich uwagi. Kilka osób załogi pozostałej na jachcie dłużyło coś na pokładzie i na zmianę zażywało kąpieli, nurkując w przejrzystej, ciepłej wodzie. Całe szczęście, że nikomu nie przyszło do głowy, aby robić to w aparacie do nurkowania. Jest to w Grecji surowo zabronione ze względu na ochronę narodowych pamiątek przed grasującymi bandami poszukiwaczy zatopionych amfor, rzeźb i innych skarbów przeszłości.

W pewnej chwili zza skał osłaniających wejście do zatoki wyłonił się pomalowany na szaro okręt strażniczy i z dużą prędkością podpłynął do „Pogorii”. Zapytano nas, co tu robimy. Wyjaśniałem, podając im jednocześnie kilka prospektów informujących o „Szkołach pod żaglami”. Materiały te były pilnie studiowane, statek tymczasem zatoczył ciasne

koło, a gdy znalazł się przy naszej drugiej burcie, jeden z marynarzy wydał głośny okrzyk triumfu, wskazując białą linkę przywiązaną do wanty grotmasztu i biegnącą pionowo pod powierzchnię wody.

— Wyciągnąć — zażądał dowódca okrętu, a kilkunastu cywilów zgromadzonych na jego pokładzie chwyciło aparaty fotograficzne.

Warek natychmiast zrozumiał o co chodzi i nie zrezygnował z okazji zrobienia kawału. Robiąc przestraszoną minę, spojrzał na mnie pytająco, a gdy podejmując grę rozłożyłem z rezygnacją ręce i skinąłem głową, począł powoli wybierać linkę, udając, że ciężko mu idzie. Napięcie na pokładzie kontrolera rosło, fotoreporterzy zaczęli się przepychać, aby zapewnić sobie jak najlepsze ujęcie wynurzającego się z wody, kto wie, może posagu Afrodyty z Dhia, gdy na końcu linki ukazał się ołowiany ciężarek sondy. Marynarze ryknęli śmiechem i pokiwali nam na pożegnanie, a dziennikarze wściekli, że uciekł im taki atrakcyjny temat, w milczeniu schowali aparaty do pokrowców.

Następnego ranka gdy okrążyliśmy północno-wschodni cypel Krety, przechodząc między jej brzegiem a małą skalistą wysepką, wydarzyła się zabawna sytuacja nawigacyjna. Ukształtowanie łądu było bardzo podobne do układu linii brzegowej w miejscu odległym około dwudziestu mil, które minąłem w nocy na swej wachcie. Tu brzeg skracający ostro na południe z wysepką od wschodniej strony, tam zatoka skierowana ku południowi też z wysepką od wschodu. Zdając o czwartej rano wachtę Karminie, miałem pewną pozycję jachtu. Sprawdzałem ją szczególnie starannie i na kilka różnych sposobów, bo charakterystyka latarni, do której się zbliżyliśmy, nie była zgodna z danymi ze spisu światła. Zwróciłem oczywiście na to uwagę Karminie, przekazałem sugestie co do dalszej trasy i poszedłem spać. Rano

Karmina przekazała te informacje kapitanowi, który na wszelki wypadek włączył odbiornik nawigacji satelitarnej. SAT-NAV wskazał pozycję leżącą o dwadzieścia Mm na zachód, właśnie w pobliżu tego podobnego miejsca. Wniosek był prosty. Pierwszy oficer się pomylił, a „Pogoria” wali pełną szybkością nie w otwartą cieśninę, lecz w zamkniętą zatokę. Rzecz jasna, po kilku minutach paniki sytuacja się wyjaśniła i trzeba było pogodzić się z faktem, że najnowocześniejszym metodom nawigacji satelitarnej też nie można bezgranicznie ufać. Precyzyjny SAT-NAV od czasu do czasu potrafił popełnić gruby błąd, myląc się o kilkadziesiąt mil. Oczywiście całe to wydarzenie było świetną okazją do sprawdzenia pewności siebie pierwszego oficera. Ale kawał nie mógł się udać, bo pierwszy oficer był pewny siebie, a nawet — jak twierdzili niektórzy — zarozumiały. W każdym razie nic mi nie powiedziano i dopiero podczas śniadania dowiedziałem się, że moja pozycja była fałszywa, a pomyłka wynosiła dwadzieścia mil.

— Niemożliwe — odpowiedziałem.

— Ależ tak! SAT-NAV to potwierdza.

— W takim razie SAT-NAV się myli — odparłem z kamienną twarzą, domyślając się już podstępów z wesołej miny Karminy.

Po obiedzie znów zakotwiczyliśmy, tym razem u wschodnich brzegów Krety koło Zakros. Żegnaliśmy tu naszą przewodniczkę po Grecji, ale zanim to nastąpiło, Marta zabrała jeszcze załogę na greckie tańce do wiejskiej karczmy. Na pokładzie pozostały tylko cztery osoby z kadry wraz ze mną oraz te Kaczory, które miały kiepskie wyniki w nauce.

Tymczasem wiatr stęzał, osiągając w szkwałach nawet 9°B. Mimo osłony dawanej przez brzegi kryjącej nas zatoczki powrotny transport rozbawionej załogi pontonem i moto-

rówką nie był łatwym ani bezpiecznym przedsięwzięciem.

Gdy już wszyscy byli na pokładzie zazgrzytała winda kotwiczna. Po kilku minutach wyrwano kotwicę. Błyskawicznie wystrzeliły do góry przednie sztaksle.

— Prawe szoty sztaksli wybierz! Ster 20 stopni prawo!
— padały komendy.

Jacht najpierw cofnął się o kilka metrów, zataczając niewielki łuk, potem zawahał się i zatrzymał, przesuwając jednocześnie dziób mocno w lewo.

— Prawe szoty sztaksli luz, lewe wybrać! Sternik, ster zero!

I już „Pogoria” rwała do przodu. Odeszliśmy z kotwicy klasycznym manewrem na żaglach, bez użycia silnika. Daleko na brzegu zacierała się sylwetka Marty, jeszcze przez chwilę dobrze widoczna w świetle reflektorów czekającego na nią samochodu.

Można było stawiać grota i rejowe.

9. SKRAJEM CZARNEGO ŁĄDU

Do Aleksandrii weszliśmy 1 grudnia z jednodniowym opóźnieniem. Kapitan Andrzej Drapella czekał tam od poprzedniego dnia i pewnie nie był w najlepszym humorze, jako że nie jest miło samemu, z dużym bagażem, wylądować w arabskim kraju, gdy nikt człowieka nie oczekuje, i do tego w dzień własnych imienin.

Kapitan Baranowski też nie miał powodów do zadowolenia. Głupio wypadło z tym spóźnieniem i w rezultacie andrzejki, lanie wosku, wróżby odbyły się bez Andrzeja

Drapelli. Do tego zamiast trafić z Krety prosto w główki Aleksandrii, wyszliśmy na wschodni kraniec miasta około ośmiu mil morskich od celu, bo znów dewiacja zmieniła się o dziesięć stopni. No, i jakby nie dość było tych nieszczęść, zepsuła się statkowa łączności z Arabami, którzy nie przestrzegając żadnych zasad porządku w eterze, gadają jeden przez drugiego i nigdy im się nie spieszy.

