

udowodnić, jak im samym daleko do doskonałości, co kapitanowi przychodzi na ogół bez trudu. Uwagi o niewłaściwym doborze kadry traktował początkowo jako osobistą zniewagę, później zmienił jednak zdanie, dając temu wyraz nawet w prasowych wypowiedziach. W podobny sposób zresztą przyjmował wszelkie krytyczne uwagi i niekorzystne wiadomości; najlepiej było „meldować wyłącznie o sukcesach”.

Trzeba jednak przyznać, że Krzysztof starał się wszelkimi dostępnymi mu metodami wyplenić brak dyscypliny i warcholstwo, tłumaczył, apelował, karał, godził spory. Trochę to skutkowało, ale dużych sukcesów na tym polu nie odniósł.

Wyruszając w rejs liczyłem, że wiele spraw się dotrze i jakoś ułoży. Częściowo tak się stało, ale już w pierwszym okresie rejsu pojawiły się nowe problemy, których istnienia nawet nie podejrzewałem. I wkrótce było jasne, że radości z tej wyprawy będzie dużo mniej niż w snutych wokół niej marzeniach.

II. PRZEZ SIEDEM MÓRZ I DWA OCEANY

*Szczęśliwy, kto, jak Ulisses,
odbył podróż bogatą w przygody*

JOSEPH CONRAD KORZENIOWSKI „Zwierciadło morza”

1. POD WIATR

Dwóch na oku, jeden za sterem, jeden przy kompasie — to czterech, tu leżą bezwładne ciała następnej czwórki — to ośmiu, a gdzie jeszcze jeden? Cholera, jednego brakuje!

Liczę jeszcze raz. W pierwszej wachcie* jest jedenastu Kaczorów. Dwóch śpi po służbie w kaimbuzie, a więc na deku powinno być dziewięciu. Dwóch na oku. Są. Przy bukszprycie wyraźnie widzę z mostka sylwetki w sztormiakach odcinające się na tle nocnego nieba, wczepione pasami bezpieczeństwa w reling, znikające od czasu do czasu za kurtyną bryzgów wpadających na dziób o dwa, trzy metry za ich plecami. Śpią na stojąco czy czuwają? Teraz to nieważne, sprawdzę później. Sternik trzyma się kurczowo szturwału, za nim przy kompasie stoi w szerokim rozkroku czwarty Kaczor i usiłuje kontrolować kurs. Czterech półprzymitych leży pokotem za osłoną mostka — razem ośmiu. Dziewiątego nie ma! Może bez pytania zszedł pod pokład? Schylam się, tarmoszę leżących, zaglądam im w twarze, by ustalić kogo nie ma, kogo szukać pod pokładem. Wtem moje spojrzenie pada w bok. Pod nawisem pulpitu sterowania silnikiem coś leży. Nie coś, a ktoś, właśnie brakujący, dziewiąty Kaczor uwił sobie tu gniazdko. W pierwszym odruchu obrugałem go jak święty Michał diabła, ale potem machnąłem ręką: niech leży, stąd przynajmniej nie wypadnie.

* Rozkład wacht i ramowy plan dnia Czytelnik znajdzie w części III. Sukcesy i porażki, natomiast wykaz kadry i uczniów w Załącznikach

„Pogoria” przebijająca się na zachód. Cały czas w sztormie i deszczu, cały czas pod wiatr. Stawialiśmy i żrzcaliśmy żagle, dostosowując się do każdej zmiany siły czy kierunku wiatru, pomagaliśmy sobie silnikiem. Nastąpiły pierwsze awarie. Pękła rurka doprowadzająca paliwo do silnika, wyłączając go na godzinę z pracy. Nie wytrzymał naporu wiatru jeden z kliwów.

Byliśmy spóźnieni. Uzgodniony czarter w Kilonii mógł nie dojść do skutku.

Kaczory pracowały przy żaglach, myliły liny, głupiały z przerażenia poganiane brutalnymi pokrzykiwaniami, a w wolnych chwilach zwisały bezwładnie z zawietrznego relingu karmiąc ryby. O szkole nie mogło być mowy. W klasie i pod pokładem kłębiły się stosy nie zasztauowanego jeszcze prowiantu, który nieustannie porządkowano, przesuwając dziesięć paczek, by dostać się do jedenastej i umieścić ją tam, gdzie należało.

Tak wyglądał początek roku szkolnego na „Pogorii”. Konkretnie zajęcia rozpoczęły się w dwa dni po opuszczeniu Gdyni, to jest 9 września 1983 roku. Zainaugurował je kapitan lekcją języka angielskiego.

Nazajutrz po południu zawinęliśmy do Kilonii. Okazało się, że jednak zdążyliśmy na umówiony termin czarteru i „Pogoria” z kilkudziesięcioosobową grupą entuzjastów żagli wyruszyła w całodzienny rejs po Zatoce Kilońskiej. Kaczory zaśabrały zeszyty do matematyki, fizyki oraz chemii i mimo niedzieli pomaszzerowały do szkoły, w której udostępniono nam jedną z klas. Nie stać nas było na odpoczynek, bo straciliśmy już ponad tydzień zajęć.

Następne zajęcia odbyły się dopiero po dwóch dniach poświęconych turystyce i też były nietypowe. Chłopcy zostali zaproszeni do kilońskich szkół i razem z niemieckimi uczniami wzięli udział w regularnych lekcjach angielskiego,

niemieckiego i geografii. Po lekcjach odwiedzili domy swych nowo poznanych kolegów, zjedli z nimi i ich rodzinami obiad, spędzili tam kilka godzin. Gospodarze zarzucali ich pytaniami, a Kaczory ani be, ani me. I to była jedna z najsukuteczniejszych lekcji. Wszyscy zrozumieli, że koniecznie trzeba uczyć się obcych języków.

Pobyt w Kilonii obfitował też w inne atrakcje. Chłopcy zostali przyjęci w ratuszu przez burmistrza. Towarzystwo Przyjaźni Niemiecko-Polskiej zorganizowało im wycieczkę po mieście i statkiem po porcie, zwiedzili Zakłady Kruppa, a w nich między innymi dział produkcji... czołgów.

Kadra nie miała czasu na wycieczki. Karmena na przykład wędrowała po szpitalach z Wojtkiem Przybyszewskim, który zdążył skrócić nogę i nabawić się wody w kolanie, co wyłączyło go z wacht w najcięższym okresie, ja musiałem przejrzyć mapy i pomoce nawigacyjne. Pomagał mi kapitan Szpecht. Uzgodniliśmy, że trzeba dokupić dwie mapy: podejście i plan Great Yarmouth — naszego następnego portu. Resztę postanowiliśmy uzupełnić w Anglii; tam powinno być taniej. Przy okazji wspólnej pracy poznaliśmy się bliżej. On — żołnierz AK, uczestnik Powstania Warszawskiego, ja — warszawiak z dziada pradziada, też jako chłopiec przeszedłem przez powstańcze piekło. Powinno się nam dobrze współpracować.

Kapitanowi Szpechtowi przydarzyła się w Kilonii zabawna historia. Spotkał „kolegę” ze Szkoły Morskiej. Jeden ze zwiedzających jacht oficerów marynarki zagadnął kapitana Szpechta o jego funkcję, stopień, a następnie o to, jaką uczelnię ukończył. Gdy usłyszał, że Szkołę Morską w Gdyni, ucieszył się jak dziecko.

— Doch, wir sind Kollegen — zawołał i wyjaśnił, że on też jest absolwentem Szkoły Morskiej w Gdyni, studiował w tym samym gmachu. Dzieliła ich jednak różnica kilku

roczników: kapitan Szpecht uzyskał dyplom po wojnie, a „kolega” w... 1943 roku!

Wieczorem, w dniu poprzedzającym wyjście „Pogorii” w dalszą drogę, wpadł Marian Wojciechowski, kapitan cumującej o kilkaset metrów od nas „Polonii”. Zналиśmy się od lat, byliśmy razem w niejednym rejsie. Znał go również bardzo dobrze Krzysztof, gdyż Marian pływał z nim na „Zewie Morza” jako pierwszy officer. Marian prosił o przeholowanie przez Kanał Kiloński, bo „Polonia” nie miała silnika. Ku memu ogromnemu zdziwieniu Krzysztof odmówił. Było mi niewymownie głupio. Poprosiłem go o oddanie tej drobnej przysługi kolegom z mego macierzystego klubu i w końcu Krzysztof się zgodził.

Z Kilonii odchodziliśmy żegnani przez gromadę nowych znajomych. Przeważały wśród nich dziewczęta. Mimo bariery językowej chłopcy zdołali się jednak dogadać i to skutecznie, bo znajomości tu nawiązane okazały się bardzo trwałe. W ciągu całego rejsu odbywała się wymiana korespondencji, a w powrotnej drodze spora grupka dziewcząt witała „Pogorię”.

