

Kazimierz Jaworski
1140 GMT-NEWPORT



Kazimierz Jaworski

1140 GMT-NEWPORT



przedmowa STEFANA WYSOCKIEGO

Projekt obwoluty z wykorzystaniem zdjęcia zamieszczonego w piśmie „Les cahiers du yachting” Janusz BRUCHNALSKI.

Redaktor – Andrzej KALISZEWSKI

Redaktor techniczny – Bożena KORBUT

Redakcja cyfrowa – Tomasz BORDA

Elżbiecie mojej, dobrej i wyrozumiałej...

Przedmowa

Zazdroszczę Czytelnikowi, że za chwilę zacznie lekturę tak dobrej książki...

I właściwie tym można by przedmowę zakończyć. Tyle, że żeglarstwo w ogóle, a regaty w szczególności, to jednak sport nie bardzo u nas znany i uznany, choć mówi się o nim i pisze dużo. Jesteśmy ciągle jeszcze narodem mieszkającym nad morzem, a nie narodem morskim. Ale i do tego dojdziemy. A ta książka będzie miała w owym dziele swoją niewątpliwą zasługę.

Jest prosta; ludzka; nie unika w opisach fachowości, uważając Czytelnika za partnera; mówi – z pozycji siły – o strachu, bo nie bardzo znamy ludzi nie bojących się w ogóle, chyba że są to ludzie bez wyobraźni, tyle że nie każdy ma odwagę, by się do takich „słabości” przyznać; operuje obrazową i bardzo dobrą – choć często potoczną – polszczyzną.

Książka ukazuje się przed następnym „OSTAREM” (odbędzie się on w roku 1980), a opisuje imprezę z roku 1976. Cztery lata, w czasie których wiele się zmieniło, bo i ludzie o te cztery lata starsi, bogatsi o świetne sukcesy regatowe (jak choćby Kuba – II miejsce w „MINI-TRANSAT”). Nazwa regat, w których startować będzie Kuba po raz drugi w roku 1980, brzmi: „The Observer Singlehanded Transatlantic Race”, w skrócie: „OSTAR”. Po polsku: „Transatlantyckie regaty samotników”, w skrócie „TARS”.

Zasada piękna: JEDEN JACHT, JEDEN CZŁOWIEK, JEDEN OCEAN. Wymyślili to Francis Chichester – wielki z wielkich, już nieżyjący i pułkownik „Blondie” Hasler, były komandos, wsławiony dowództwem akcji „Cockle-shell” u ujścia Żyrondy. Realizacji idei podejmuje się redakcja „The Observer” i Royal Western Yacht Club of England z Plymouth. Oto instrukcja regat:

DO LINII METY W NEWPORT, RHODE ISLAND, JAKĄKOLWIEK TRASĄ, ZOSTAWIAJĄC NANTUCKET LIGHT VESSEL PO PRAWEJ BURCIE.

Najkrótszy opis trasy, jaki znam, a Light Vessel to latarniowiec, statek zakotwiczony na stałe w jednym miejscu, służący jako pływający nawigacyjny punkt orientacyjny. Warunkiem przyjęcia do regat jest pięćsetmilowy rejs kwalifikacyjny kandydata; rejs samotny i bez zachodzenia do portu. W regulaminie na rok 1980 dodano jeszcze, iż jacht, mający brać udział w regatach, ma odbyć rejs tysięczmilowy, niekoniecznie prowadzony przez sternika na „OSTAR” i niekoniecznie non stop. Chodzi o dodatkowe zbadanie dzielności samych jednostek pływających. Jest to coraz bardziej paląca potrzeba, gdyż warunki żeglugi nie są łatwe, a mnożące się ilości wypadków dowodzą, iż nie wszyscy startujący zdają egzamin – mowa o jego pozytywnym zdaniu – z dobrej praktyki morskiej, odporności psychicznej i z owej nadwyżki OGÓLNEJ, potrzebnej w każdym wielkim wyczynie, a tu, w sporcie o randze życia i w życiu o randze sportu – wręcz nieodzownej.

Do tego dopisano pokaźny i absolutnie obowiązujący zestaw wyposażenia alarmowego, ratunkowego, medycznego.

Jachty startują w tych arcytrudnych regatach w trzech klasach. KLASA jachtów oznacza pewną mniej lub bardziej ściśle określoną kategorię; w klasie monotypowej jachty są identyczne we wszystkich szczegółach konstrukcji; w klasie ograniczonej jachty są bardzo zbliżone w swej budowie, ale nie identyczne; w klasie wolnej jachty mają tylko niektóre parametry wspólne.

W „OSTAR” określone są długości minimalne jachtu w linii wodnej i po pokładzie (tak się mówi: „po pokładzie”); na tej podstawie podzielono startujące jednostki na trzy klasy:

Klasa „JESTER”	LWL 7,925 m	LOA 9,754m
Klasa „GIPSY MOTH”	LWL 10,973 m	LOA 13,411 m
Klasa „PEN DUICK”	LWL 14,02 m	LOA 17,068 m

(LWL — długość w linii wodnej, LOA — całkowita).

Ważna jest ta długość linii wodnej, bo jak mówimy, „długość robi prędkość”, czyli im jacht dłuższy (ale w rozsądnych proporcjach z resztą parametrów) — tym szybszy.

Rzecz prosta, istnieją przeliczniki pozwalające sprowadzić do wspólnego mianownika wyniki we wszystkich trzech klasach, ale jak to w sporcie, jak w każdej konkurencji: liczy się, pierwszy, ale ten bezwzględnie, bez żadnych przeliczeń PIERWSZY na mecie. O tym się pamięta, o tym się mówi, ten jest bohaterem. W roku 1976 Kuba startował w klasie JESTER, tej małej. Teraz „idzie na całość” i startuje w klasie największej, a więc najdłuższej.