Sytuację uratowały podręczne ukaefki służące do komunikacji między dziobem a rufą lub między jachtem a motorówką. Zwykle nie można było im ufać: ciągle się psuły, zmieniały zasięg, który czasem malał do kilkunastu zaledwie metrów, przerywały. Jednym słowem, nie nadawały się do używania na morzu i były moją zmurą przez cały rejs. Wciąż je pieściłem, reperowałem, szlifowałem styki, wymieniałem podzespoły, ładowałem baterie i nigdy nie wiedziałem, czy te moje wysiłki przyniosą jakikolwiek efekt. Tym razem jednak aparaty wszystkich zaskoczyły i łączność z portem została nawiązana. Po upływie pół godziny do burty zbliżyła się pilotówka. Wkrótce cumowaliśmy w reprezentacyjnym miejscu, naprzeciw kapitanatu portu.

Pierwszym nieurzędowym gościem na pokładzie był starszy mechanik stojącego obok „Pogorii” enerdowskiego frachtowca. Sympatyczny, starszy pan zwiedził naszą jednostkę, powspominał swoje młodzieńcze przygody na brygantynie „Wilhelm Pieck” i zaprosił do złożenia wizyty na jego statku. Rewizytowałem go z Warkiem już po godzinie, gdyż postój w porcie zawsze stwarzał okazję naszym mechanikom do przeglądu czy remontu jakiegoś urządzenia. Tym razem konieczne było wyżarzenie podkładek, czego na „Pogorii” nie dało się zrobić. Poszliśmy więc z wizytą, zabierając podkładowki. Jeszcze przed zejściem na ląd zatrzymał nas intendent. Chciał, abyśmy przy okazji poprosili na

statku o kilka bochenków chleba, bo zabrakło. Odmówiłem. Po prostu wstyd mi było demonstrować „polnische wirtschaft”. Co innego uzasadniona pomoc techniczna, co innego chleb. Nie wracaliśmy przecież z rejsu nonstop dookoła świata. Przed tygodniem byliśmy w Pireusie, a codzienne zużycie chleba było po trzech miesiącach rejsu znane, należało więc zrobić zakupy z odpowiednim zapasem, zwłaszcza że chleb magazynowany na „Pogorii” w stanie zamrożonym nie psuł się. Sytuacje z brakiem tego czy innego produktu, np. drożdży, octu, cukru itp. powtarzały się w ciągu całego rejsu. Nie były to sprawy wielkiej wagi, ale dawały się we znaki. Pomijając to, wyżywienie było wyśmienite i obfite, a kucharz — doskonały. Zwiedziliśmy niemiecki statek, pogadaliśmy z chieftą przy kuflu piwa, podziękowaliśmy pięknie za podkładki. Schodząc ze statku po trapie zobaczyłem na „Pogorii” wysoką, barczystą sylwetkę kapitana Drapelli. Poznałem go kilka lat temu, też na „Pogorii”, podczas kilkudniowego rejsu z jungami Bractwa Żelaznej Szekli. Byłem wtedy również pierwszym oficerem, on płynął jako gość. Powtórnie spotkałem kapitana Drapellę, gdy wychodziliśmy z Gdyni. Była to zatem dość luźna znajomość, więc gdy podszedłem, aby się przywitać, starałem się zachować należyty dystans i szacunek, zwracając się do niego oczywiście per pan. Nic z tego nie wyszło. Drapella uśmiechnął się szeroko, uściśnął mnie mocno, nadwerężając mi nieco żebra, przypomniawszy wspólny rejs i od razu byliśmy na ty. Taki właśnie jest...

Andrzej Drapella

Kapitan żeglugi wielkiej, jeden z najlepszych kapitanów naszej floty, a równocześnie jachtowy kapitan żeglugi wiel-

kiej. Uprawia też windsurfing, jest pletwonurkiem, lubi bojery, pasjonuje się fotografią, łowi ryby (na wędkę), jest świetnym gawędziarzem, ma lekkie pióro, więc sporo publikuje, i w ogóle nic, co ludzkie, nie jest mu obce. Uwielbia dalekie rejsy, gdyż — jak twierdzi — w dzisiejszych zmerkantylizowanych czasach długie podróże nęcą tylko prawdziwych marynarzy, tych, co z powołania poszli na morze. Najchętniej pływa do Chin. Lubi i ceni Chińczyków, bardzo dużo wie o ich kulturze, zwyczajach, mentalności. Kocha żagle. Mówią, że gdy listonosz ma wolny dzień, to nie idzie na spacer. Andrzej Drapella przeciwnie: gdy wraca po rocznym rejsie i dostaje urlop, potrafi popłynąć jachtem na dwa tygodnie, bo spotkał w Basenie Żurawskiego załogę bezskutecznie poszukującą kapitana. „No co, mieli chłopcy zmarnować dwa tygodnie urlopu?” — wyjaśnia w domu.

Tak było i tym razem. Gdy Drapella dowiedział się, że rejs może zostać przerwany z powodu braku wśród oficerów „Pogorii” kapitana Polskiej Marynarki Handlowej, nie zawahał się ani przez moment. Zamknął w garażu rozgrzebany samochód, który składał po wypadku, spakował worek i przyleciał do Aleksandrii. Podejrzewam, że naraził się przy tym potężnie w domu i nie tylko. Sądzę również, że gdyby zechciał, mógłby przylecieć z angażem na kapitana, ale zawsze podkreślał, że jest to rejs Krzysztofa i zgodził się pełnić funkcję jego zastępcy. Obecność Andrzeja na „Pogorii” spowodowała spore ożywienie, przyniosła wiele zmian. Przede wszystkim uruchomił on „Firmę Pstryk”, czyli pracownię fotograficzną szeroko reklamującą i dokumentującą swymi zdjęciami nasz rejs. Do współpracy wciągnął oczywiście wszystkich Kaczorów, uzupełniając w ten sposób program zajęć technicznych. Ponadto odciążył Karmenę, przejmując od niej część uczniów z początkującej grupy języka niemieckiego, co pozwoliło zintensyfikować naucza-

nie w obu grupach. No, i został „starszym nad kubrykiem”, a więc przejął sporą porcję spraw wychowawczych. Przybycie Andrzeja spowodowało zmiany w podziale kabin, które wreszcie zostały przydzielone zgodnie z zasadą wieku i urzędu, a nie kto pierwszy, ten lepszy. Skończyła się też zhora prowadzenia brudnopisu dziennika i przepisywania go na czysto, przy czym popełniano więcej błędów niż w oryginale. Andrzej traktował dziennik jako rzetelny dokument i rugał nas, jeśli pomijaliśmy w nim istotne zapisy, ale nie wymagał, aby był to wzorzec w polskiej flocie. Ba, kiedyś pozwolił sobie nawet na żart i w rubryce „Uwagi” wpisał: „Dziś na apelu red. Cieliszak zgłosił zaginięcie lewego buta”. Ta strona dziennika nie została podpisana przez kapitana.