Do Anglii popłynęło z nami gratis troje młodych Niemców: Zawsze staraliśmy się zabierać z jednego kraju do następnego rówieśników naszych chłopców. Stwarzało to okazję do wymiany poglądów, obserwacji obyczajów innych narodów i zmuszało Kaczorów do konwersacji w obcych językach. Jednocześnie taki gest skłaniał gospodarzy do rewanżu, przejawiającego się zazwyczaj w zwalnianiu nas od opłat portowych i pilotowych, w organizowaniu wycieczek dla załogi itp. I tak na przykład w Kilonii nie płaciliśmy za postój, a organizacja pilotów pokryła za nas część opłaty za przejście Kanału Kilońskiego. Niestety, pilot odmówił jednak wzięcia na hol „Polonii” i w sytuacji, gdy fundowano nam to przejście, kapitan nie mógł wymuszać na pilocie

zmiany decyzji. Na „Polonii” chyba w to nie uwierzono, bo kilka miesięcy później wpadł mi do ręki artykuł jednego z członków jej załogi, który sugerował, że powodem odmowy było to, iż wstydziliśmy się holować obdrapany jacht, my, płynący na lśniącej świeżym lakierem „Pogorii”, przyjmowani przez burmistrzów itp. To był krzywdzący zarzut.

Kanał pokonaliśmy w ciągu nocy, a rankiem „Pogoria” zakotwiczyła na Elbie, czekając na zmianę kierunku pływ; nie było sensu pchać się pod silny prąd. Prócz tego brakowało nam map. Jeszcze w Holtenau, po wschodniej stronie kanału, zostało u Zerssena, czyli w firmie obsługującej przepływające przez kanał statki i dostarczającej różne towary po wolnocłowych cenach, złożone zamówienie, między innymi i na mapy. Powinno było być zrealizowane po drugiej stronie kanału, czyli w Brunsbüttel. Nie wiem, jak to się stało, ale zamówienia nie zrealizowano, a na interwencję nie było czasu — jacht musiał opuścić służę. Otrzymałem polecenie udania się pontonem na brzeg i przywiezienia zamówionych towarów. Popłynęliśmy we dwóch z Warkiem Iwanowskim. Silny wiatr, przerywający pracę silnik i duża fala, zalewająca raz po raz ponton, już po kilkudziesięciu metrach uświadomiły nam, że dobrze będzie, jeżeli zdołamy wrócić cało chociaż tylko z mapami. O dodatkowym obciążeniu pontonu kartonami zamówionego alkoholu, który kazano nam przywieźć, nie mogło być mowy. Map angielskich nie było, ale wybrałem niemieckie odpowiedniki, a Warek wyczarował od sprzedającej mapy dziewczyny słoik, w którym trzymała kwiatki. Słoik ten stanowił nasze „być albo nie być”, bo czerpak wypłukało nam po drodze. Wracaliśmy przemoczeni do suchej nitki. „Pogoria” zeszła już z kotwicy spiesząc nam naprzeciw, gdyż mieliśmy trudności z pokonaniem znoszącego nas ku morzu prądu, do tego musieliśmy omijać przecinające nam drogę statki. Wkrótce byliśmy na

pokładzie, a „Pogoria” pędziła z prądem odpływu w stronę ujścia rzeki.

Morze Północne powitało nas sztormem i deszczem. Przeciwny wiatr, osiągający siłę 9 stopni w skali Beauforta, zdmuchnął górny marsel, a przy zwrocie, gdy niepodobna uniknąć choćby chwilowego łopotu żagli, wyłączył z gry również bomkliwer i foksztaksel.

Pewnej nocy fala zerwała umocowaną na dziobie tratwę ratunkową, która, splukana już poza wanty fokmasztu, usiłowała wyłamać reling i wyskoczyć za burtę. Trzeba ją było koniecznie przetransportować na miejsce i unieruchomić. Siłami prawie całej pierwszej wachty chyba przez dwie godziny walczyliśmy z tym ciężarem, do którego dźwignięcia potrzeba kilku chłopów. Nie raz byliśmy bliscy sukcesu. Momentami tratwa leżała już w swym łozu i tylko należało ją mocno przywiązać, gdy kolejna fala wpadająca na dziób unosiła tratwę jak piórko wraz z nami i rzucała na zawietrzną. Szczęśliwi, że nikogo nie przygniotło ani nie zmyło za burtę, i zarazem wściekli, że poprzedni wysiłek poszedł na marne, zaczynaliśmy od początku. Nie było innego wyjścia. Tratwa musiała być umocowana bez względu na siłę sztormu i została umocowana. Zaciągając ostatni węzeł na linie, spojrzałem na chłopów. Byli kompletnie wyczerpani, ale w oczach mieli błysk zwycięstwa i dumy. Dali sobie radę. Przygodę z tratwą wspominali długo, jeszcze po wielu miesiącach. Nic dziwnego, takie momenty pamięta się całe życie.

Pojawiły się kłopoty z ustaleniem dokładnej pozycji. Zachmurzone niebo wykluczało astronawigację, pozycja zliczona wciąż nie zgadzała się z rzeczywistością. Jak się później okazało, na skutek znacznie zmienionej dewiacji kompasu. Pozostawały więc metody radionawigacyjne. Wreszcie na radarze pojawiło się echo latarniowca Smiths

Knoll, już od kilku godzin namierzanego naszym radionamiernikiem. Do Great Yarmouth w prostej linii pozostawało jeszcze kilkadziesiąt mil najeżonych płyciznami i platformami wiertniczymi. Wiatr osłabł do 5—6 stopni, lecz wciąż był przeciwny. Kapitan zdecydował zrzucić żagle i ostatni odcinek drogi pokonać na silniku. Rankiem 19 września z pilotem na pokładzie weszliśmy do portu.

Great Yarmouth to nieduże miasteczko na wschodnim wybrzeżu Anglii. Osłonięte od zachodnich wiatrów, cieszy się ogromną popularnością wśród amatorów plaży i morskich kąpiel, spędzających tu letnie urlopy. W czasie naszej wrześniowej wizyty było już raczej puste, ale wciąż świeciło różnokolorowymi neonami reklamującymi salony gier automatycznych, kusiło witrynami eleganckich sklepów i imponowało bogactwem atrakcji: torem wyścigów konnych, wesołym miasteczkiem, centrum sportowym, wyścigami psów, licznymi lokalami rozrywkowymi itd. Innymi słowy, metropolia w miniaturze. Kaczorom aż oczy wyłaziły z orbit, gdy oglądały część tych cudów w drodze do muzeum morskiego, które choć małe, okazało się bardzo interesujące.

Przez pokład „Pogorii” przewijały się setki osób. Ciekawe, że na stojący za nami niewiele mniejszy od „Pogorii” znany szkuner „Endracht”, holenderskiego Stowarzyszenia Szkolenia pod Żaglami, prawie nikt nie zwracał uwagi.

Korzystając z ogromnego zainteresowania „Pogorią” na jej pokładzie uruchomiono...

sklepik

W sklepiku zwiedzający mogli nabyć pamiątki z „Pogorii”: pocztówki z jej fotografią, worki żeglarskie z emblematem jachtu, czapeczki, krawaty, koszulki, koperty ze znaczkami o morskiej tematyce opatrzone okolicznościowymi stemplami itd. Sklepik był czynny prawie we wszystkich portach Europy i przynosił niemałe dochody.

Przyznam, że przy całym uznaniu dla ekonomii tego przedsięwzięcia starałem się wymigiwać od udziału w nim i zawsze, poza jednym kilkuminutowym zastępstwem za kogoś, to mi się udawało, gdyż chętnych do prowadzenia sklepu nie brakło. Może jestem przeczulony, ale krępował mnie handel na pokładzie jachtu.

Po opuszczeniu Europy sklepik umarł śmiercią naturalną z powodu braku zamożnej klienteli, częściowego wyczerpania towarów i dobrej sytuacji finansowej wyprawy.

Wśród gości zwiedzających jacht było wielu Polaków. Między innymi odwiedził nas przedstawiciel organizacji „Food for Poland”, pan Albin Tybulewicz z małżonką i córką. Zwiedził żaglowiec, porozmawiał z chłopcami i z dużym uznaniem wyrażał się o naszym eksperymencie. Efektem tej wizyty była ciężarówka z żywnością — dar dla „Szkoły pod żaglami”. Ładownie mieliśmy wprowadzić jeszcze prawie pełne, ale wiadomo było, w jakim tempie będą się opróżniały, gdy chłopcy odzyskają apetyty, więc przyjęliśmy dar z wdzięcznością.

W pewnej chwili na pokład wkroczyła trójka harcerzy z naszywkami „Warszawa” na rękawach. Zwiedzali, pytali, więc i ja zrewanżowałem się pytaniem:

— A druhowie w Anglii na wycieczce? Na jak długo?