Jaki będzie ten nowy jacht – nie wiem. Nie wiem, choć przegadaliśmy o tym z Kubą bardzo wiele godzin. Sądzę, że będzie taki, jak Kuba, bo on te swoje łódki buduje bardzo intymnie, DLA SIEBIE. Że więc będzie prosty, bez udziwnień, uczciwy i rzetelny w robocie, niebywale wrażliwy na dobre traktowanie i z jakimś nieoczekiwanym, a zawsze czekającym na spuszczenie ze smyczy dowcipem; który swoją „nieoczekiwanością” wszystkich najpierw zaskakuje, a potem wprawia w różne stany: w zdumienie, w zachwyt, w surowość i – bywa – w oburzenie, w każdym razie taki Kubowy dowcip nikogo nie pozostawia obojętnym. Sądzę, że zaskoczy także oceanicznych samotnych partnerów żeglugi.

Rzecz prosta, bierze w tej budowie udział duży zespół ludzi, najbliżsi przyjaciele Kuby z „żagli” i działu konstrukcyjnego Stoczni im. L. Teligi w Szczecinie (bo u nas, na szczęście, konstruktorzy jachtów to przeważnie najlepsi żeglarze) — ale te ostateczne szczegóły decydujące o owym specyficznym szlifie i przydatności jachtu DLA TEGO, A NIE INNEGO CZŁOWIEKA – te sprawy Kuba „dopieszcza” sam.

Co to jest samotna żegluga? Ba... żebyż to móc wiedzieć na pewno, w sensie psychicznym. Dla każdego – co innego.

No, dobrze – ale jednak, z obiektywnych spraw, co tu wchodzi w grę?

SAMOTNOŚĆ – i w nią wpisane: najpierw – trud przyzwyczajania się do niej, potem – trud odzwyczajania się od niej (bywa, że bardziej opornie przyswajalny).

PEDANTYCZNOŚĆ

LICZENIE TYLKO NA SIEBIE

NATYCHMIASTOWA NAPRAWA WSZYSTKIEGO, CO TEGO WYMAGA

NAWIGACJA

METEOROLOGIA

MECHANIKA

ŻAGŁOMISTRZOSTWO

GOTOWANIE

STRASZNOŚĆ (bo to nie tylko zwykły strach; czasem, szczególnie kiedy raptem zdarza się chwila bez specjalnej pracy i jest moment zastanowienia się, przychodzi STRASZNOŚĆ)

CUDOWNOŚĆ (jakże często!)

REFLEKSJA

ŚWIADOMOŚĆ DOKŁADNEJ OBOJĘTNOŚCI ŻYWIOŁÓW W STOSUNKU DO NAS

POCZUCIE HUMORU (Och, jak ważne!)

CIERPLIWOŚĆ

DZIELNOŚĆ

UPÓR

I jeszcze to wszystko, co Czytelnik zechce sobie tu, przy odrobinie wyobraźni, dorzucić.

Jak się będzie nazywał jacht, też nie wiem. Jakoś po psiemu, to pewne. Był „Ogar”, był „Spaniel”, „Spanielek”, a teraz? Może „Spaniel II”?

Malutka, opływowa nadbudówka dla sternika. Taki daszek nad zejściem do mesy. Dwa rajdowe fotele na przegubach kardanowych: to zapewnia sternikowi możliwie wygodną pozycję przy każdej niemal – czasem dość nieprawdopodobnej – pozycji jachtu. Elektroniczne urządzenia nawigacyjne. Samoster. Na dziobie skrytka, do której spadają, kiedy trzeba, żagle przednie. Wszystkie lub prawie wszystkie elementy jachtu wymagające manewrowania nimi – sterowane z kokpitu (miejsce stałego – przeważnie – pobytu sternika). Tak to chyba u Kuby będzie i w

tym nowym modelu wyglądało. Tak wyglądało na „Spanielu”. Co Kuba wymyśli? To się okaże. Na mecie.

No więc to są wszystkie takie sprawy trochę techniczne, trochę psychologiczne, trochę charakterologiczne – a jaki jest w tym wszystkim Kuba? Już to powiedziałem. Plus jeszcze i to, że jest lojalnym przyjacielem na dobre i złe.

Czy jest utytułowany? Regatowo – tak. Jak niżej:

1945 – początek

1946 – stopień ŻEGLARZA MORSKIEGO (Gdynia)

1947 – stopień STERNIKA MORSKIEGO (Jastarnia)

1961 – stopień KAPITANA JACHTOWEJ ŻEGLUGI WIELKIEJ

1968 – MISTRZ POLSKI w klasie „Volkboat”

1969 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim — klasa III, „Enif”

1970 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim — klasa III, „Enif”

1971 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim — klasa II, „Ogar”

1972 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim — klasa II, „Ogar”

1973 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim – klasa II, „Ogar”

1974 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim – klasa II, „Ogar”

1975 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim – klasa I, „Spaniel”

1976 – III miejsce w „OSTAR”, „Spaniel”

1977 – MISTRZ POLSKI w żeglarstwie morskim – klasa I, „Spaniel”

1977 – MINI-TRANSAT – II miejsce, „Spanielek”

1978 – BUDOWA NOWEGO JACHTU na „OSTAR 1980”

10 X zwycięstwo w REGATACH PRZYJAŹNI – SZCZECIN

3 X generalne zwycięstwo w Międzynarodowych Regatach GRYFA POMORSKIEGO

2 X generalne zwycięstwo w PUCHARZE „POLONEZA” (bałtyckie regaty samotnych)

2 X generalne zwycięstwo w „MIĘDZYNARODOWYM TYGODNIU ZATOKI GDAŃSKIEJ”

Zwycięstwo w Ostseewoche (1974).

I pewnie coś by się tu jeszcze dało dorzucić, ale generalnie tak to wygląda. A z innych tytułów? Jest Mistrzem Sportu PRL.

Trzeba tu jeszcze powiedzieć, iż jest w tej książce pewna nieścisłość, pokutująca od samego zakończenia „OSTAR –76”.