Andrzej nie demonstrował postawy kontrolera z ramienia Urzędu Morskiego. Czasem wkraczał ostro w pewne sprawy, ale rzadko i tylko wtedy, gdy musiał, a czynił to z pozycji głęboko zaangażowanego w sprawy rejsu członka załogi. Należy on do ludzi, których roznosi energia, jest zawsze pełen inicjatywy, humoru, skory do kawałów, świetny kompan w każdej sytuacji. Jak powiadają: do tańca i do różańca, bo jednocześnie jest to człowiek uczciwy do szpiku kości, brzydzący się kłamstwem i kręactwem wszelkiego kalibru, erudyta o ogromnej kulturze i osobistym uroku, pełen życiowej mądrości. Dzielił się nią z nami szczerze czy to w osobistych rozmowach, czy w czasie tea-time'ów kadry, gdy przy szklance herbaty lub kawy, czasem z „wkładką energetyczną”, opowiadał kapitalne historie ze swych podróży. Nie wiem, czy były one prawdziwe, czy zmyślane, ale zawsze dotyczyły aktualnej sytuacji na jachcie, zawierały wskazówki lub przestrogi, które niestety nie wszyscy umieli odczytać. Gdyby zdobył się kiedyś na wysiłek przelania tych i innych swych opowieści na papier, powstałby tom opowiadań nie gorszy niż „Znaczy kapitan” Borchardta. Ów zwy-

czaj tea- czy coffee-time'ów wprowadził na „Pogorii” właśnie Andrzej, uważając, że pół godziny swobodnej, towarzyskiej rozmowy pomaga rozładować wiele napięć, wyjaśnić pewne sprawy, omówić inne, zintegrować kadrę. Szkoda, że nie wszyscy chcieli czy mogli brać udział w tych spotkaniach.

Czyżby nasz nowy członek załogi był bez wad? Ależ nie! Stałe spóźniał się na posiłki, palił pod pokładem fajkę wbrew zakazowi kapitana, miał zwariowane pomysły i był zbyt tolerancyjny dla Kaczorów, czym przyczynił się do rozluźnienia wśród nich dyscypliny. Kiedyś nawet doszło na ten temat między nami do różnicy zdań, ale Andrzej miał tę rzadką cechę, że można było się z nim pokłócić twórczo i bez negatywnych następstw. Częściowo uzgodniliśmy stanowiska, trochę wzajemnie ustąpiliśmy, a w pewnych kwestiach pozostaliśmy przy swoich zdaniach, szanując je, i nie wywarło to ujemnego wpływu na nasze stosunki.

Pobyt w Aleksandrii zleciał szybko. Spacer po mieście, zwiedzanie wykopalisk prowadzonych przez Polską Misję Archeologiczną, no i gwóźdź programu — całodzienna wycieczka do piramid w Gizeh koło Kairu. Były właściwie dwa gwóźdźe. Drugi to Dolina Królów w Luksorze, ale tam udała się tylko nasza telewizja z kapitanem na czele; wycieczka dla wszystkich kosztowałaby za dużo.

Wyjazd do piramid zaczął się pechowo. Najpierw długo czekaliśmy na zamówiony autokar, potem zamiast niego przyjechał mikrobus, dalej były typowe awantury arabskie z naszym przewodnikiem, bezskuteczne czekanie na drugi mikrobus i wreszcie część uczestników wycieczki musiała pojechać taksówkami. Wypadło to nawet tanio, bo po dieśięć dolarów od osoby w obie strony, płatne z okrętowej kasy.

Droga też obfitowała w przygody. Kamień wyrzucony spod kół samochodu uderzył w przednią szybę jednej z wio-

zających nas taksówek. Szyba na szczęście nie wyleciała, ale stała się zupełnie nieprzejrzysta. Było to mniej więcej w połowie drogi, a z Aleksandrii do Kairu jedzie się kilka godzin. Kierowca zupełnie się nie spieszył i nawet nie zmniejszył prędkości, a w godzinę po przybyciu do Kairu miał już nową szybę.

— Dziękuję! — zauważył z przekąsem jeden z Kaczorów.

W taksówce, którą jechałem, również przeżyliśmy kwadrans emocji. Szosa była rozbudowywana i w pewnym miejscu podzieliła się na dwie wstęgi o przeciwnych kierunkach ruchu, jak na autostradzie. Wszystkie samochody zjechały na prawo, co wiązało się z koniecznością przejechania kilkuset metrów po gruzie i wybojach. Nasz kierowca pojechał lewym odgałęzieniem szosy naprzeciw pędzących w odwrotnym kierunku samochodów. Teraz zjechać na prawo już nie było można. Wszyscy trąbili, zapalali światła, zaskoczeni sytuacją skręcali w ostatniej chwili szorując prawymi kołami po wąskim, żwirowym poboczu, my też, ale nasz kierowca nogi z pedału gazu nie zdejmował.

— Człowieku! Co robisz? Dlaczego nie zjechałeś na prawą stronę?

— Nie warto — odpowiedział — zobaczysz pan, za piętnaście kilometrów drogi znów się złączą.

Rzeczywiście, dzięki łaskawości Allacha zobaczyłem, ale było to piętnaście najdłuższych kilometrów w moim życiu.

Piramidy, jak to piramidy. Zbyt wiele o nich napisano, by robić to raz jeszcze. Dodam tylko tyle, że jarmarczna atmosfera wytwarzana w ich otoczeniu przez tłumy arabskich przekupniów psuje cały efekt i nie pozwala nawet na chwilę kontemplacji. Z tego pewnie powodu nie udało się namówić kapitana, by wygłosił historyczne przemówienie, konieczne zaczynające się od słów: „Kaczory! Czterdzieści jeden wieków patrzy na was z tych piramid...”

Poza tym kapitan był w kiepskim humorze z powodu kolejnej awantury arabskiej ze strażnikami pilnującymi piramid, którzy bez odpowiedniego bakszyszu nie chcieli wyrazić zgody na uruchomienie przez nas jakiegokolwiek kamery filmowej. Natomiast fotografować można było bez przeszkód. Kaczory obfotografowały się więc na piramidzie, pod piramidą, na wielbłądzie, obok wielbłąda, ze sfinksem i gdzie się tylko dało. Kupiły na pamiątkę i z myślą o tropikach arabskie nakrycia głowy używane przez Beduinów, obejrzały popisy tańców na koniach i zaczęły się rozglądać za suchym prowiantem oraz czymś do picia. Wszystko to było przygotowane, a jakże, w naszym mikrobusie, który zniknął jak kamfora razem z arabskim kierowcą i pojawił się dopiero po paru godzinach oczekiwania.

Wracaliśmy już nocą. Pełni wrażeń, ale nieco rozżaleni, że ranne opóźnienie oraz niewłaściwa kolejność marszruty, która przywiodła nas najpierw pod piramidy, nie pozwoliły na zwiedzenie słynnego kairskiego muzeum, zamykanego dużo wcześniej niż gasło słońce nad piramidami.

Nazajutrz przycumował obok „Pogorii” nasz stary znajomy z Pireusu „Dymitr Szostakowicz”. Jeszcze załoga nie zdołała dobrze obłożyć cum, gdy Warek wychodzący z założeń, że przyjaciele powinni sobie pomagać, był już w kabinie radiowców.

— Zdrawstwujię towarzysze! Dobrze, że jesteście. Zrobiliśmy wam miejsce przy kei. Nasz radar w dalszym ciągu czeka na was, trzeba dokończyć robotę. Kiedy przyjdziecie?