— Nie, my tu mieszkamy, jesteśmy z Londynu.

Zupełne zaskoczenie. Wnuki polskich emigrantów z czasów wojny, mówiące bezbłędnie po polsku, w polskich harcerskich mundurach. Niewiarygodne!

Następnym nietypowym gościem był polski ksiądz Bronisław Gostomski. Zapropozował odprawienie mszy. Propozycja została przyjęta pod warunkiem, że nie zakłóci to normalnych zajęć. Msza odbyła się nazajutrz o siódmej rano w specjalnie przygotowanej do tego celu klasie. Komunię przyjęła większość chłopców i kadry.

W Great Yarmouth u kapitana zameldowała się...

Waleria

Valerie Lintott, której imię spolszczyliśmy na swojsko brzmiącą Walerię, była Angielką spełniającą rolę zagranicznego agenta wyprawy. Z „Pogorią” zetknęła się podczas „Operacji Żagiel”, zaprzyjaźniła z niektórymi członkami załogi i odtąd utrzymywała z nimi kontakt, marząc o rejsie na tym pięknym żaglowcu oraz ucząc się języka polskiego.

Zadaniem Walerii było znalezienie odpowiedniej liczby osób chętnych do udziału w rejsie i do zapłacenia za udział w nim. Na koszt rejsu Walerii składało się zwyczajowe dziesięć procent prowizji przyznawanej agentowi od sumy zawartych dzięki jego staraniom umów. Dotychczasowe działania zapewniły jej pokrycie około jednej trzeciej udziału w rejsie. Kapitan postawił sprawę twardo: pieniądze są nam niezbędne i jeżeli Waleria nie może sama dopłacić brakującej sumy, to albo zdoła jeszcze zapewnić umówioną liczbę gości, albo płynie tylko na trzy miesiące. Nic nie pomogły zmasowane naciski, jakie wywierali na kapitana jej przyjaciele. Do czasu ostatecznego opuszczenia przez nas Anglii Waleria znalazła jednak odpowiednią liczbę czarterowych gości, w czym, jak sędzę, dopomógł jej Kazik Robak, który wyokrętował na kilka dni i działał na lądzie.

Waleria była początkowo brana pod uwagę jako jedynie nauczycielka muzyki i języków zachodnich, ale później okazało się, że nie ma dyplomu ukończenia wyższych studiów, a ponadto w polskiej szkole nie wolno zatrudniać cudzoziemców, nawet jako nauczycieli języków. Waleria pomagała więc nieoficjalnie, odciążając częściowo innych nauczycieli języków, a po powrocie do Polski Czarka Pawłowski przejął zajęcia wychowania muzycznego, prowadzone zresztą również poza lekcjami przy pomocy innych kolegów.

Jako nauczycielką miała Waleria pewne trudności, spowodowane m.in. barierą językową, ale nadrabiała to obowiązkowością, była pracowita, uczynna, i odporna na trudy rejsu.

Nadszedł czas pożegnania gościnnego Great Yarmouth. Wzięliśmy wodę, zamocowaliśmy do rei zreperowany górny marsel, przygotowaliśmy następne foliały map. Wielu ich nam brakowało, ale okazało się, że i w Anglii otrzymanie angielskich map też nie jest proste. Należało je sprowadzić z Londynu, co zajęłoby zbyt dużo czasu. Na miejscu były tylko dwie z naszej listy. Firma, w której zamówiłem mapy, dostarczyła je na pokład i odmówiła przyjęcia pieniędzy.

— To pożegnalny prezent dla pięknej barkentyny — oświadczył goniec, który przyniósł mapy.

2. PRZEZ PORTY KANAŁU LA MANCHE

Wieczorem 21 września wyszliśmy w morze zmierzając do niewielkiego, francuskiego portu Quistreham, położonego na zachód od Hawru. Nazajutrz pożegnaliśmy wschodnią półkulę. Fakt przekroczenia zerowego południka przez wymęczoną załogę musiał wzruszyć Neptuna, który po raz pierwszy od początku rejsu darował nam dzień pięknej, łagodnej i słonecznej pogody. Pierwszy od prawie trzech tygodni dzień bez deszczu!

Jeszcze doba i znów podejście do portu.

Rankiem wpłynęliśmy w służę i po kilkudziesięciu minutach zacumowaliśmy już wewnątrz portu. Przyjęto nas gorąco. Pierwszym gościem była Polka zamieszkująca tu od czasów wojny. Przyniosła wzruszający dar: świeże bułki i pęk natki pietruszki z własnego ogródka, bo jak sądziła, na pewno nie mamy witamin. Potem przewinęły się przez pokład setki ludzi, szkolne wycieczki, miejscowi Polacy.

Tymczasem pod pokładem trwała odprawa kadry. Była dość burzliwa. Temat: kłopoty z dyscypliną. Nie, nie wśród Kaczorów, wśród kadry. Ostre słowa kapitana osłodziła wiadomość przyniesiona przez Warka. Niedaleko, w górze rzeki stał radziecki frachtowiec. Warek zdołał się już zaprzyjaźnić z załogą, która w dowód sympatii dla Polaków gotowa była napełnić paliwem nasze pustawe już zbiorniki. Trzeba tylko zacumować do burty radzieckiego statku. Do tego konieczna była w zasadzie zgoda kapitanatu i być może pilot. A co będzie, gdy odmówią? Kalkulacja była prosta: ewentualny mandat za samowolę — tysiąc franków, no i nieprzyjemna sytuacja, a wartość paliwa — wiele tysięcy franków.

Wieczorem zrzuciliśmy cumy z polerów i popłynęliśmy w górę rzeki. Przycumowaliśmy do statku burty w burtę, podnosząc kurtuazyjnie pod salingiem obok francuskiej również radziecką flagę. Podłączono węże, a po chwili popłynęła nimi ropa, wypełniając nasze zbiorniki po brzegi. Podczas tankowania Kaczory i nasi goście zwiedzali statek, a jego załoga odwiedziła „Pogorię”. Następnie polsko-rosyjsko-francusko-angielsko-niemieckie towarzystwo śpiewało na rufie „Pogorii” żeglarskie piosenki w różnych językach do późnego wieczora. Rano wróciliśmy na dawne miejsce. Jacht przeprowadzili i zacumowali dorośli — chłopcy byli wszkole. W trakcie tych wydarzeń, jak grom z jasnego nieba, spadła na nas wiadomość: Czarek Pawłowski rezygnuje z rejsu!

Po długiej rozmowie, w której usiłowałem nakłonić go do zmiany zdania, zrozumiałem motywy jego rezygnacji. Czarek popłynął jako kierownik ekipy telewizyjnej i jednocześnie jako nauczyciel muzyki, do czego uprawniał go dyplom ukończenia konserwatorium. Założył, że podczas podróży nakręci cykl filmów pod wspólnym tytułem „Cumownicy świata”. Jednak wymagało to wielu dłuższych postojów

w portach, a na to nie mogliśmy sobie pozwolić. Doszedł więc do wniosku, że dalszy jego udział w rejsie byłby nieuczciwością wobec pracodawcy i wrócił do kraju.

Szkoła została bez nauczyciela muzyki.

Dwa dni później „Pogoria” znów dotarła do Anglii. Tym razem naszym celem był maleńki porcik Fowey. Zbliżyliśmy się do niego wieczorem w bardzo gęstej mgłę. Z portu wyszedł właśnie polski statek „Niewiadów” z ładunkiem glinki kaolinowej z tamtejszych kopalń. Wymieniliśmy pozdrowienia. Pilot wyprowadzający „Niewiadów” przesiadł się na „Pogorię”. Od razu poczułem się pewniej, bo najeżone skałami wejście do portu widać było tylko na radarze. Bezpośrednio udało się je zobaczyć dopiero z odległości kilkudziesięciu metrów.

„Pogoria” zakotwiczyła na środku fiordu tworzącego port, przywiązując dodatkowo rufę do beczki cumowniczej. Można było odpocząć po wachcie.

Rano zaczął się ruch na pokładzie. Najpierw zjawił się miejski herold w stroju z epoki Cromwella i powitał nas w imieniu Rady Miejskiej i społeczeństwa Fowey. Za nim przypłynęły łodzie z chętnymi do zwiedzania jachtu. Oczywiście udostępniliśmy im pokład i wnętrze. Kilka miejscowych firm zaproponowało wywieszenie na masztach „Pogorii” za odpowiednią opłatą ogromnych kolorowych flag reklamowych. Propozycja została przyjęta z aplauzem.