Kuba kończy tę książkę obrazem, jaki wtedy widział. A widział przed sobą trzy jachty: „Pen Duick VI”, „Club Mediterrnnee” i „The Third Turtle”. Tak to wyglądało; a w parę dni później ogłoszono, że „Club Mediterranee” został zdyskwalifikowany za skorzystanie z pomocy z zewnątrz (wejście do St. John's na Nowej Fundlandii i stawianie żagli po wyjściu z portu przez pomocników). W ten sposób Kuba przyznał się do miejsca czwartego, ale PRYZNANO MU TRZECIE.

Mówią, że żeglarstwo jest nie tyle sportem, co stylem bycia. Pewnie coś w tym jest. Mówią chirurdzy amerykańscy, iż ogólny praktyk to taki jegomość, który wie coraz mniej i mniej o coraz większej liczbie spraw, aż wreszcie nie wie już nic o wszystkim. A specjalista to facet, który wie coraz więcej i więcej o coraz mniejszej liczbie spraw, aż w końcu wie już wszystko o niczym. W żeglarstwie trzeba być praktykiem wszystkich specjalności i specjalistą wszystkich praktyk. A profesor Doroszewski, sam doskonały żeglarz, mówił, iż żeglarstwo, przez to, że wymaga ograniczonej rozsądkiem brawury, precyzji, wytrwałości, zaciętości i wiedzy – jest tym sportem, w którym Polacy mają szansę. Wymieniłbym tu jeszcze romantyzm, który tę szansę wzmacnia. Kuba ma w sobie to wszystko, plus ową nadwyżkę, o której już wyżej wspominałem. Aha: po przeczytaniu maszynopisu i zastanowieniu się nad jego zawartością treściową, zapytałem Kubę o nieopisany w książce okres samej budowy „Spaniela”. Odpowiedział, że – według niego – wartość książki polega na jej absolutnej prawdziwości. Zgodziłem się z tym i ponowiłem pytanie. „Nie przerywaj” – rzekł Kuba. „Właśnie aby utrzymać ową prawdziwość, nie napisałem o budowie...”

Cisza bywa znakomitą czynnikami dźwiękotwórczym. Często nie pamiętają o tym radiowcy, ze sprawozdawcami na czele. Kuba rzecz zrozumiał i zastosował praktycznie.

Stefan Wysocki

Pierwsza myśl

Od pół godziny obserwowaliśmy z Krzysztofem stojący obok nas jacht. Plastikowy, czterdziestoczworostopowy, zwyczajnie brzydki, niezbyt nowoczesny kecz „Flying Angel”, miał na burcie wymalowany numer 20 i zainstalowany na rufie samoster – widomy znak, że jest to jeden z konkurentów naszego „Poloneza”. Krzątający się po jego pokładzie starszy pan z wytwornym i strokanym wyrazem twarzy nie zwracał na nas uwagi. W pewnym momencie odwrócił się do nas, prawdopodobnie przez roztargnienie.

Na to tylko czekał Krzysztof, który poderwał się z właściwym sobie refleksem i galanterią, podszedł do niego i ukazując w uśmiechu komplet własnych wspaniałych zębów użył swojej świetnej angielszczyzny:

– Nice to meet the competitor... captain Chris Baranowski, and my crew, mr Jaworski...*

Potoczyła się rozmowa, w której brałem udział wtrącając niezawodne yes i no, zależnie od tego, czego się domyślałem, gdyż język, jakim zwykle posługują się Anglicy, tylko przy ich dobrej woli przypomina ten, którego uczymy się u nas.

Zostaliśmy zaproszeni do wnętrza jachtu. Okazało się, że jest tam prawie pusto: kambuz, stół nawigacyjny, dwie koje, wszystko jeszcze w surowym stanie, bardzo prymitywnie i po amatorsku wykonane. Właściciel, brytyjski pułkownik Brazier, opowiadał nam o kłopotach budowy i o tym, że z trudem zdąży na start do Plymouth, mający nastąpić za miesiąc. A my tu już jesteśmy prawie gotowi.

Głupio jakoś. Zapytaliśmy go, jakie ma wyposażenie elektroniczne. – Żadnego.

* Miło mi spotkać współzawodnika... Kapitan Krzysztof Baranowski i moja załoga, pan Jaworski...

To bardzo drogie urządzenia, mało kto będzie je miał. Wydatków jeszcze bardzo dużo, żagle, liny, wszystko kosztuje astronomiczne sumy.

Pokazał nam za to nowe, nadzwyczaj ciekawe urządzenie, zwane radar check. Była to płaska skrzyneczka wielkości pudełka cygar z obracającym się wolno na pionowej osi cylinderkiem z anteną kierunkową. Kiedy w pobliżu jachtu pojawi się statek z pracującym radarem, chytry ten patent wydaje przenikliwy pisk w chwili, gdy antena skierowana jest na statek, umożliwiając w ten sposób przybliżone określenie jego położenia. Instrument ten wzbudził momentalnie mój entuzjazm, który – gdy marzenie o posiadaniu go spełniłem w następnym roku – zgasł skutecznie i na zawsze. Tak naprawdę, to wymyślono go do wykrywania – na drogach – policjantów z radarem, a pułkownik miał jakąś amatorską adaptację. Moje własne, późniejsze doświadczenia z tym urządzeniem zamknęły się zapłaceniem dwóch mandatów za przekroczenie szybkości stwierdzone milicyjnymi radarami, które mój cudowny wykrywacz zignorował. Również długotrwałe i uporczywe próby usłyszenia radaru statkowego na morzu zakończyły się starannym złożeniem instrumentu do pudełka i odstawieniem go na półkę klubowego magazynku.

Pułkownik został zaproszony do zwiedzenia „Poloneza”. Przeciągly gwizd, jaki wydał po wejściu do środka, oznaczał dla mnie to samo, co dla Krzysztofa potok słów zachwyty na temat wykończenia jachtu i jego wyposażenia – przeważnie w angielskie urządzenia i instrumenty. „Polonez” rzeczywiście różni się od jachtu Anglika jak powóz od chłopskiej furmanki. W godzinę później gapiliśmy się z nie ukrywaną zazdrością na stojący w drugim końcu basenu Berthon Marina w Lymington, długi i wąski jak cygaro jacht o groźnej nazwie „Strongbow”. Kilku ludzi coś na nim dłubało, Wynosiło, wносиło, ktoś wiercił otwory w pokładzie. Patrząc uważnie na ciekawie rozwiązane olinowanie olbrzymiego aluminiowego masztu i na to, co robią ludzie na pokładzie, zacząłem coś podejrzewać. Jakieś krótkie pytanie, odpowiedź i już nie było wątpliwości. Zakładano baksztagi, bo w czasie odbytego właśnie rejsu próbnego – w dwa dni 500 mil! – zgięty został potężny maszt, za słabo podparty w połowie wysokości.