Wieczorem na pokładzie „Pogorii” odbyło się przyjęcie. Przybyli goszczący nas wcześniej pracownicy stacji archeologicznej, ich przyjaciele i znajomi, nasi znajomi i sporo nieznajomych, zdziwionych faktem utrzymania zaproszenia. Miał być jakiś generał czy gubernator, ale nie przybył. Służba kambuzowa obsługująca gości musiała być specjal-

nie przeszkolona: Europejczykom należało alkohol serwować normalnie, muzułmanom w szklankach z maskującym dodatkiem coca-coli. W sumie było sympatycznie.

A raniem zjawila się czteroosobowa ekipa do naprawy radaru. Zanim jej członkowie przystąpili do pracy, zorganizowali Kaczorom zwiedzanie swego statku, a potem intensywnie pracowali cały dzień i kawał dnia następnego. Zreperowali ukaefkę, ale radarowi nie dali rady. Całe szczęście, że ten drugi, a właściwie pierwszy nasz radar jeszcze działał.

Po pracy podjęliśmy ich kolację, po polsku, obdarowaliśmy pogoriowymi pamiątkami, a oni zaprosili nas do siebie na dancing. Poszliśmy w czwórkę: Waleria, Andrzej, Warek i ja. Walerię zabraliśmy z sobą, bo bardzo o to prosił jeden z naszych radzieckich przyjaciół, któremu wpadła w oko. Bawili się jakiś czas razem, ale Waleria pożegnała się jeszcze przed północą.

— Dlaczego tak wcześnie wyszła? — spytałem po cichu jej partnera, gdy wrócił odprowadzwszy lady na „Pogorię”.

— Wiesz, ona jest tak przesiąknięta zachodnią propagandą, że w ogóle nie można z nią rozmawiać.

To samo pytanie zadałem nazajutrz Walerii przy śniadaniu:

— Dlaczego wczoraj wróciłaś tak wcześnie? Przecież ten Rosjanin był przystojny i sympatyczny, świetnie mówił po angielsku.

— Rzeczywiście — odparła — ale był do tego stopnia przesiąknięty komunistyczną propagandą, że zupełnie nie dało się z nim rozmawiać.

W środę 7 grudnia opuściliśmy Aleksandrię. Gościnną, bo przyjęto nas serdecznie, nie płaciliśmy ani za postój, ani za wodę. Nawet pranie bielizny pościelowej było gratis, ale to już zasługa Walerii, która oczarowała oficera z angielskiego wycieczkowca wyposażonego w pralnię.

Już po odejściu od kei odbieraliśmy w motorowej łodzi dostawczej zamówioną żywność. Przez zreperowaną ukaefkę zegnali nas ci, którzy ją naprawili oraz zastępca kapitana do spraw politycznych z „Dymitra Szostakowicza”. Nawiasem mówiąc, nasi radzieccy przyjaciele nie mogli zrozumieć dwóch rzeczy w organizacji naszego rejsu: roli kapitana Drapelli i tego, że nie ma u nas funkcji zastępcy do spraw politycznych. Aby nie komplikować wyjaśnień, mianowaliśmy na ich użytek Andrzeja „pompolitem”, czyli pomocnikiem do spraw politycznych, i za jednym zamachem załatwiliśmy obie wątpliwości.

Port Said dzieli od Aleksandrii zaledwie doba żeglugi. Niestety, dla „Pogorii” była to doba między środą a czwartkiem. Zanim weszliśmy do portu, wymijając sterzące wysoko nad wodą wraki — swoiste memento dla nieostrożnych nawigatorów — zanim sprawdzono prawidłowość naszego świadectwa pomiarowego i ustalono opłatę za przejście Kanału Sueskiego, banki były już zamknięte, a nazajutrz był piątek, czyli arabska niedziela. Musieliśmy więc czekać, bo opłatę można było wnieść tylko za pośrednictwem banku. Trzeba jednak podkreślić, że podobnie jak w Aleksandrii przedstawiciele miejscowych władz byli dla nas bardzo życzliwi. Staliśmy w reprezentacyjnym miejscu, chłopcom zorganizowano wycieczkę po porcie, zwolniono nas z obowiązku instalowania na jachcie specjalnych reflektorów, których wypożyczenie i obsługa słono kosztują. Nawet opłatę za przejście Kanału Sueskiego skalkulowano bardzo nisko.

Kłopoty były tylko z zatankowaniem wody. Oficjalne załatwienie sprawy wymagało zbyt wiele czasu, nieoficjalne zbyt wielu bakszyszy, a ponadto jakość wody budziła wątpliwość. Postanowiliśmy uzupełnić zbiorniki po drodze. Były też trudności z dostaniem Notice to Mariners, czyli wykazów

poprawek służących do uaktualnienia map i innych pomocy nawigacyjnych, ale do tego już się zdążyłem przyzwyczaić. Udało się natomiast co innego: sprzedałem 25 map nie używanych z powodu zmiany trasy lub prawie nowych, już niepotrzebnych. Wprawdzie cena sprzedaży była o połowę niższa od obowiązującej w Egipcie, ale biorąc pod uwagę, że mapy są tu dwa razy droższe niż w Anglii, gdzie większość z nich kupilem, odzyskaliśmy cenne dewizy prawie w całości. Podobna sztuczka udała mi się też w Pireusie, co w sumie pozwoliło zaoszczędzić około dwustu dolarów.

Wieczorem kadra mogła pójść na spacer po mieście, oczywiście z wyjątkiem oficera służbowego. Kaczorom kapitan nie zezwolił na wyjście; nie bardzo mogłem zrozumieć dlaczego.

Najwięcej wrażeń ze spaceru przynieśli Karmena i Bolo, którzy napotkali ślubny orszak i zostali zaproszeni na wesele. Natomiast Andrzej Makacewicz i ja z pomocą tuzina Kaczorów staczaliśmy heroiczne boje, żeby wyrzucić z pokładu zupełnie nam niepotrzebnych cumowników, którzy zaokrętowali się bez pytania kogokolwiek o zgodę i ani myśleli się wynieść. W końcu bój wygraliśmy, ale okazało się, że było to pyrrusowe zwycięstwo. Nie mieliśmy racji, zgodnie z przepisami cumownicy musieli być, i basta. W miejsce wyrzuconych przyjechali nowi.

Przyjechali też państwo Ansorgowie, rodzice żeglujących z nami od Anglii Christiana i Izabelli, aby płynąć razem do... Dokąd — o tym jeszcze nie zdecydowano. W nocy z soboty na niedzielę weszliśmy w...

Kanał Sueski

Historia Kanału Sueskiego jest starsza niż się powszechnie przypuszcza. Po raz pierwszy połączono Morze Śródziemne

z Czerwonym za faraona Senanseta III, który panował w latach 1887—1849 przed naszą erą. Szlak żeglowny prowadził jednak inną drogę niż obecnie. Biegł Nilem i jego odnogami, a dopiero potem przeradzał się we właściwy kanał wiodący do Jeziora Gorzkiego i dalej. W 910 roku p.n.e. kanał zasypały piaski. Faraon Necho II podjął trud jego odkopania, lecz później porzucił ten zamiar. Dokonał tego Dariusz Perski w 510 r. p.n.e., ale trwale połączył tylko Jezioro Gorzkie z Morzem Czerwonym, a reszta szlaku była dostępna jedynie podczas wylewów Nilu. Za Ptolemeusza II i Ptolemeusza III, tj. w III wieku p.n.e., kanał był żeglowny na całej swojej długości. Potem znów go zaniedbano. W czasach rzymskich, a konkretnie za panowania cesarza Trajana w 98 roku już naszej ery, kanał znów przekopano, ale w końcu III wieku ponownie przestał istnieć. W 640 roku uruchomili go Arabowie na okres około 150 lat, po czym jeden z kalifów kazał go zasypać, aby odciąć dostawę towarów do zbuntowanej Medyny. Na ponowne połączenie Morza Śródziemnego z Czerwonym, nieco inną już trasą, trzeba było czekać 11 stuleci.