Przygotowany przez gospodarzy program pobytu przewidywał dla naszych chłopców przed południem wycieczkę po miasteczku połączoną z wizytą w miejscowej szkole, a tam lunch w samoobsługowym, szkolnym barze, oczywiście na koszt szkoły. Okazało się przy tym, że ani nasi chłopcy, ani władze szkolne nie wiedziały, jaka jest różnica między angielskim lunchem, składającym się z dwóch kanapeczek, biskwitu i filiżanki herbaty z mlekiem, a drugim śniada-

niem czy obiadem pogoriowych Kaczorów, którzy, jeśli tylko nie kiwało, zjedliby konia z kopytami. Toteż Kaczory nakładały sobie na talerze — skromnie, bo się trochę krępowały — po trzy, cztery porcje i wcale się nie najadły, a dyrektor szkoły widząc to, mało nie zemdlał, gdyż kierowana przez niego placówka stanęła na progu bankructwa.

Po południu kapitana i oficerów zaproszono na drinka do Royal Fowey Jacht Club. Założyliśmy granatowe marynarki, szaroniebieskie spodnie, białe koszule i krawaty z emblematem Bractwa Żelaznej Szekli — nasz oficjalny strój wyjściowy — i uważając, by nie zamoczyć spodni podczas przeprawy na brzeg, zameldowaliśmy się punktualnie. Przybyłe tam kilkadziesiąt osób stanowiło śmietankę towarzyską miasta. Spotkanie zaczęło się od kilku przemówień, na które Krzysztof odpowiedział z taką swadą i tak świetną angielszczyzną, że bawiąca mnie rozmową lady szepnęła:

— Ależ on mówi lepiej po angielsku niż niejeden Anglik z uniwersyteckim dyplomem.

Przyjemnie było to usłyszeć. Dobry przykład kapitana mobilizował. Zacząłem to półtoragodzinne balansowanie na stojąco z kieliszkiem w ręku traktować jako intensywny lektorat angielskiego. Party skończyło się i całe towarzystwo podążyło na nabrzeże, gdzie właśnie miały wylądować Kaczory, udające się do zorganizowanej na ich cześć dyskoteki. Chłopcy wylądowali z gitarami, kastanietami oraz innymi instrumentami do robienia hałasu i razem z kadrą dali taki koncert pogoriowych piosenek, że zbiegło się pół miasta. Potem ze śpiewem na ustach wszyscy pomaszrowali wąskimi uliczkami w kierunku dyskoteki, budząc entuzjazm mieszkańców. Fowey było nasze!

W dyskotecę tańczyli wszyscy. Dziewczeta ani na chwilę nie dały odpocząć Kaczorom, a kadrze — małżonki miejscowych notabli, które nabrały takiej chęci do zabawy, że

przestałem wierzyć w opowiadania o angielskiej flegmie. Niełatwo przyszło przerwać tę zabawę, ale było już po jedenastej wieczorem i Kaczory musiały pójść spać. Naza jutrz czekał na nie autokar, którym miały jechać do Falmouth i zwiedzać po drodze, co się dało. „Pogoria” udawała się tam także, ale z grupą angielskich gości na pokładzie. Goście płacili za udział w rejsie, więc stan jachtowej kasy poprawiał się z godziny na godzinę.

W Falmouth niezwykle serdecznie podejmowali „Pogorię” działacze Królewskiego Jachtklubu Kornwalii, bo Falmouth leży w Kornwalii, gdzie podkreśla się pewną odrębność narodową, podobnie jak w Szkocji. Chcąc zrobić przyjemność Kornwalijszykowi, należy dać do zrozumienia, że jest to oczywiste. Ot, na przykład rozmawiając o pogodzie — w Wielkiej Brytanii prawie każda rozmowa zaczyna się od tego tematu — można powiedzieć: „Co za paskudną pogodę mamy dzisiaj. Myślałem, że to tylko w Anglii tak ciągle leje”. Gęba naszego rozmówcy rozjaśnia się wówczas szerokim uśmiechem. Wie, że ma do czynienia z inteligentnym, bywałem w świecie człowiekiem. Powtarzaliśmy to wielokrotnie. Zawsze z powodzeniem.

W stosunku do Johna Hicka było to niepotrzebne. Ten uroczy pan kierował komitetem organizującym nasze przyjęcie. Od rana do wieczora sypał kawałami jak z rękawa, każda wypowiedziana przez niego kwestia kryła jakiś żart, wszędzie słysząc było jego tubalny głos, a przy tym miał trzy równie śliczne, co sympatyczne córki. I jak takiego nie lubić? Hick też lubił „Pogorię”, która była tu dobrze znana z „Operacji Żagiel 82”. Zdjęcie naszego jachtu znalazło się wśród jedenastu innych żaglowców zdobiących karty pięknego, ściennego kalendarza na rok 1984, a w kilka dni po naszym przybyciu w witrynach sklepowych pojawiły się obrazy przedstawiające „Pogorię” pod pełnymi żaglami, sygnowa-

ne aktualną datą. Nie kupiłem żadnego z prostego powodu: ceny wahały się od kilkunastu do kilkudziesięciu funtów. Kupiłem za to, ale dla jachtu, brakujące mapy. Było ich sporo, przy czym część z nich zafundował nam nieoceniony mister Hick. Nabyłem też almanach Reeda na rok 1984, zawierający rocznik astronomiczny i tablice pływów dla wód europejskich. Z almanachu mieliśmy korzystać dopiero za trzy miesiące, ale kto wie, czy tam na azjatyckich wodach będzie można go dostać i za ile. Kapitan Szpecht namówił mnie do kupna Reed's Mediterranean Navigator — czegoś w rodzaju żeglarskiego przewodnika po Morzu Śródziemnym. Była to cenna rada, książka ta bardzo nam później ułatwiła nawigację. Ja z kolei nakłoniłem Krzysztofa, by kupił odbiornik nawigacji satelitarnej.

Podczas postoju w Falmouth udało się wykroić niecałe dwa dni lekcji. Popołudnia oraz pozostałe dwa dni, gdy „Pogoria” pływała z czarterowymi gośćmi, Kaczory spędziły na lądzie, zwiedzając okolicę, kopalnię cyny i bardzo ciekawe muzeum „Aero Park”. Można było w nim obejrzeć bogaty zbiór angielskich samolotów od tych pierwszych podobnych do nietoperzy, przez walczące w bitwie o Anglię aż do najnowocześniejszych, które brały udział w wojnie falklandzkiej.

Intensywne zwiedzanie okazywało się dla naszych niedoświadczonych Kaczorów równie męczące, jak praca na pokładzie. Dobitną tego ilustracją było zdarzenie mające miejsce podczas powrotu autokarem z muzeum. Pilotujący nas pan Hick tak wybrał trasę, by obfitowała w atrakcyjne krajobrazy i wiodła przez interesujące miejscowości. Siedząc na przodzie autokaru przez całą drogę niezmordowanie przekazywał przez mikrofon informacje o mijających obiektach, a ja tłumaczyłem to na polski. W pewnej chwili Hick zadał Kaczorom jakieś pytanie. Przetłumaczyłem i... cisza. Obej-



rzeliśmy się. Chłopcy spali jak zabici, wszyscy, bez wyjątku, a kierowca widząc nasze głupie miny dorzucił:

— Panowie, ja ich obserwuję w lusterku. Zasnęli już dwie godziny temu.

Ryk śmiechu jakim parsknął w mikrofon nasz przewodnik, nie zdołał obudzić żadnego Kaczora. Hick zaśmiewał się z tego wydarzenia jeszcze wieczorem, podczas party wydanego dla całej załogi w restauracji hotelu należącego do jednego z członków Królewskiego Jachtklubu Kornwalii, która chyba jednak różni się od Anglii, bo party było nietypowe: stoły ugiwały się od obficie wypełnionych półmisek.

W antrakcie pokazano nam piękne slajdy z ostatniej „Operacji Żagiel”, przy czym sposób ich ekspozycji też był nietypowy. Przeźrocza wyświetlane z dwóch odpowiednio zsynchronizowanych rzutników przenikały się wzajemnie na ekranie, tworząc złudzenie ruchu, a umiejętnie dobrane tło muzyczne jeszcze bardziej pogłębiało nastrój wywołany widokiem łabędzioskrzydlatych żaglowców, wśród których raz po raz pojawiała się nasza „Pogoria”.

Jak wspomniałem, w czasie gdy Kaczory odbywały lądowe wycieczki, „Pogoria” wypływała w...

Czartery

Słowo „czarter” oznacza wynajęcie statku, ale jest to pojęcie bardzo szerokie. Każdy żeglarz chcąc odbyć rejs morski, a często i śródlądowy, na jachcie należącym do jego macierzystego klubu, musi, oprócz składek członkowskich i pracy na rzecz klubu, uiścić także pewną opłatę za każdy dzień rejsu, zwaną czarterem. Można powiedzieć, że załoga wynajmuje, czyli czarteruje na pewien okres jacht, wnosząc

za to odpowiednią opłatę. Uzyskane w ten sposób sumy pokrywają, zwykle tylko częściowo, koszty remontu sezonowego i eksploatacji jachtu. Taki sposób postępowania jest powszechny i nie przeczy definicji jachtu określającej go jako statek służący wyłącznie do celów sportowych lub dla przyjemności, a nie dla zarobku. Innymi słowy, jeśli jacht zarabia na pokrycie kosztów swej eksploatacji bez przyniesienia dodatkowych zysków, nie przestaje być jachtem.