Nie mogli mi sprawić większej w tym momencie przyjemności, gdyż sam jestem gorącym zwolennikiem baksztaków, podczas gdy stojący obok Krzysztof jest ich zajadłym przeciwnikiem i chyba tylko przez dobre wychowanie nie zatłukł mnie za to, że na „Polonezie” są aż cztery baksztaki, co jest moją niezaprzeczalną winą. Oglądając „Strongbowa” – obaj nie mieliśmy wątpliwości, że jacht ten po starcie odjedzie od przeciwników jak rakietę. Osiem ton na prawie dwudziestu metrach długości, bez silnika, ogromne żagle z długimi listwami. Na rufie wiatrak napędzający prądnicę. Samoster elektryczny otrzymujący informacje dowolnie – z kompasu lub z wiatrowskazu. Szaleństwo elektroniki.

Wnętrze przypominało lilipuci okręt podwodny, do którego wchodzi się po tyżce do butów. Wiszący nad koją kask wywołuje skojarzenia, że tu żartów nie będzie. Szybkość, przyspieszenia, przeciążenia. Pewne zwycięstwo, puchar pozostanie na Wyspie.

– Wiesz, stary, właściwie to możemy już wracać do Polski, nie ma tu czego szukać – mówi Krzysztof, gdy szliśmy wolno stawiając kroki po drewnianym pływającym pomoście przystani.

– A mnie się płacze po głowie pewien pomysł. Już chyba wiem, jak powinien wyglądać jacht na takie regaty.

Krzysztof nie zwrócił uwagi na moją głośno wypowiedzianą myśl, ja też wtedy nie rozwijałem jej dalej, nie chcąc mu zawracać głowy przed czekającymi go trudnymi dniami. Dziś wiem, że wtedy właśnie, w tym powiedzeniu, rodziło się coś, co później rosnęło, rozwijało się, przeobrażało i w końcu stało się „Spanielem”. Od tego właśnie błysku myśli rozpoczął się w mojej głowie proces, początkowo nieśmiały, który później miał przerodzić się w nocne niepokoje, nadzieje, obrazy radośnie piękne, kiedy indziej rozpaczliwie smutne, beznadziejne, a potem znów jasne lub czarne.

Tak powstał zamysł mego własnego udziału w następnych regatach „OSTAR-76” na nowym, zupełnie innym jachcie, jachcie takim, który będzie miał szanse zwycięstwa.

Dlaczego dopiero tu, w Lymington? Może spowodowała to jakaś trudna do opisu atmosfera przygotowań wielu jachtów do bliskiego już startu w regatach, sceneria setek jednostek

stojących w Marinie, „koncertu na aluminiowe maszty”, o które uderzają na wietrze stalowe fały wydając ciche, metaliczne dźwięki?

Nie miałem dotąd lepszej okazji, zajęty od rana do nocy pracami projektowymi i budową równocześnie dwóch jachtów – „Poloneza” i „Ogara”. Nie pomyślałem o tym nawet w czasie beztroskiego rejsu „Polonezem” ze Szczecina do Anglii, który dał mi jednak przedsmak samotnej żeglugi.

Wyptywaliśmy we dwójkę z Krzysztofem, jak sobie to później wyjaśniliśmy, obaj pełni obaw, ja – czy potrafię po dwunastu latach dowodzenia z powrotem być załogą, Krzysztof – czy będzie umiał być zwierzchnikiem starszego od siebie wiekiem i stażem kapitańskim żeglarza. Nadmiar kapitańskich patentów na jednym jachcie nie przeszkodził nam zupełnie w dopłynięciu do Plymouth cało, bez mielizn, bez błędzenia i zgrzytów między sobą. Wszelkie obawy rozwiane zostały jeszcze przed wyjściem z główek falochronów Świnoujścia, co nastąpiło w pierwszych dniach maja 1972 roku.

Sprawy kambuzowe rozwiązane zostały bardzo prosto. Krzysztof, zapytany przeze mnie na długo jeszcze przed rejsem, co bardziej lubi: gotować czy zmywać, odparł, że jeśli musi wybierać, to z dwojga złego woli gotowanie. Ponieważ moje kulinarne kwalifikacje ograniczają się do parzenia herbaty, stanęło na tym, że wszystkie czynności przedposiłkowe załatwia Krzysztof, a ja wkraczam do akcji po zjedzeniu, czyli on gotuje, ja zmywam. Podział sprawiedliwy, i co ważniejsze, dający gwarancję przeżycia.

Równie prosto podzielona została doba na wachty sześciogodzinne: Krzysztofa od 6.00 do 12.00 i od 18.00 do 24.00, moje w godzinach pozostałych. Wachty dzienne były w zasadzie wspólne, wypełnione pracami pokładowymi, klarowaniem, kalibracjami, regulacjami i innymi podobnymi zajęciami, w nocy natomiast każdy z nas działał samodzielnie, łącznie z manewrowaniem, stawianiem i zrzucaniem żagli oraz wszelką inną marynarską robotą. Bez żadnej umowy każdy z nas przestrzegał zasady, że nie ściąga drugiego z koi, nawet jeśli natrafia na kłopoty. Było w tym chyba coś z ambicji, aby wykazać

się męstwem i zaradnością, co wcale nie oznacza, że było to najmądrzejsze.