Przez kanał statki przechodzą w konwojach. „Pogoria” szła samotnie poza konwojami, mając na pokładzie pilota i dwóch cumowników, absolutnie zbędnych, bo nigdzie nie cumowaliśmy. Pilotów też w sumie było dwóch, gdyż zmieniano ich w połowie trasy, ale chroń Panie Boże każdy statek przed każdym z nich. Jeśli wszyscy piloci kanału są tacy, to bez żadnej przesady można ich zaliczyć do największych niebezpieczeństw nawigacyjnych Kanału Sueskiego. Pierwszy pilot omal nie wpakował „Pogorii” na duży statek idący z przeciwnego kierunku, będąc w przekonaniu, że tamten nam ustąpi z drogi. Gdyby nie przytomność umysłu kapitana Drapelli, kanał byłby przez jakiś czas nieżeglowny.



Drugi pilot wszedł na pokład koło Ismaili, gdzie kotwiczyliśmy na jeziorze Timsak, czekając na przejście konwoju i biorąc wodę, którą dostarczono nam barką. Uzupełniono nasze zbiorniki do pełna dwudziestoma tonami wody za sześćdziesiąt dolarów. To drożej niż w Europie, nawet trzykrotnie drożej, ale jeszcze tanio. Nad operacją tankowania czuwał nadzorca robotników i dwóch uzbrojonych żołnierzy. Tych pilnował jakiś cywil, a wszyscy byli bardzo głodni i chętnie zrezygnowali z czujności na rzecz obiadu, którym ich poczęstowano. Idący na północ konwój statków przeciął jezioro i zanurzył się w następny odcinek kanału, który my mieliśmy już za sobą. Teraz brzegi kanału zasłaniały dolne części burt płynących statków, co sprawiało wrażenie, że suną po piasku pustyni.

O zmierzchu, gdy operacja tankowania była zakończona, a droga wolna, zeszlśmy z kotwicy i posłuszni komendom pilota popłynęliśmy dalej, tyle że nie w tę stronę, w którą należało. Skonfrontowałem położenie pław na jeziorze z mapą i nic mi się nie zgadzało. Zaalarmowałem kapitana. Ten zwrócił uwagę pilotowi.

— O.K., captain, dobrze idziemy — padła odpowiedź.

Zszedłem do nawigacyjnej, aby obserwować wskaźnik sondy. Było 11 metrów, 10, po chwili 9, a potem głębokość poczęła maleć w piorunującym tempie: 7, 6, 5. Krzyknąłem! Krzysztof dał natychmiast całą wstecz, ale jacht szedł jeszcze rozpędem do przodu, głębokość zmalała poniżej 4 metrów, a potem spadła nawet do 3, podczas gdy nasze zanurzenie było 3,4 — 3,8 metra. Usiedliśmy, całe szczęście, w mięciutkim mule. Jacht wycofał się bez najmniejszych trudności, nie odczuliśmy żadnego tarcia czy uderzenia o twarde dno. Wskazałem pilotowi właściwą drogę i... naprzód! Przed północą byliśmy na Jeziorze Gorzkim. Znów należało przepuścić kolejny konwój, czekając na kotwicy. Nasz pilot

zakotwiczył wbrew moim protestom prawie na środku toru wodnego, mimo że było kilka dużo dogodniejszych ku temu miejsc. Konwój minął nas zachowując bezpieczną odległość.

Z ulgą powitałem wejście w Zatokę Sueską, co oznaczało początek samodzielnej żeglugi.

10. PRZYGODA NA MORZU CZERWONYM

Morze Czerwone traktuje sprawiedliwie nieliczne żaglowce, przemierzające je wzdłuż w obie strony. W północnej części wieją o tej porze roku silne wiatry północne, w południowej — południowe, a w środku panuje cisza. Był więc na razie sprzyjający wiatr i kapitan zarządził postawienie wszystkich żagli. Żeby nie przerywać nauki Kaczorom, miała to zrobić kadra. Zaczęliśmy od rejowych. Stanowiska wyznaczył Krzysztof zgodnie z hierarchią: bombramreja — kapitan prawa strona, pierwszy oficer lewa strona, bramreja... itd. W ciągu sześćdziesięciu minut zdołaliśmy postawić wszystkie żagle oprócz topsli i dwóch przednich sztakli. Takiego wyniku nasze Kaczory nie były jeszcze w stanie osiągnąć, chociaż trzeba powiedzieć, że po trzech miesiącach rejsu stanowili już w pełni wykwalifikowaną załogą żaglowca. Poza tym wraz z wypłynięciem na wody Morza Czerwonego przestała wreszcie trapić Kaczory...

Choroba morska

- Czy wiesz, po co są fale na morzu?
- ?
- Żeby byle kto nie został żeglarzem.

Tym pozornie płaskim dowcipem podtrzymywany był na duchu chyba każdy nowicjusz cierpiący na morską chorobę, a przechodzi przez nią ponad dziewięćdziesiąt procent żeglarzy wyruszających na morze. Pozostałe dziesięć procent nigdy nie choruje albo choruje w sposób nietypowy, niezauważalny dla otoczenia, a często i dla siebie samych, np. są bardziej senni niż zwykle albo mają ochotę... śpiewać.

Spośród ogromnej większości chorujących kilka procent nie jest w stanie wyrobić sobie odporności na chorobę morską, która na zawsze eliminuje ich z żeglarstwa morskiego. Reszta choruje, choruje, w końcu przestaje. Odporność na chorobę morską przychodzi w trakcie rejsu po kilku godzinach, czasem po kilku dniach. Można też mówić o odporności w kategoriach liczby rejsów czy lat, bo jeśli nawet choroba morską, która przeszła w pierwszym rejsie, wraca w następnym i w kolejnych, to na ogół jej przebieg jest coraz łagodniejszy.

Choroba morską objawia się torsjami, bólem głowy, zielonym kolorem twarzy delikwenta i brakiem apetytu. Brak apetytu to delikatnie powiedziane. Po prostu człowiek nie jest w stanie przełknąć czegokolwiek, nawet łyku herbaty, bo natychmiast to zwraca. Kolejne dowcipy opowiadane w takich sytuacjach mówią, że herbata smakuje jednakowo w obie strony, że jedząc chleb, należy go drobno gryźć, gdyż w przeciwnym wypadku może powybić zęby itp. Żołądek zostaje wypróżniony do dna, wynicowany na drugą stronę, jak powiadają żartownisie. Wymiotuje się zółcią. Jeśli taka sytuacja utrzymuje się dłużej, może doprowadzić do zupełnego wyczerpania i odwodnienia organizmu.