Pogoriowe czartery można podzielić na dwie grupy: jednodniowe rejsy czarterowe i sprzedaż miejsc dla gości czarterowych, żeglujących z nami przez kilka dni lub dłużej. Tych jednodniowych rejsów było w ciągu całej wyprawy sześć. Dzięki pomocy przyjaciół, pośrednictwu goszczącego nas klubu, a czasem na skutek notatki w prasie czy wiadomości w radiu i telewizji rozchodziła się wieść, że „Pogoria” gotowa jest zabrać na morską wycieczkę za umiarkowaną opłatą kilkudziesięciu amatorów silnych wrażeń. O umówionej porze na pokładzie zjawiali się goście, a uszczuplona brakiem Kaczorów i przynajmniej jednego ich opiekuna załoga wyprowadzała jacht z portu, wbiegała z wdziękiem na reje i stawiała na podaną gwizdkiem komendę wszystkie żagle. Goście chcieli przecież zobaczyć, jak się to robi, sfilmować, sfotografować i żeglować pod pełnymi żaglami. Następnie jacht pędził do widnokręgu i z powrotem. Goście spożywali obiad wliczony w koszt wycieczki, fundowali sobie drinki w klasie zamienionej chwilowo na bar i kupowali pamiątki w statkowym sklepiku. Dobrze, jeśli ta droga „do widnokręgu” nie była najeżona przeszkodami i nie zmuszała do zwrotów. W przeciwnym wypadku czekała ciężka harówka przy żaglach, a i nawigacja nie była prosta, gdyż trzeba było się przeciskać przechodząc od radaru do mapy przez wypełniający kabinę nawigacyjną tłum zainteresowanych gości. Zawsze też znalazło się kilku amatorów

sterowania, którym nie można było odmówić, mimo że włosy jeżyły się ze strachu, bo wiadomo czym grozi niekontrolowany zwrot na „Pogorii”. Zdarzali się też amatorzy wspinaczki na reje, którym należało towarzyszyć. Podobno w którymś z poprzednich rejsów „Pogorii” jeden z gości, wypisawszy sobie dla kurażu kilka piw, zmylił straż i wdrapał się na saling fokmasztu. Tam wytrzeźwiał, a wtedy żadna siła nie mogła go zmusić do zejścia na dół. Trzeba było dostarczyć mu butelczynę na górę, by zszedł. To zdarzenie dobrze ilustruje zasadę „nasz klient — nasz pan” obowiązującą w czasie czarterów. Goście czarterowi bywali różni — od dzieci z rodzicami do staruszków pragnących przypomnieć sobie lata młodości, kiedy to wielkie żaglowce były nieodłączną częścią portowego pejzażu. Po południu jacht cumował na starym miejscu i goście opuszczali statek.

— Thank you. It was wonderful! Beautiful ship! — powtarzali przy pożegnaniu nawet ci, którzy ze smutną miną przesiadzieli cały rejs w pobliżu relingu i nie ryzykowali zejścia pod pokład na obiad.

Czy ten sposób zarobkowania nie kłóci się ze statusem jachtu? Tego zdania byli zapewne właściciele statków wycieczkowych w Penzance, którym robiliśmy konkurencję. W wyniku ich interwencji u władz ograniczono nam liczbę czarterowych gości do dwunastu osób.

Sam mam w tej kwestii wątpliwości, ale wiem tylko tyle, że podobnie jak fikcją jest amatorstwo w sporcie, tak wyczynowy rejs wyłącznie za własne pieniądze może dziś zorganizować tylko amerykański milioner.

Drugą formą czarterów stosowanych w rejsie „Szkół pod żaglami” było oferowanie miejsc na jachcie gościom zagranicznym, którzy chcieli pokonać razem z nami dłuższy lub krótszy odcinek trasy. Byli to w większości żeglarze, którzy podczas rejsu pełnili obowiązki załogi, płacąc za tę przyjem-

ność czterdzieści dolarów dziennie, chociaż byli i tacy, którym udało się wytargować niższą cenę.

Kilkudniowy pobyt w Falmouth zleciał jak z bicza strzelił. Jeszcze tylko zatankowaliśmy z bunkierki tonę paliwa — dar naszych gospodarzy — i „Pogoria” podeszła do ogromnego doku po wodę, ale zdążyła wziąć jej tylko trzydzieści ton, gdy wybiła dwunasta i robotnicy zaczęli lunch. Woda musiała być w tym czasie zakręcona. Kapitan nie chciał czekać. Wyszliśmy w morze, jak zwykle w strugach deszczu i pod przeciwny wiatr z liczniejszą niż dotąd załogą. Dołączyła Waleria oraz siedemnastoletni Christian i czternastoletnia Izabel Ansorgowie, którzy płynęli z nami aż do Cape Town. W skład załogi wszedł też Mirek Lasota z telewizji, który przyleciał na miejsce Czarka Pawłowskiego. Przywiózł mechanikom części do chłodnicy i na początek objął niewdzięczną funkcję oficera kambuzowego, odpowiedzialnego za terminowe przygotowanie posiłków, podanie ich i za porządek pod pokładem.

Płynęło też z nami czworo czarterowych gości i za darmo angielski chłopiec, zgodnie z przyjętą zasadą zabierania gratis cudzoziemskich rówieśników naszych Kaczorów.

3. ATLANTYK PO PRAZ PIERWSZY

Ocean próbował przestraszyć nas potężną sztormową falą, ale po dwóch dniach uspokoił się i taki pozostał do końca. Nawet ciesząca się złą sławą Zatoka Biskajska była łaskawa. Wreszcie dogoniliśmy lato! Codziennie można było obserwo-

wać popisy delfinów, które zobaczywszy „Pogorię”, pędziły całym stadem jak żywe torpedy w jej kierunku, by dać przed dziobem pokaz zbiorowych i indywidualnych akrobacji. Pojawiły się też wieloryby, sygnalizujące swą obecność pióropuszcami wydmuchiwanej wody, ale nie pozwalały ani sobie, ani nam na zbliżenie.

Dobrą pogodę wykorzystywano na naukę i pracę na jachcie. Oficerowie powtórzyli wiadomości z astro- i radionawigacji. Kapitan był bardzo wymagający, jeśli idzie o dokładność i częstotliwość określania pozycji. A metodę kontroli miał prostą: odbiornik nawigacji satelitarnej, czyli SAT-NAV, z którego nikomu poza kapitanem korzystać nie było wolno. Usiłowałem nieśmiało wynegocjować prawo do naciskania guzików SAT-NAV, lecz spotkałem się z propozycją zdania egzaminu z obsługi tego urządzenia. Przystudiowałem instrukcję i egzamin oblałem, nawet dwukrotnie. Wprawdzie ja też przeegzaminowałem kapitana z tego tematu i też u mnie nie zdał, ale różnica polegała na tym, że on nie musiał. Korzystaliśmy więc z SAT-NAV konspiracyjnie, dopóki rzecz się nie wydała, bo ktoś zapomniał przełączyć go z powrotem ze stanu wskazującego pozycję do stanu wskazującego czas lub odwrotnie, czyli takiego, w jakim pozostawił go kapitan. Nastąpiła krótka wymiana poglądów, po czym formalna sytuacja nie uległa zmianie, a faktycznie zmieniła się niewiele. My udawaliśmy, że nie dotykamy się do klawiatury odbiornika, a kapitan udawał, że w to wierzy.

Po tygodniu oceanicznej żeglugi zawinęliśmy do Lizbony, podziwiając w wejściu ekspresyjny pomnik Henryka Żeglarskiego i ogromną figurę Chrystusa, będącą pierwowzorem tej z Rio de Janeiro. Przepłynęliśmy pod wspaniałym spinającym brzegi Tagu mostem o ażurowej jezdni, który przypomina z kolei słynny most w San Francisco.

W chwilę po zacumowaniu złożył nam wizytę ambasador

PRL. To prawdziwy przyjaciel żeglarzy. Tego samego zdania była załoga jachtu „Asterias”, którą ambasador zaprosił do domu na obiad i pomógł załatwić wiele spraw. Kilkudziesięcioosobowej załogi „Pogorii” nie mógł zaprosić, więc nazajutrz my podjęliśmy go obiadem, dziękując za zorganizowanie autokarowej wycieczki po mieście.