Już na Morzu Północnym, przy silnym wschodnim wietrze, kiedy „Polonez” pod kompletem żagli gnał w stronę Anglii, poszedłem na dziób, aby założyć bom spinakera i podeprzeć nim niespokojnie pracujący kliwer. Trzymając w dwóch rękach ciężki bom, stojąc przy tym na rozkiwanym mokrym pokładzie, pomyślałem, że jeden mały błąd w działaniu, a mogę znaleźć się za burtą. I najgłośniejszy nawet wrzask, na jaki zdobyć się mógłby człowiek wobec śmiertelnego zagrożenia, nie jest w stanie dotrzeć do Krzysztofa, śpiącego snem twardym we wnętrzu pełnym najprzeróżniejszych hałasów, odgłosów szybkiej żeglugi na dużej fali. Można oczywiście i trzeba stosować w takich przypadkach pas bezpieczeństwa, to wyjście proste i mądre. Jest to jednak teoria; w praktyce pas przeszkadza, krępuje ruchy, płącze się pod nogami, toteż trzeba mieć charakter, by pozbyć się niechęci do niego, przyswoić sobie nawyk jego stosowania. Miałem cztery lata później okazję do dużej emocji właśnie z braku tego charakteru, za co niemal nie zapłaciłem najwyższej ceny ...

Przez Kanał Kiloński, Helgoland i Morze Północne zawiózł nas „Polonez” do Cowes na wyspie Wight, następnie do Lymington, Portsmouth i wreszcie do Plymouth. Zawiózł, gdyż znakomitą większość drogi wyręczał nas w sterowaniu tandem „Wicek-Wacek”, czyli nazwany tak przez Krzysztofa samoster „Aries”. Czasami wykonywał on samodzielnie zwroty, przeważnie przez sztag. To zmyślne urządzenie jest bowiem wrażliwe nie tylko na zmiany kierunku, ale również na zmiany prędkości wiatru. Wymaga przez to częstej regulacji. Prócz tego, w przeciwieństwie do żywego sternika, który może uprzedzać impulsy odchylające jacht od kursu i prowadzić go prawidłowo, szybko przez fale – samoster reaguje dopiero wtedy, gdy zejście z kursu już nastąpi. Ponadto zanurzony w wodzie statecznik, coś w rodzaju wiosełka, którego ruch wahadłowy przekazywany jest linkami na rumpel steru, działa wolno, z opóźnieniem, najpierw pokonując luzy na łożyskach, przegubach i linkach, reagując przy tym także na uderzenia fali i kołysania jachtu. Wszystko to sprawia, że samoster zastępuje sternika w sposób daleki od doskonałości. Mimo tych wad, urządzenie to jest dla samotnej żeglugi

nieodzowne, a nam w tym rejsie ułatwiło życie i dało okazję do zdobycia koniecznych doświadczeń w pokonywaniu jego grymasów, a także do poznania pewnych prawideł, jakie w jego działaniu występują.

W Plymouth zastaliśmy jeszcze pustki, jeśli nie liczyć „Trumpetera”, amerykańskiego trimarana. Jego właściciel Philip Weld, uroczy, pełen optymizmu i energii starszy pan, przywitał nas jak dobrych przyjaciół. Przyglądałem się temu cudacznemu pojazdowi z mieszanymi uczuciami. Z jednej strony wiele ciekawych nowoczesnych rozwiązań, praktycznych i funkcjonalnych, z drugiej strony brak w tym rozkraczonym srebrnym pająku wdzięku, piękna i harmonii, zawartych w kształtach i ruchach normalnego, jednokadłubowego jachtu z wysokim smukłym ożaglowaniem. Wielokadłubowcom wróży się przyszłość, ale na razie są to wehikuły niebezpieczne i nieładne, choć trzeba przyznać, że utalentowani architekci jachtów potrafią łączyć dziś funkcjonalność z estetyką.

Musiłem już wracać do kraju. Cekał mnie sezon regat, a Krzysztof, żeglarz niezwykle zaradny i przewidujący, zapewne chciał już zostać sam, by stopniowo przyzwyczajać się do samotności, jaka go czekała. „Polonez” był prawie gotów do stawienia czoła Atlantykowski, a jak się później okazało, przeszedł zwycięsko najtrudniejszą próbę, pokonując wokółziemską trasę śladami Francisa Chicheстера i Aleca Rose'a. Pożegnaliśmy się w Londynie krótko i po męsku.

– Co tu dużo gadać, stary. Trzymaj się. Cześć, powodzenia.