Najgorszy jest jednak powodowany chorobą morską stan kompletnej apatii. Choremu jest wszystko jedno, wydaje mu się, że nie jest zdolny do najmniejszego wysiłku, a gdyby chciano wyrzucić go za burtę, nie kiwnąłby palcem w swojej obronie.

I tu widać głęboki sens przytoczonego na wstępie żartu. Trzeba się zmobilizować, zwalczyć własną słabość, nie być byle kim, rzygać — ale jeść, rzygać — ale pracować, bo nie samo rzyganie czyni z człowieka bezwładną szmatę, lecz poddawanie się, zaprzestanie walki z samym sobą.

Chorobę morską zwalczyć trzeba siłą woli. Najbardziej pomocna jest tu praca, zajęcie się czymś pożytecznym. Oczywiście, nie polecam pracy w kambuzie czy czynności wykonywanych w pozycji wiszącej głową na dół, na przykład w nasyconym zapachem ropy przedziale silnika. Warto natomiast zauważyć, że rzadko zdarza się, by chorował sternik, bo musi się skupić, uważać, właściwie reagować opornym rumplem lub kołem sterowym, ma o czym myśleć i zapomina o chorobie. Nie bez znaczenia jest tu też świeże powietrze. Bywa, że żeglarz nieźle już czujący się na pokładzie, natychmiast po zejściu pod pokład zaczyna chorować. Są tacy, którzy przez trzy doby nie schodzą na dół, marznąc i rezygnując z wypoczynku, co sprzyja chorobie. Tych trzeba zmusić, by poszli się położyć do koi, mimo że zanim zdążą się rozebrać i zająć pozycję horyzontalną, która też chroni przed wymiotami, potrafią kilkakrotnie wyskoczyć na górę.

Niektórym pomaga żucie suszonych śliwek, innym gryzienie sucharów, jeszcze inni nie mogą jeść... cebuli. Są to bardzo indywidualne bodźce hamujące lub nasilające chorobę. Pływałem kiedyś ze znanym kapitanem, który czując zbliżający się atak choroby wołał: „Daj mi natychmiast coś zjeść, wszystko jedno co, bo puszcze pawia”. Dostawał, zjadał i mu przechodziło.

Pewna część żeglarzy wierzy w środki farmakologiczne. Nasi zagraniczni goście też łykali lub przyklejali sobie za uchem jakieś pastylki. Czasem im nawet pomagało, ale środki te powodują na ogół również działania uboczne, jak senność. Może sobie na to pozwolić pasażer, ale nie żeglarz.

Przecież kierowcy też nie wolno lykac przed podróżą avio-marinu.

Kaczory chorowały ciężko i, co było dla nas zupełnym zaskoczeniem, aż trzy miesiące. O tak długim okresie adaptacji nigdy przedtem nie słyszałem. Chyba przyczyną był ich wiek: szesnaście lat. W tym okresie rozwoju zachodzą ogromne zmiany w organizmie i zapewne tylko w ten sposób można wytłumaczyć to zjawisko. Dlatego wypada nisko schylić głowę przed naszymi Kaczorami. Chłopców męczyła choroba, a do tego musieli się uczyć. Ileż to razy zdarzało się, że uczeń przerywał w pół słowa wypowiedzaną kwestię, wyskakiwał piorunem z klasy, by podzielić się z rybami śniadaniem, po czym wracał i kontynuował odpowiedź. Chłopcy zwyciężali samych siebie w warunkach, w których niejeden dorosły by nie wytrzymał.

— Przecież oni pracują jak katorżnicy. To nie żaglowiec, to galera — powiedział jeden z naszych gości i niewiele się pomylił, bo ile trzeba samozaparcia, żeby stać się dobrym marynarzem żaglowca, może powiedzieć tylko ten, kto tego dokonał.

Doprawdy warto przypomnieć słowa Andrzeja Drapelli, który w jednym ze swych artykułów o rejsie, drukowanym w tygodniku „Wybrzeże”, pisał, że Kaczorów nie wiozł do Indii dywan Allacha, a na relingu wciąż siedział paw, przerażający symbol morskiej choroby.

Pędziliśmy na południe z imponującą prędkością, ustanawiając nawet nie pobity do końca rejsu rekord dobowego przebiegu na bezprądowym akwenie: 201 Mm. Pojawił się pierwszy albatros, pierwsza latająca ryba. Później nastały cisze i trzeba było polegać tylko na silniku. Wtedy spotkała nas przykra niespodzianka, której planując rejs nie wzięto pod uwagę. Silnik nie mógł rozwijać pełnej mocy. Właśnie

przekroczyliśmy zwrotnik Raka i temperatura wody zaburtowej, chłodzącej silnik wynosiła plus 29°C, temperatura powietrza plus 35°C. Przeciętą prędkość jachtu w tropikach, gdzie ze względu na słabe wiatry głównym napędem miał być silnik, nie mogła być taka, jak planowano. Pociągnięto to za sobą korektę trasy i konieczność ciągłego pośpiechu, który wykreślał z listy marzeń wiele turystycznych atrakcji.

Także upał począł dawać się ludziom we znaki. Przebywanie pod pokładem można było porównać do fińskiej sauny, spanie w kabinie — do gorącej kąpieli we własnym pocie. Na pokładzie spać nie było wolno ze względów bezpieczeństwa. Jak w tych warunkach mogli pracować w maszynowni nasi mechanicy Marek i Warek, pozostanie ich tajemnicą.

Monotonie żeglugi przerwało spotkanie z m/s „Eugeniuszem Kwiatkowskim”. Statki stanęły w dryfie, a delegację załóg złożyły sobie wizyty. Intendent skorzystał ze sposobności, by dokonać pewnych zakupów w statkowej kantynie za polską walutę. Zebrał od kadry i Kaczorów złotówki (w późniejszym terminie je zwrócono) i kupił... piwo. Dokonano również wymiany towarowej, poświęcając z naszej strony na ten cel nadwyżkę konserw rybnych. Kapitan Ryszard Kornacki bardzo zainteresował się szkołą. Rozmawiał z chłopcami, obejrzał nawet ich zeszyty, a na zakończenie napisał:

Z olbrzymią przyjemnością odwiedziłem „Pogorię” na środku Morza Czerwonego, gdzie 15 grudnia 1983 roku doszło do spotkania ze statkiem PLO „Eugeniusz Kwiatkowski”. Zastałem tu młodzież dorodną, opaloną i szczęśliwą. Gratuluję sponsorom udanego pomysłu szkoły życia na morzu. Wszystkim, z kpt. Baranowskim na czele, życzę po marynarsku pomyslnych wiatrów.

Morze Czerwone, 15.12.83

R. Kornacki, kpt.ż.w.

kapitan m/s „E. Kwiatkowski”

Taki wpis i wiele mu podobnych zawiera...

Księga Pamiątkowa „Pogorii”

Ciemnobrązowe skórzane okładki, na wierzchu tłoczony czerwony napis „Pogoria”. Wewnątrz historia jachtu, żeglarstwa i nie tylko. Przerzućmy karty tej książki.

Pierwszego wpisu dokonała matka chrzestna:

Silnych wiatrów i stopy wody pod kilem życzy matka chrzestna.

Danuta Długolecka

Gdańsk, dnia 1.06.1980 r.