A w Lizbonie było co oglądać. Stolica Portugalii to piękne, stare miasto o wspaniałych zabytkach architektury. Położone na kilku wzgórzach, przypomina nieco czeską Pragę. Kierowca autobusu dokonywał cudów zręczności, manewrując po wąskich i stromych uliczkach wiodących do górującego nad miastem zamku św. Jerzego, skąd można podziwiać wspaniałą panoramę miasta, oraz do katedry z XII wieku z zabytkową chrzcielnicą, w której ochrzczono podobno św. Antoniego. Obejrzeliśmy z bliska słynny pomnik Henryka Żeglarskiego i Tora de Belem — wieżę na wodzie, wzniesioną w 1515 roku jako fragment portowych fortyfikacji, piękną budowlę renesansu z elementami wpływów arabskich, będącą symbolem Lizbony.

Autokar obwioził nas po całym mieście, ale były takie dzielnice, gdzie nie mógł wjechać, bo przez wąskie uliczki, często przechodzące niespodziewanie w schody, nie przesiadłby się żaden pojazd z wyjątkiem roweru lub motocykla. Autokar czekał, a my zapuszczaliśmy się w te uliczki pieszo. W trakcie jednego z takich pieszych przerywników wśród Kaczorów gruchnęła sensacyjna wieść:

— Przed tym sklepem za rogiem wiszą piękne, grube swetry z szetlandzkiej wełny w cenie 50 do 90 escudos.

Portugalia była chyba najtańszym krajem na trasie naszego rejsu, ale biorąc pod uwagę, że jeden dolar to około stu dwudziestu escudos, swetry były nieomal w cenie butelki coca-coli, czyli prawie za darmo. Nieporozumienie szybko się wyjaśniło: liczba to nie cena, tylko rozmiar swetra.

Kaczory spuściły nosy na kwintę i znów poczęły się interesować architekturą.

Po uliczkach Lizbony można by się włóczyć bez końca. Umówiłem się z Karmeną i Bolem, czyli Andrzejem Bolewskim, że poświęcimy temu celowi przynajmniej całe popołudnie i wieczór. Niestety, tylko częściowo zrealizowaliśmy nasze plany. Na przeszkodzie stanęła...

Przygoda z komandorem

Wśród czwórki czarterowych gości płynących do Lizbony był komandor marynarki, ale po cywilnemu i prawie incognito. Podróżował z osiemnastoletnią chrześnicą, a podróżował po to, by zorientować się w walorach żeglugowych „Pogorii”, którą zamierzał kupić dla jakiejś młodzieżowej organizacji, a w razie odmowy sprzedaży zamówić w Polsce podobny żaglowiec. Był to człowiek bardzo pracowity, dociekliwy i skrupulatny, toteż podpatrywał i wypróbowywał wszystkie nasze metody nawigacyjne, prosił, by mu je wyjaśnić i pytał, pytał, pytał. Ze mną rozważał sprawę stateczności statku i dokładności metod nawigacyjnych, a że dzień miałem tak obficie wypełniony pracą, że niewiele czasu mogłem mu poświęcić, najczęściej dyskutowaliśmy późnym wieczorem. Pełniłem akurat psią wachtę, od północy do czwartej rano, więc na sen mogłem poświęcić nieco ponad pięć godzin, do tego często z przerwami powodowanymi przez manewry. Załoga i sprawy organizacyjne były jeszcze niedotarte i rzadko zdarzała się okazja dziennej drzemki. Gdy koło dwudziestej drugiej zjawiałem się w kabine, którą dzieliłem z komandorem i dwójgiem innych gości, komandor leżąc już w koi z książką w ręku przerywał lekturę i zaczynał dyskusję, skracając mój dwugodzinny sen

przed wachtą przynajmniej o połowę. Pamiętam, jak w tym okresie wciąż czułem klucie w oczach z niewyspania. Obiektywnie rzecz biorąc, komandor był bardzo miły, uprzejmy, a poza tym „persona grata” i obiecywał, że w Gibraltarze będzie czekał na nas żyrokompas z demobilu.

W Lizbonie komandor przestał mówić o zakupie „Pogorii” i gwałtownie zainteresował się opuszczonym trójmasztowym szkunerem, stojącym przy sąsiednim nabrzeżu. Wykręciłem się od dyskusji nad zaletami szkunerów w stosunku do rejoyców i już, już mieliśmy z Karmeną oraz Bolem dać nura w miasto, gdy zatrzymał nas komandor.

— Jutro się rozstaję z wami — powiedział — więc chciałbym, abyśmy dzisiaj zjedli wspólnie pożegnalną kolację w eleganckim lokalu.

Było nam to zupełnie nie na rękę. Pragnęliśmy zwiedzić Lizbonę, bo kto wie, czy i kiedy będziemy tu następnym razem, a siedzenie w restauracji nas nie bawiło. Wykręciliśmy się, ale bez skutku.

— Kapitan już się zgodził, poza tym na spacer po mieście macie jeszcze dużo czasu, spotykamy się o ósmej — zdecydował komandor.

Co było robić? Właśnie wybiła piąta, więc „dużo czasu” to były tylko trzy godziny, a w tej sytuacji należało jeszcze wrócić pod pokład i ubrać się wizytowo. Trudno, jeśli komandor chciał się dla nas zrujnować, trzeba było dać mu szansę.

Wybrany przez komandora lokal był nijaki, obsługa nie najlepsza, a w karcie nie było żadnej typowo portugalskiej potrawy. Po kolacji komandor poprosił o rachunek, popatrzył nań, omiół wzrokiem współbiesiadników, pomyślał chwilę i wypalił:

— Ty i pani — rzekł pokazując palcem na swą chrześnicę

oraz Karmenę — jesteście zaproszone, więc nic nie płacicie, a na resztę wypada po tyle i tyle.

Zbaranieliśmy i tylko Karmenie nie odjęło głosu.

— Ja płacę sama za siebie, jak inni — powiedziała.

— W takim razie — komandor zawiesił głos licząc ponownie — w takim razie na głowę wypadnie tylko — i tu podał skorygowaną sumę.

— Płacimy, wychodzimy i jak najdalej od komandora — syknął Krzysztof.

Wychodząc mieliśmy okazję obserwować, jak komandor targował się jeszcze z kelnerką podważając wysokość rachunku i w końcu wytargował bonifikatę w postaci butelki wina, którą zabrał z sobą. Nazajutrz na porannym apelu kapitan żegnał opuszczających nas gości, a wśród nich komandora. Ten, dziękując za rejs, wręczył kapitanowi butelkę portugalskiego wina. Nietrudno się domyśleć, że była to butelka, za którą wczoraj wspólnie zapłaciliśmy.

„Pogoria” okrążyła Półwysep Iberyjski, zmierzając do Hiszpanii, a konkretnie do Kadyksu, ale na razie po lewej burcie były wciąż jeszcze widoczne portugalskie brzegi. Korzystając z pięknej pogody, zakotwiczyliśmy po drodze w odległości kilku kabli od przylądka Sagres. To słynny przylądek. Jego imię nosi znany portugalski żaglowiec szkolny z tej samej serii, co niemiecki „Gorch Fock”, radziecki „Towariszcz”, amerykański „Eagle” i inne. Tu właśnie w Sagres mieściła się słynna szkoła nawigatorów założona przez Henryka Żeglarza, tu wzbogacał swą wiedzę Krzysztof Kolumb. Ruiny szkoły istnieją do dziś, są doskonale widoczne z pokładu i one właśnie były celem wyprawy na ląd naszej ekipy filmowej. Reszta załogi została na jachcie. Zorganizowano kąpiel, zawody pływackie, mycie burt, nurkowanie.

Po kilku godzinach podnieśliśmy kotwicę, by nazajutrz

znów ją rzucić. Tym razem już na redzie Kadyksu. Niestety, w Lizbonie ktoś zapomniał odebrać z ambasady nasze wizy i Kadyks, podobno jedno z najpiękniejszych miast Hiszpanii, można było obejrzeć jedynie przez lornetki.

Następnym portem był Gibraltar. „Pogoria” zawinęła tam o świcie, po męczącej nocy, podczas której pokonaliśmy wejście do Cieśniny Gibraltarskiej, niezbyt przyjaznej dla żaglowca z powodu zmiennych prądów i dużego ruchu statków. Do tego nie było pewne, czy i jak nas przyjmą; w końcu to baza angielskiej marynarki wojennej. Okazało się, że nie tylko przyjęli, ale kapitan portu zwolnił nas z obowiązku wzięcia pilota i wskazał miejsca przy „cywilnej” kei. Nie wiem, czy nie spowodowało to nieporozumień między cywilną i wojskową władzą, bo gubernator oraz admirał, których mieliśmy gościć na obiedzie, przeprosili za pośrednictwem swych sekretarzy i odwołali wizytę. Trudno.