Próba samotności

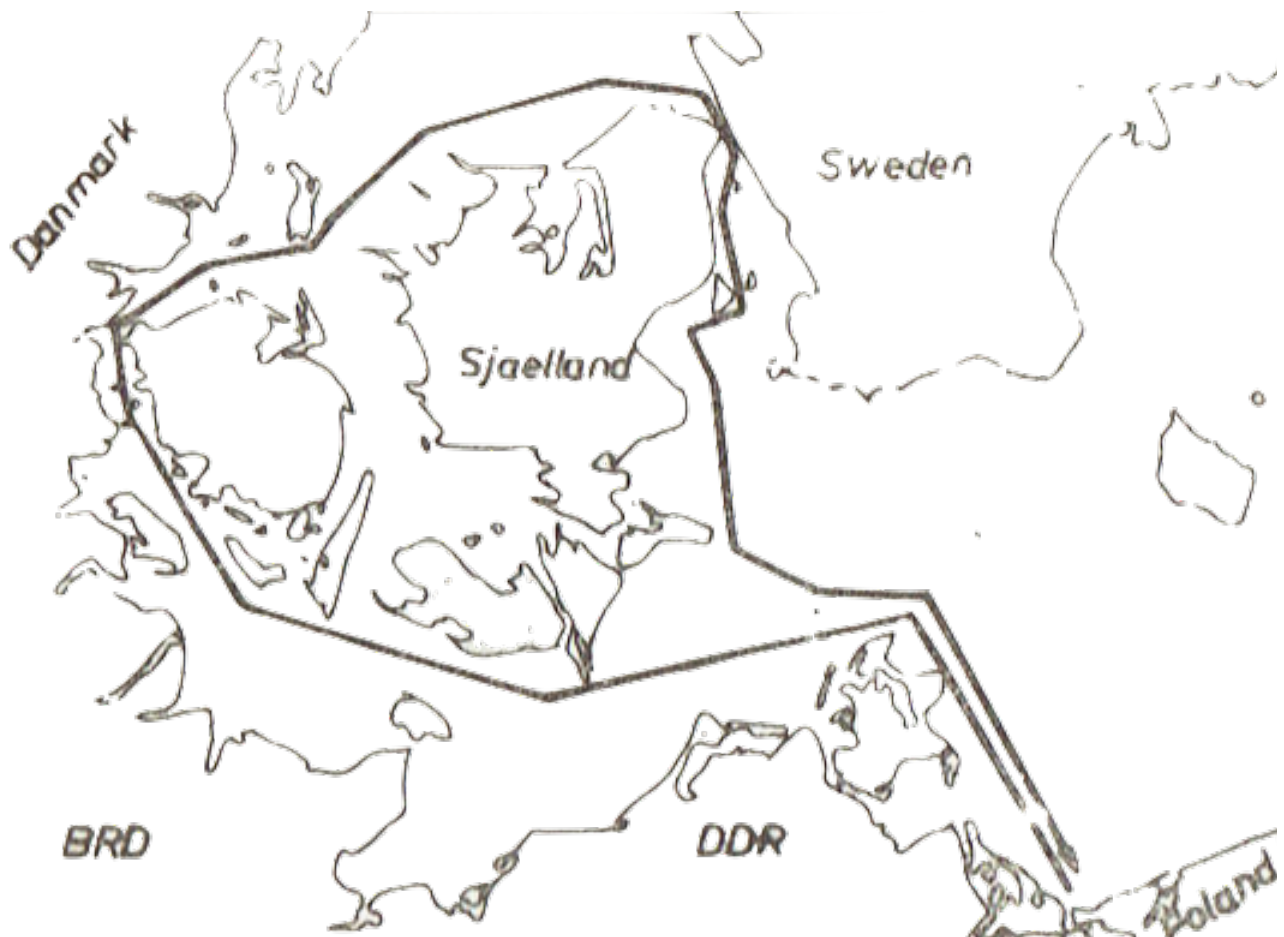
Jest koniec października 1972 roku, przenikliwe zimno, choć świeci słońce i wiatru niewiele. Mam już za sobą odprawę graniczną, sympatyczny chłopak w mundurze wopisty stoi na nabrzeżu i cierpliwie czeka, aż sobie odpłynę. A ja stoję sam na pokładzie „Ogara” i nie bardzo wiem, od czego zacząć. I tak ten chłopak, patrzy na mnie trochę jak na wariata. Twarz kamienna, ale w oczach ma coś z pobłażania.

Wreszcie przełamuję się i mówię do niego:

– Czy byłby pan tak uprzejmy i zdjął tę linę z polera? Nie, nie tę, tamtą. Tę trochę później. Dobra, teraz tę. Dziękuję. Cześć, do widzenia!

Odpycham się ręką od betonu nabrzeża, mała naprzód, uff!

Wychodzę z basenu „Certy” w Świnoujściu. Silnik puka, płynę wzdłuż szeregu statków stojących w kanale portowym, usiłuję sklarować cumy. Cholera, co puszcze ster i zacznę układać liny czy zdejmować obijacze ze sztormrelingu, to jacht schodzi z kursu, chce wykręcić kółko albo kieruje się w stronę bliskiej burty statku, jakby chciał go taranować. Głupi pomysł, farba z burty nawet nie odskoczy, tylko moja lampa dziobowa rozprysnie się w kawałki, a z pokładu statku marynarz siknie na mnie strumieniem wody z węża, żebym oprzytomniał. Diabli nadali samotne żeglowanie. Nie ma kogo opieprzyć za złe sterowanie, nie ma kto zapisać logu, czasu wpisać do dziennika, wykreślić kursu, podpalić kuchenki, podać zapalek, postawić żagla, posprzątać na dole, żeby nic się nie poprzewracało, bo zaraz zaczniesz kiwać za falochronem, przechył – wszystko polecie, potłucze się, pogubi.



1. Ze Świnoujścia do wybrzeży duńskich.

W tym zamieszaniu akurat wypadła prognoza pogody z Warnemunde, tradycyjnie przez nas słuchana. Gdyby był Edźka, to na pewno by jej nie przegapił, jemu się to nigdy nie zdarza. Przed główkami falochronów jeszcze spokojna woda, stawiam grot. Duża genua jest w worku, nie ma frajerów – nigdzie mi się nie spieszy, nie będę jej używał.

Wybieram fał foka, cholera, jak ciężko! Już i tak mam przyspieszony oddech po postawieniu grota, teraz dyszę jak parowóz. Heniu ze Zdzichem albo z Bąblem robili to bez stękania. Bodajby to diabli! Już ich słyszę, jak się śmieją, jak Heniu z wileńska zaciąga:

– Ot, popatrz, na co przyszło kapitanu. Przyszło samemu zobaczyć, jak to łatwo. Tak to sobie stał w kokpicie i nas poganiał, a darł się, że za wolno.

„Niedoczekanie wasze – myślę – a raczej doczekam się chwili, że was dopadnę na najbliższych regatach”.

Po wyjściu za główki widzę, że wiatr jakby trochę odkręcił na południowy zachód, więc płynę baksztagiem w kierunku Greifswalder Oie. Usiłuję dogadać się z samosterem. Prymitywne to: statecznik ogromniasty, ze sklejki, ugina się sam bez wiatru. Nawet nieźle, chociaż co chwilę trzeba interweniować sterem, bo wiatr za słaby i pełny.