Dalej pod tą samą datą czytamy:

Najpiękniejsze są zawsze słowa Matki

Tadeusz Fiszbach

Pomyślnych wiatrów, stopy wody pod kilem

Maciej Szczepański

Niżej następuje wpis dokonany ręką Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz, pierwszej kobiety, która okrążyła świat samotnie pod żaglami, a dalej depesze gratulacyjne od kapitana Jurkiewicza, komendanta „Daru Pomorza”, i od Danuty Walas-Kobylińskiej, jedynej w Polskiej Marynarce Handlowej kobiety kapitana. A zaraz potem afisz „Solidarności” Stoczni Gdańskiej, tym ciekawszy, że „Solidarność” telewizji żądała sprzedania „Pogorii” za granicę:

Jacht „Pogoria” dla polskiej młodzieży

NSZZ „Solidarność”

Stoczni Gdańskiej im. Lenina

Po tym jakby wstępie zawierającym w sumie kilkanaście stron następuje rozdział zasadniczy, wypełniający księgę już do końca, a zatytułowany: SZKOŁA POD ŻAGLAMI. Zaczyna go wpis nieoficjalnej, lecz faktycznej Matki Chrzestnej rejsu, naszej opiekunki z Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Anny Jaworskiej. Dalej następuje kilkaset wpisów. Przytoczmy niektóre z nich:

To, co robicie, to jest właśnie dobra robota. Pływajcie i wychowujcie — dla Was, dla Polski, dla spokoju i pokoju. Kapitanowi, załodze, młodzieży — gratulacje i szczęścia!

Ryszard Korczewski

Barcelona 20.10.83

Ambasador PRL w Madrycie

Na pamiątkę spotkania, z serdecznym błogosławieństwem

Jan Paweł II pap.

3.11.1983

Wystarczyło krótkie spotkanie, aby przekonać się, że na „Pogorii” to „bomba”, znakomita załoga, znakomita atmosfera, do zobaczenia w Fiumicino.

Całusy od „Sawy”

Prezes Związku Polaków „Sawa”

Elżbieta Wawrzyniak-Renzetti

Kapitanowi, załodze tego pięknego statku wszelkiej pomysłowości i aby idea takich rejsów nie umarła wraz z zakończeniem tej podróży.

Robert Zalewski k.ż.w., m/v „Saudi Star”

Pireus 16.11.1983

Kapitanowi i Jego załodze szczęśliwych wiatrów i życzliwości oraz poparcia od wszystkich spotkanych na Waszej drodze ludzi dobrej woli. Niech się młodzi ludzie z Polski uczą świata

Rodzina Gmochów

16.11.83

Ekranowy Przyjaciel Janek Gmoch

Sens tego rejsu wspaniały. Kapitan i załoga również wspaniali. Należy tylko życzyć wspaniałego rejsu, pomyslnych wiatrów

kpt. Romuald Pietraszek
Athenian Tankers Menagement S.A.
Director

Zawsze podziwiałem naszych wybitnych żeglarzy. Od tego spotkania z „Pogorią” na Oceanie Indyjskim nabrałem do nich również wielkiego szacunku. Oby Wasz zapał i entuzjazm przyniósł w przyszłości wielkie korzyści polskiej gospodarce morskiej. Kpt. K. Baranowskiemu — wszystkiego najlepszego

kpt. T. Olechnowicz
Komendant
st. szk. „Dar Młodzieży”

Ocean Indyjski, 4 stycznia 1984

Gratuluje przede wszystkim wspaniałej idei „Szkoły pod żaglami”, dzięki której grupa młodzieży ma okazję nie tylko nauczyć się pięknego rzemiosła żeglarskiego, ale również zdobyć wiele doświadczenia życiowego, tak potrzebnego, aby wyrosnąć na dzielnych i przedsiębiorczych ludzi, tak bardzo Polsce potrzebnych...

R. Fijałkowski
11.01.84 Ambasador PRL w Indiach

Kapitanie! Daje Pan ten rodzaj edukacji, która rozszerza świadomość, rozwija intelekt, kształtuje charakter, dzięki czemu można stać się samodzielnym. Nie ma lepszego nauczyciela na Dobrej Ziemi od Matki Natury

Subechana Krishan
Male, 13.02.84 Światowa Organizacja Zdrowia

Chcę podziękować wszystkim na pokładzie za zaproszenie mnie i umożliwienie rozmowy z „Kaczorami”. To jest

wspaniałe przedsięwzięcie. Życzę wszystkim szczęścia i sukcesu w dalszej podróży oraz w przyszłości!

Ocean łączy ludzi, a nie dzieli.

Serdeczne pozdrowienia
Male 14.02.84 Thor Heyerdahl

Z listu dyrektora Zespołu Szkół dla dzieci obywateli polskich przebywających czasowo za granicą, któremu administracyjnie podlegała „Szkoła pod żaglami”:

Jungowie!

Polsce potrzebne są głowy mądre, serca wrażliwe, ręce silne i zaprawione do pracy. W kształceniu i wychowaniu są te same elementy: zmagania wysiłku, sukcesów i niepowodzeń. Różne jest ich nasilenie, niejednakowe przejawy, rozmaita cena. Żadne większe powodzenie, żaden sukces nie stanie się Waszym, Jungowie, udziałem bez małego zwycięstwa nad samym sobą, nad właściwą człowiekowi niedoskonałością.

Macte animo!
Warszawa 17.02.84 Jerzy Pietkiewicz

Dwa dni później zaczęły się kłopoty. Przyszedł silny, przeciwny wiatr, osiągający 10°B i zmusił nas do halsowania w zwężającej się rynnicy Morza Czerwonego, obfitującego w tym rejonie w nie oświetlone wysepki i rafy, z nader rzadko spotykanymi latarniami morskimi, z których zresztą co druga jest nieczynna.

Mimo że zwroty wychodziły sprawnie, a praca nawet podczas wichury bez sztormiaka na dziobie zalewanym orzeźwiającym, choć ciepłym prysznicem fal, wpadających na pokład, była przyjemnością — trzeba było wycofać się z cieśniny Bab el-Mandab wiodącej na Ocean Indyjski i szukać schronienia.

Ponadto drogą radiową przyszła wiadomość, że m/s „Ko-

nin", wiozący dla nas z Polski kontener z żywnością, znajduje się na Morzu Czerwonym. Początkowo prowiant mieliśmy odebrać w Bombaju, ale formalności i koszty związane z tym spędzały nam sen z oczu. A tu nagle okazało się, że oczekiwana żywność jest tak blisko. Chociaż pogoda nie sprzyjała przeładunkowi, postanowiliśmy jednak zaryzykować.

Decyzja ta była ze wszech miar słuszna, gdyż przyszłość wykazała, że gdy wychodziliśmy z Bombaju, „Konina” tam jeszcze nie było; z braku miejsca przy nabrzeżu trasa statku uległa zmianie.

O świcie byliśmy umówieni koło wysepki Great Hanish, nie oświetlonej, najeżonej rafami, ale jedynej, która w tej okolicy mogła dać osłonę przed falami. Zdążyliśmy ku niej nocą, prawie po omacku, bo nasz jedyny radar znów zaczął się psuć. Powoli, ale systematycznie tracił czułość i dopiero z odległości około 3 Mm zaczynał coś pokazywać.