Był za to miły wieczór z okazji Dnia Nauczyciela. W klasie, gdzie zgromadziła się cała załoga, panował straszny tłok, jak zwykle podczas obchodzonych tu imienin i urodzin członków naszej kilkudziesięcioosobowej społeczności, które przypadały średnio dwa razy w tygodniu. Siedzieliśmy popijając coca-colę, jedliśmy słodczyce serwowane zawsze przy takich okazjach i kwitowaliśmy salwami śmiechu celniejsze punkty przygotowanego przez Kaczory programu satyrycznego, w którym wykpiwały „Szkołę pod żaglami” i jej nauczycieli. Potem chwycono gitary. Klasę wypełniły dźwięki żeglarskich pieśni i piosenek, które ulatywały przez szeroko otwarte bulaje, hen daleko, aż pod szczyt panującej nad cieśniną skały. A wśród nich ta najczęściej śpiewana, nieoficjalny hymn „Pogorii” napisany w jej antarktycznym rejsie przez Wojtka Przybyszewskiego i Kazika Robaka:

Poprzez morza, oceany,
w świat daleki i nieznany,
pod żaglami, w tę bezkresną dal,
płynąc w ciszy, sztormie, burzy,
kiedy niebo się zachmurzy,
szuka przygód wśród spienionych fal.

„Pogoria Brava”! Ahoj!:

— nasz żeglarski dom.

Ranek następnego dnia poświęcony był zwiedzaniu miasta — maleńkiej kopii angielskich miast. Wjechaliśmy linową kolejką na szczyt góry Tarika, obejrzeliśmy umocnienia, działa, zbocze przystosowane do łapania deszczówki, upajaliśmy się możliwością jednoczesnego oglądania Atlantyku i Morza Śródziemnego, północnego wybrzeża Afryki i Hiszpanii. W dół wszyscy zeszli piechotą, napotykając raz po raz łase na łakocie gibraltarskie małpy. Legenda głosi, że Anglicy tak długo utrzymają Gibraltar, jak długo będzie tu żyła przynajmniej jedna małpa. W czasie II wojny światowej było już krucho: liczba małp zmalała do trzech. Obecnie jest ich dużo. Złośliwi twierdzą, że dzięki cichemu importowi. Małpy czują się dobrze i pozwalają się nawet głaskać. Trzeba tylko uważać na aparaty fotograficzne, torebki i inne drobne przedmioty, bo jak głoszą ostrzegawcze napisy, te małe stworzenia mają skłonności do kleptomanii, co przy ich życzności prowadzi do nieuniknionych strat.

Tego samego dnia po południu opuściliśmy Gibraltar.

4. PRZEZ MORZE ŚRÓDZIEMNE

Zmierzaliśmy do Barcelony. Wreszcie był dogodny wiatr: pięć stopni Beauforta z rufy. Stało piętnaście z siedemnastu żagli „Pogorii”, dając prędkość jedenastu węzłów. Wyprzedzające nas statki bardzo długo pozostawały w polu widzenia, a zdarzyło się, że byliśmy szybsi od jakiegoś frachtowca. „Pogoria” budziła zainteresowanie. Raz po raz wywoływano nas przez ukaefkę, pytano o nazwę statku, cel rejsu, gratulowano pomysłu i pięknej sylwetki. Nawiązał z nami łączność również polski statek „Syn Pułku”. Z pełniącym wachtę drugim oficerem statku uciąłem sobie kilkuminutową pogawędkę. To miło, że wśród zawodowych marynarzy jest wciąż żywy sentyment do żagli.

Mimo sprzyjającej pogody na jachcie wybuchła burza. Jak już wspomniałem, szliśmy do Barcelony, ale nie bezpośrednio: po drodze mieliśmy zawinąć na Wyspy Balearskie. Pierwotnie było planowane wejście do Ibizy, niewielkiego portu na wyspie o tej samej nazwie, ale już po opuszczeniu Gibraltaru plany uległy zmianie. Andrzej Makacewicz miał do załatwienia jakieś interesy na Majorce i tam, zamiast do Ibizy, skierowała się „Pogoria”. Niestety, na pokładzie nie było mapy Palmy i kapitan Szpecht stanowczo zaprotestował przeciw zawinięciu do tego portu. Nastąpiła ostra wymiana zdań między kapitanem Szpechtem a kapitanem Baranowskim, nie pierwsza zresztą w tym rejsie i nie ostatnia. Kapitan Baranowski podporządkował się zdaniu swego zastępcy. „Pogoria” zatrzymała się na godzinę czy dwie na redzie, a sprawy załatwiono używając do tego pontonu.

Osiemnastego października o czwartej po południu cała załoga zgromadziła się w galowych ubraniach na uroczy-

stym apelu. „Pogoria” znajdowała się mniej więcej w tym samym miejscu, w którym zatonął przed niespełna dwoma laty piękny szkuner „Zew Morza” i gdzie rozegrała się tragedia „Kudowy-Zdroju”. Dla uczczenia pamięci marynarzy „Kudowy”, którzy zginęli w tym wypadku i „Zewu Morza”, rzuciliśmy na fale upleciony z lin wieniec. Ta smutna uroczystość powinna stanowić swoiste memento mori dla całej załogi, mobilizujące ją do solidnego pełnienia służby. U mnie, a myślę, że również u Krzysztofa, dodatkowo przywołała falę wspomnień o szczęśliwych chwilach spędzonych pod żaglami „Zewu”. Kochany jacht! Nawet ginąc z winy ludzi pozwolił uratować się całej załodze.

Dwie godziny później oko zameldowało żaglowiec po zawietrznej w odległości dwóch—trzech mil, który szedł kursem wschodnim, z wiatrem, ale bez żagli. Co to za statek? Duży, czteromasztowy, z rejami. Czyżby „Siedow”? Kapitan sięgnął po słuchawkę ukaefki i sytuacja się wyjaśniła. Tak, to był właśnie...

„Siedow”

Największy żaglowiec na świecie. Stalowy, czteromasztowy, bark o długości 117,5 m rozpina 4192 m² żagli. Zbudowany w 1921 roku przez Stocznnię „Germania” w Kilonii jako „Magdalene Vinen”, pływał jako statek szkolno-towarowy, wożąc do 1936 roku siarkę z Chile, po czym zmienił właściciela oraz nazwę na „Kommodore Johnson” i dalej pod niemiecką banderą transportował pszenicę z Australii. Po wojnie służył Akademii Nauk ZSRR, a obecnie jest statkiem szkolnym Ministerstwa Gospodarki Rybnej. Na pokład zabiera około 70 członków stałej załogi i 164 praktykantów. Przez kilka ostatnich lat nie pływał, lecz przebywał w stoczni przechodząc kapitalny remont.

„Siedow” spieszył właśnie z kolejnego rejsu po Morzu Śródziemnym do Sewastopola. Szkoda, że nasze spotkanie ograniczyło się tylko do krótkich, wzajemnych informacji i życzeń „stopy wody pod kilem”. Dobrze byłoby zobaczyć żaglowiec z bliska, pod pełnymi żaglami, dokonać wymiany załóg, choć na parę godzin, spróbować, kto szybszy. Nie było to jednak możliwe. Cóż, samo życie!

Następnego dnia od rana kadra malowała pokład, a Kaczory pilnie studiowały w szkole. Dzień później byliśmy już w Barcelonie. Wejście efektowne, z paradą rejoyą. „Pogoria” cumowała w reprezentacyjnym miejscu obok okrętów wojennych i naturalnej wielkości repliki kolumbowskiej karaki „Santa Maria”, pełniącej rolę statku-muzeum. Na nabrzeżu oczekiwali nas przedstawiciele polskiej ambasady, przybyli aż z Madrytu, aby nas powitać. Kilka godzin później podejmowaliśmy obiadem ambasadora z małżonką. Załoga została zaproszona do pięknego, renesansowego ratusza na spotkanie z władzami miasta. Zwiedziliśmy ratusz, poczęstowano nas różnego rodzaju sokami, wręczono foldery, plany i przewodniki po Barcelonie. Jednak sam burmistrz nie mógł wziąć udziału w tym spotkaniu i Kaczory były zawiedzione. Zdążyły się już przyzwyczaić do tego, że nie byle kto ich wita.