Co chwilę nurkuję do wnętrza, łapię coś w locie, wyskakuję na pokład. Nigdy tyle przedtem nie miałem interesów, czegoś do załatwienia, zabrania, schowania. Nie ma kiedy zapalić papierosa. Wiatr jeszcze bardziej odkręca na południe, chyba trzeba postawić spinakera, bo prędkość jakaś mizerna. Łyk herbaty, reszta na później, do roboty. Worek na pokład, wpinam spinakerbom w dzwon, co ździebko trwa, bo żeby trafić drągiem prawie sześciometrowym w opadający stale dzwon, trzeba się zdobyć na spokój ducha. Wpiąć bras, szot, fał w rogi spinakera, topenantę i obciążacz w spinakerbom. Aha, jeszcze przywiązać worek do kosza, bo wyleci za burtę, gdy spinaker z niego wyjedzie. Dodatkowy kurs na dziób, powrót do masztu. W górę bom. Gdzie tam, koniec bomu zahacza o kosz, coś się płacze w obciążacz. Na dziób. Teraz znów przy maszcie, w górę topenanta, na dziób, wybrać luz na obciążaczu, obłożyć. Do masztu, fałem wybieram, wyciągam spinaker. Znowu ciężko, nylonowy spinaker ciasno wciśnięty do worka wcale tak chętnie go nie opuszcza. Fał na kabestan pokładowy, klęczę, kręcę korbą, nikt, cholera, nie wybiera luzu liny, ręka za krótka, kolana bołą. Spinaker w górze, ale nie pracuje, skręcił się, część jest za fokiem. Nogi mi się uginają, czuję, jak pot spływa mi po plecach, cały jestem mokry. Biegiem do kokpitu. Wybrać jedną, poluzować drugą linę. Jacht wykręcił do wiatru, nogą ster. Sto metrów nylonu łapie wiatr, bras wrywa się z rąk, elana liny parzy dłoń. Na kabestan, na knagę. Już dobrze. Teraz grot, założyć obciążacz. Wychodzę z kokpitu, potykam się o coś, padam jak kłoda na pokład. Dobrze, że załoga tego nie widzi, oszaleliby ze szczęścia. Upadając zahaczam ręką o sztormreling, „wszy” na stalówce. „Żeby cię, Heniu, jasny szlag trafił! Ale gdybyś tu się pojawił teraz, to chyba bym cię ucałował, boś mi cholernie potrzebny nie

tylko do roboty, ale i pogadać o czym by się znalazło. I pośmiać z głupich kawałów albo z kogoś”.

Jakoś udaje mi się opanować te cugle, spinaker ciągnie jak wściekły, szybkość wzrasta do 6 węzłów, samoster działa, ale ja jestem mokry jak dwie rude myszy. Trzeba się przebrać, bo się wszystko lepi do ciała. Przydałby się prysznic. Poczekamy z tym do domu. Schodzę do środka, zdejmuję spodnie, sweter, koszulę. Czuję, że jacht się przechyla, alarm kursowy zaczyna się drzeć jak opętany, jacht wykręca do wiatru. Wypadam w gaciach na pokład, do pasa goły, na bosaka. Ale zimno! Poprawiam sterem, luzuję bras, żeby spinaker dalej nie wiózł do wiatru, wybieram, ustawiam ster, wpinam łańcuch samosteru do rumpla. Szybko na dół, w coś się ubrać.

Znowu dziennik, mapa, nie ma ołówka, zniknął trójkąt, czajniczek spadł z kuchenki, fusy na podłodze, cukier się rozsypał, szklanka z resztą herbaty wpadła do zlewu, stłukła się. Niech to wszyscy diabli!

Ale jacht płynie teraz spokojnie. Siedzę przebrany przy stole nawigacyjnym, zapalam papierosa, chwila wytchnienia. Słyszę cienkie popiskiwanie logu. Szybkość zero. Pewnie trawa w propelerku. Ale nie, nie słysząc szumu wody. Patrząc na samoster: 10 węzłów wiatru. Co jest? Na pokład. Jacht stoi, lekko przechylony, zboczył z kursu. Ki diabeł? Siatki! Pełno dookoła kolorowych bojek. Rany boskie! Siedzę w siatkach, bodajby to nagła krew zalała! Czuję, jak mi się włosy jeżą, cierpie skóra. Koniec rejsu, nie wypłaczę się z tego draństwa do Bożego Narodzenia. Nic, tylko strzelać rakietę, wzywać pomocy, zebrać po pysku od rybaków, a potem wypowiedzieć pracę i wyjechać w Bieszczady, bo mi żyć w Szczecinie nie dadzą. Zanim to nastąpi, do fałów, w dół spinaker, do wody, znów klęska, wyciągam go, cały jest mokry. Bom tłucze o sztag. W dół. Dostaję w łeb. To się skończy czy mnie tu trafi apopleksja?

W dół grot, w dół fok. Bałagan na pokładzie nie do opisania. Płatanina lin, góra dacronu, mokrego stylonu, ślisko. Bosakiem macam w ciemnej wodzie, szukam sieci. Jest lina. Ale ciężko idzie do góry. Mam-ją na powierzchni wody, dalej ani rusz. Stalówka. Co robić? Udaje mi się przywiązać bosak krawatem do

sztormrelingu, w pionie. Puszczam, trochę poszedł w dół pod ciężarem liny, która znika pod wodą. Wracam do środka, zabieram talie roboczą, mocuję jeden koniec na pokładzie, drugi opuszczam po burcie aż do wody. Znowu bosakiem podnoszę linę, wisząc głową nad wodą, drugą ręką zatraskuję szekłę na linie siatki. No, teraz jesteś moja. Lina talii na kabestan. Kręcę korbą, zaczyna trzeszczeć. Stalówka dochodzi prawie pod nadburcie, dalej ani centymetra. Co robić? Trzeba ciąć. Siekiera. Pod linę deska do krojenia mięsa, żeby nie uszkodzić toporkiem burty. Zamach, ciach! Poszło całkiem łatwo. Przecięta lina wpada do wody. Jacht ruszył, powoli dryfuje bez żagli. Bojki przesuwają się wzdłuż burty, zostają, jeszcze chwila i jacht jest wolny. Cud! Siadam w kokpicie, zapalam papierosa i trzęsę się z wrażenia jak wystraszony pies, i nie mam ochoty ruszyć nawet palcem, żeby uporządkować żagle.