Skończyłem wachtę o północy, ale Krzysztof poprosił mnie, bym został. Nawigowaliśmy w trójkę, bo wachtę przejęła już Karmena. Szliśmy bardziej na wyczucie niż na półślepy radar i zliczenie. Astronawigacja ani nawigacja satelitarna nie wchodziły w rachubę. Były zbyt mało dokładne, tu chodziło o precyzję rzędu kilkunastu metrów. Wreszcie z ciemności wyłoniły się zamazane kontury wysepki, jednej, drugiej i otaczających je drobnych skał. Która wyspa to ta nasza? Przeplýwaliśmy koło niej w dzień, gdybym wiedział, że tu wrócimy, nauczyłbym się na pamięć profilów wszystkich raf i wysepek tego regionu.

W końcu trafiliśmy i muszę powiedzieć, że była to przygoda nawigacyjna, którą zapamiętam na całe życie.

Świt rozjaśnił powierzchnię morza i promienie wschodzącego słońca oświetliły zbliżający się do nas statek. „Konin” ustawił się burtą do wiatru, a „Pogoria”, kołyszac się na

sporej, mimo osłony dawanej przez wyspę, fali podchodziła od jego rufy do zawietrznej burty. Gdy dziób jachtu schował się za kadłub statku, wiatr działający teraz tylko na rufę wykręcił jacht w stronę „Konina”. Odległość między jednostkami gwałtownie zmalała, a bukszpryt znalazł się niebezpiecznie blisko kadłuba statku.

— Odległość dziesięć metrów, daj całą wstecz, bo stracimy bukszpryt — meldowałem z dziobu przez ukaefkę nie wiedząc, że przed chwilą dano właśnie awaryjną wstecz. Za późno. Bukszpryt „Pogorii” sterczał nad pokładem „Konina”, szczęśliwie celując w wycięcie nadbudówki. Zanim jacht zaczął się cofać, sztag oparł się o jakiś wysięgnik na statku, chyba o żurawik trapowy, i prysnął jak mydlana bańka.

— Jezus! Maria! Co robić? — wyszeptał zamontowany na dziobie głośnik połączony z rufowym mikrofonem.

— Cumować! — dobiegła do mnie tą samą drogą zdecydowana odpowiedź Drapelli.

Zacumowaliśmy. Strata była niewielka, łatwa do naprawienia. Jacht stał względnie spokojnie za osłoną statku, kiwając się synchronicznie wraz z nim, praca przy przeładunku szła sprawnie. W ciągu trzech godzin zawartość kontenera została przeładowana na „Pogorię”. Załoga i pasażerowie „Konina” zwiedzili nasz jacht, a my ich statek. Potem krótkie, serdeczne pożegnanie i w drogę. Jednak manewr odejścia okazał się jeszcze trudniejszy. „Pogoria” sunęła wzdłuż burty statku, nie mogąc się od niego oderwać. Wszelkie wysiłki powiększenia szczeliny wodnej, dzielącej obydwa kadłuby, były niweczone silnym dryfem „Konina”. Nic dziwnego: w dalszym ciągu wiało około 8°B. W pewnej chwili topwanta i stenwanta grotmasztu oparły się o jakiś wystający element statku, sunęły po nim krzesząc iskry i pękły nagle jedna po drugiej jak nitki. Ten sam los spotkał

za chwilę dwie wanty bezanmasztu. Powiało grozą! „Pogoria” oderwała się wreszcie od statku i okaleczona kiwała się beznadziejnie na fali. Maszty jeszcze stały.

— Ja p.....ę! — wybuchnął bosman. — Skąd ja wezmę tyle stalówki na nowe liny? Nie pływam więcej na takim statku.

— Bosman, masz linę na sztag i wanty? — rzucił niemal w tej samej chwili z rufy pytanie Drapella.

— Nie, nie mam tyle!

— „Konin”, „Konin”, tu „Pogoria”! Macie stalową strunówkę, z której dałoby się zrobić wanty? — pytał Drapella prze ukaefkę.

— Mamy.

— Dacie?

— Oczywiście!

— To zaraz tam będę! Przygotujcie stalówkę i trap!

Pół godziny później obciążony ponad miarę dwoma zwojami stalowej liny, zalany wodą ponton był przy burcie „Pogorii”. Tymczasem posługując się szekłami i zaciskami wantowymi zrobiłem z moją wachtą prowizoryczne ucha na tym, co zostało z want bezana, obciągnęliśmy je do podwiesi wantowej miękką kilkakrotnie przeplecioną liną, wybierając za każdym przepleceniem luz. Przypominało to trochę układ talrepu na starych żaglowcach i trzymało z wystarczającą siłą. Przy wantach grota sprawnie działał Andrzej Makacewicz z Kaziem Robakiem. Resztę trzeba było zrobić na kotwiczowisku ze względu na sztorm i konieczność zasztatowania żywności. „Konin” pożegnał nas życzeniami szybkiego usunięcia awarii, a my godzinę później zakotwiliśmy tuż przy brzegu bezludnej wysepki Great Hanish. Następnego dnia rano mieliśmy już nowe wanty i sztag. Roboty było wprowadzić co niemiara, ale załoga pracowała jak w transie. Poszły w kął urazy i nieporozumienia. Prze-

żyta wspólnie groźna przygoda przyczyniła się do większego zintegrowania załogi i zrozumienia.

Wieczór tego dnia był nietypowy: zaiste rzadko się zdarza, aby w trakcie morskiego rejsu można było piec przy ognisku ziemniaki zagrzebane w koralowym piasku i siedząc na blokach zastygłej lawy obserwować tańczącą na kotwicy barkentyne.

A następnego dnia przeżyliśmy jeszcze jedną przygodę. Było nią zejście w podwodny, bajecznie kolorowy i urzekający świat. Kaczory robiły to na płytkiej wodzie w maskach i z fajkami, dorosli w aparatach do nurkowania na głębokości dziesięciu metrów. Nikt z nas nie przypuszczał, jakie piękno kryje się pod błękitną powierzchnią Morza Czerwonego. Cóż, żeglujemy na granicy dwóch żywiołów: wody i powietrza, dbając usilnie o to, aby zawsze pozostawać po jej górnej stronie. Teraz zrozumiałem, że warto zobaczyć, co się dzieje po drugiej stronie tej granicy. To wspaniałe przeżycie zawdzięczaliśmy Andrzejowi Makacewiczowi, doskonałemu nurkowi i instruktorowi nurkowania swobodnego. Przy okazji zdobyliśmy pierwsze podwodne trofea. Były nimi gałązki koralu i muszle, w większości jeszcze zamieszkałe. Trwało więc preparowanie zdobyczy. Stosowano różne metody: najszybszą było gotowanie, najmniej pracochłonny był sposób „niech się wyśmierdzi”. Śmierdziały więc muszle walające się po całym jachcie, wydzielały specyficzny zapach suszące się koralu. Ponieważ silny wiatr nie ustawał, nie było to dokuczliwe.

Po dwóch dniach postoju kapitan zdecydował się na dalszą żeglugę. Wiało 7—8°B z SSE, ale prognozy były optymistyczne. Zapowiadano najwyżej 5°B, więc o wschodzie słońca wyrwano kotwicę i postawiono żagle.