Tymczasem przez pokład „Pogorii” przewijały się tysiące osób. Jak wszędzie — artykuły w prasie, wywiady, radio, telewizja. Jednym słowem miasto zwiedzało „Pogorię”, a my zwiedzaliśmy miasto. Chłoniliśmy wszystkie jego atrakcje: ciekawą architekturę słynnego kościoła Sagrada Família, podziwialiśmy świetne widowisko „światło i dźwięk” odkrywające niedostrzegane w pośpiechu piękno miasta. Wczuwaliśmy się w atmosferę spacerów wzdłuż głównego deptaka, pięknej, zadrzewionej i ukwieconej alei, zwanej Ramblą, bogatej w sklepy, kina, teatry, restauracje i przy-

ciągającej występami kuglarzy. Byliśmy świadkami ogromnej, ale spokojnej demonstracji przeciwko Stanom Zjednoczonym i Związkowi Radzieckiemu: równo, sprawiedliwie, po połowie, bez wyróżnienia którejkolwiek strony. Wieczorem niektórzy z dorosłych zdecydowali się na poważne nadszarpnięcie budżetu i poszli na flamenco, pokaz słynnych hiszpańskich tańców. Ominęła nas jedynie korrida, bo już po sezonie, i tu w Katalonii, o dziwo, nie lubią walki byków. Zostaliśmy za to zaproszeni na mecz piłki nożnej: Real Madryt — F. C. Barcelona. Mecz odbył się na stadionie znanym z mundialowych rozgrywek. Nasi chłopcy budzili duże zaciekawienie na trybunach. Kamera telewizyjna kilkakrotnie zatrzymywała się na grupie Kaczorów, co wśród osób pozostałych na „Pogorii” i oglądających mecz na ekranie telewizora wywołało zrozumiały entuzjazm. Kaczory kibicowały oczywiście gospodarzom, ale ze słabym skutkiem: Real wygrał 2:1.

A u kapitana toczyły się trudne rozmowy między nim a jego zastępcą. Brał w nich częściowo udział nawet sekretarz ambasady, brałem i ja. Konflikt udało się na razie zażegnać. Pojawiły się za to problemy z dyscypliną wśród kadry. Kapitan musiał udzielić nagany jednemu z nauczycieli na apelu wobec całej załogi.

W Barcelonie, już po raz drugi w trakcie podróży, odprawiono na „Pogorii” mszę połączoną ze spowiedzią i komunią. Celebrował ją polski misjonarz z Ameryki Południowej, a potem na lekcji wychowawczej opowiadał o swej pracy i wierzeniach południowoamerykańskich Indian.

Z Barcelony zabraliśmy w dalszą podróż troje młodych ludzi. Jednym z nich był kanadyjski student, a właściwie już inżynier Cloude Tessier, który postanowił powłóczyć się rok czy dwa po świecie, zanim wyczerpią mu się oszczędności i będzie musiał wprząc się w kierat pracy zawodowej. Mimo

blisko dziesięcioletniej różnicy wieku potrafił się z Kaczorami szybko zaprzyjaźnić. Płynął z nami aż do Krety, będąc niezwykle miłym i przydatnym członkiem załogi. Z łatwością przyswoił sobie kilkadziesiąt polskich słów i drugie tyle podstawowych zwrotów, tak że od biedy można było się z nim porozumieć nawet po polsku.

Do Marsylii dotarliśmy po trzech dobach żeglugi w kapryśnej pogodzie, która załodze dużego żaglowca potrafi dać się bardziej we znaki niż porządny sztorm. Gdy po prawie całodiennej ciszy przyszedł wieczorem wiatr, trzecia wachtą postawiła większość żagli. Ja objąwszy wachtę o północy kazałem moim chłopcom dostawić jeszcze kliwer i latacz, bo wiatr cichł i prędkość malała. Godzinę później trzeba było zwinąć wszystkie żagle, bo nastała cisza i należało przeprosić się z silnikiem. Około trzeciej nad ranem, gdy kończono marlować foka dmuchnęło siedem stopni Beauforta. I tak w kółko: raz wiatr, raz cisza.

Wreszcie zobaczyliśmy ląd. Po kilkudziesięciu minutach minęliśmy ponurej sławy wysepkę If. Kadra przypominała sobie przygody hrabiego Monte Christo i stwierdziła przy okazji, że zapewne połowie Kaczorów nazwisko to nic nie mówi. Jeszcze kilkanaście minut i nasz statek znalazł się w Starym Porcie, zamienionym na basen jachtowy, niestety bardzo zatłoczony. Dziób zamocowaliśmy do beczki cumowniczej, rufę do nabrzeża, ale w bezpiecznej od niego odległości kilku metrów. Komunikację z lądem zapewniał ponton uwiązany na linie przechodzącej przez dwa bloczki: jeden na lądzie, drugi przy burcie na śródkręciu. Całość tworzyła coś w rodzaju kolejki linowej o ręcznym napędzie.

Na pokład „Pogorii” przybył nasz stary znajomy z Quistraham, pan Janusz Gerij, który i tam, i tu organizował przyjęcie „Pogorii”. Razem z nim zameldował się John Hick,

wesoły opiekun Kaczorów z Falmouth. Miał wspólnie z nami pokonać następny etap podróży.

John był świetnym kompanem i członkiem załogi. Natychmiast zaofiarował mi swą pomoc, gdy zobaczył, że wybieram się na poszukiwanie brakujących map, i zmobilizował do tego naszego francuskojęzycznego kanadyjczyka Clouda.

Rankiem na nabrzeżu, tuż przy jachcie, pojawił się targ ryb i innych owoców morza. Po południu targ zniknął jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Zniknęliśmy i my, gdyż Marsylia nie jest zbyt bezpiecznym miejscem dla uczniów drugiej klasy liceum. W bocznych uliczkach miejscowa mafia załatwia krwawe porachunki, o czym świadczą nieustające ryki syren policyjnych samochodów oraz karettek pogotowia. Tak więc zdążyliśmy zobaczyć jedynie kilka głównych ulic, a mnie i Johnowi udało się zwiedzić panującą nad miastem katedrę Notre Dame de la Garde, usytuowaną na ogromnym, skalistym wzgórzu. Gdy wypływaliśmy, zegnała nas połączona figura Madonny, zdobiąca kopułę katedry i służąca żeglarzom za znak nawigacyjny.

Płynąc do Italli nie byliśmy zdecydowani, czy żeglować na północ od Korsyki, czy też przez cieśninę Bonifacio, między Korsyką a Sycylią. Mapy mieliśmy przygotowane na każdą z tych ewentualności, a o wyborze trasy miał rozstrzygnąć wiatr. Rozstrzygnął na korzyść cieśniny. Gdy zbliżaliśmy się do niej, a stolicę Korsyki Ajaccio było już widać jak na dłoni, zagadał głośnik ukaecki, dopytując się w imieniu władz kontrolujących ruch w cieśninie o nazwę i ładunek wieziony przez urejony żaglowiec zbliżający się od zachodu. To mogło być tylko do nas. Odpowiedziałem wyjaśniając, że „Pogoria” jest jachtem i nie wiezie żadnego ładunku. Moja odpowiedź została przyjęta z dużym zdziwieniem. Czyżby w cieśninie Bonifacio żaglowy frachtowiec był zjawiskiem normalnym?

Dalszą drogę urozmaicały większe bądź mniejsze wydarzenia. Jednym z nich były imieniny Warka, niezwykle sympatyczna uroczystość przeplatana śpiewem i salwami śmiechu. Warek kawalarz, bardzo lubiany przez Kaczory, był również adresatem wielu dowcipów. Kaczory wręczyły mu wymyślony przez niego samego prezent. Przechodni. Była nim nadmuchiwana, gumowa piłka, którą Warek niedawno ofiarował na imieniny Grzesiowi Krawczykowi, dodając przy tym w charakterystyczny dla niego sposób:

— Tylko żeby mi ta piłka zaraz po imieninach wróciła na swoje miejsce w maszynowni!

Pewnego dnia spotkaliśmy jacht zachowujący się w podejrzany sposób. Średniej wielkości dwumasztowy szkuner zmienił na nasz widok kurs i usiłował maksymalnie zbliżyć się do „Pogorii”. Nie niósł bandery, nie starał się nawiązać z nami łączności radiowej, mimo iż potężne anteny wskazywały, że ma radiostację na pokładzie, nie reagował też na nasze wezwania przez radio.

— Musimy być ostrożni — rzekł kapitan — w końcu mamy na pokładzie gości, których bliżej nie znamy.

Rzeczywiście, niewiele przecież mogliśmy powiedzieć o sympatycznym Claude Tessierze, chociaż na pirata nie wyglądał. Szkuner był już bardzo blisko, ale znalazł się za rufą „Pogorii” i usiłował przez chwilę ją dogonić, jednak widząc, że bezskutecznie, wrócił na dawny kurs. Załoga widoczna na pokładzie szkunera, w tym jedna czy dwie kobiety, zachowywała się też dziwnie, nie reagując, jak to zwykle bywa, przy spotkaniu jachtów uniesieniem rąk, robieniem zdjęć itp. Wkrótce straciliśmy z oczu ten zagadkowy jacht, być może własność jakiegoś zbłązowanego milionera, któremu obce były żeglarskie zwyczaje.

A może duża prędkość „Pogorii” uratowała nas przed abordażem?