Do wyspy z latarnią mam dobre pięć mil, ale nie mogę pozbyć się myśli, że latarnik widział, jak gmeram w sieciach jego rodaków, i pewnie zaraz mnie tu będą ścigać kanonierki. Na wszelki wypadek zapalam silnik i z należnym szacunkiem odwracam się w tamtą stronę rufą. Cała na przód w pełne morze, w bliskie już ciemności nocy.

Minęła druga noc. Długa, październikowa, zimna i mglista. Mam już za sobą Mały Bełt, trzymam się torów wodnych, bo radionamiernik wysiadł, więc od boi do boi płynę na północ, chcąc okrążyć z prawej duńską wyspę. Oczy pieką z niewyspania i wypatrywania boi, statków i innych przeszkód, żeby dzwonią aż słyszeć. Trochę poprawiła się widzialność, więc schodzę z krawędzi toru, odpływam dwie mile w bok, żagle w dół, a w górę dwie czarne kule. Słabiutki wiatr, prawie stoję, do toru daleko, a nawet jeśli będzie wtedy szedł statek, to nie będzie się domagał ustąpienia, bo czarne kule oznaczają brak zdolności manewrowania. Mam dość żeglowania, życia, całego świata i marzę o tym, by się wyciągnąć na koi i pospać choć dwie, trzy godziny.

Gdzie tam! Nie minęło dziesięć minut, jak wypadam na pokład, wyciągnięty z koi trąbieniem bliskim i natarczym. Mały kabotażowiec przepływa parę metrów od burty, wąsaty facet z cygarem macha przyjaźnie ręką. „Żeby cię...” Kiwam mu również

ręką, pilnie bacząc, by w moim ruchu nie dopatrzył się czegoś bardzo nieprzyzwoitego. Porządny chłop, zszedł z toru, teraz wykręca i wraca, pewnie uznał, że gdy jacht stoi bez żagli, jeszcze kule pod salingiem, to może mu trzeba pomóc? Ponownie rozdarł się syreną i pokazał rufę. „Cześć, stary, dziękuję ci za dobre chęci, ale ja nic nie potrzebuję, tylko spokoju i trochę snu”. Wyciągam się z rozkoszą w koi, koc na łeb, o, jak dobrze. Śni mi się kot, który przytulony do szyi coś mi pomrukuje do ucha. Kot zaczyna cicho poszczekiwać. Zaraz, zaraz, coś tu nie gra. Kot szczeka? Otwieram oko, kota nie ma, słyszę za to mruczenie i szczekanie zajadłe, coraz głośniejsze, coraz bliższe. Ład! Ani chybi ład, kamienie, skałki, mielizna. Jednym skokiem na pokład, po drodze huknąłem o coś głową, przytomnieję do reszty. Gdy jestem w drodze na pokład, ostry dźwięk syreny prawie nad głową. Niedobrze! Patrzę i oczom nie wierzę – dwa, może trzy metry od burty, zanurzony prawie po pokład, mały statek bardzo wolno przesuwa się w stronę mojej rufy. Na pokrywie ładowni stoi czarny pies rasy mi nie znanej i dosłownie wyskakuje ze skóry. Omal nie skacze mi na pokład.

– Na „Ogara” szczekasz, kundlu przebrzydły? – wyrwało mi się głośno. Śmieję się jak z najlepszego dowcipu, śmieją się również ci dwaj w sterówce, jakby wiedzieli, co oznacza nazwa „Ogar”, i rozumieli po polsku. „Czort z wami, psami mnie tu szczujecie, dalibyście pospać”. Zdobywam się na przyjazny gest, choć przychodzi mi to z pewnym trudem. O spaniu już nie ma mowy.

Wracam na tor i do praktyk dwu, trzyminutowych drzemek, do których już właściwie przywykłem. Czasami przedłużam sobie te chwile snu do pięciu, a nawet dziesięciu minut. Jakoś leci.

Jedną rzeczą, której naprawdę się boję – a i przed wypłynięciem moim największym zmartwieniem było, że będę się tego bał – jest możliwość niespodziewanego, nagłego opuszczenia pokładu. Nie można sobie wyobrazić nic gorszego, jak znalezienie się w zimnej wodzie i czekanie na pewną, najgłupszą w świecie śmierć z widokiem na oddalającą się rufę własnego, w tej chwili bezmyślnie i złośliwie prosto żeglującego jachtu, którego najlepszy pływak nie jest w stanie nigdy dogonić. Aby sobie trochę poprawić samopoczucie, dać złudną, być może, szansę ratunku, zaraz po wypłynięciu ze Świnoujścia założyłem – jak to

już przedtem zaplanowałem – linę, dość grubą i bardzo długą, której oba końce przywiązałem do rumpla steru. Cała lina została następnie wyrzucona za rufę. Dwa bloki zamocowane na obu burtach przy rufie powodowały, że za jachtem wlokło się w wodzie coś w rodzaju szerokiej pętli. Wyobrażałem sobie, że w razie wpadnięcia do wody przytomnie złapię linę w dowolnym miejscu, a opór wody ściągnie ster na burtę. Jacht musi wtedy wykonać cyrkulację, zrobi się przymusowy zwrot, powstanie taki galimatias z żaglami, że jacht zwolni, umożliwiając mi wciągnięcie się na pokład po tej samej linie. Proste?

Wlokę więc sobie linę za jachtem. Trochę się na niej wiesza różnego zelska, trochę nierówno lina tarmosi sterem. I szybkość jakaś taka za mała. Trzeba koniec liny odwiązać. Puszczam go wolno, trawa spada, szybkość jachtu rośnie o ćwierć węzła. Lepiej. Po jakimś czasie przychodzi mi na myśl, że pięćdziesiąt metrów liny w wodzie to przecież hamulec. Nie daje mi to spokoju. Niewiele się namyślając, wybieram na pokład całą linę, buchtuję i chowam. No, teraz dopiero wzrosła prędkość. Przynajmniej o pół węzła w stosunku do tego, co było na początku. Ale dobrze!

Parę dni później, kiedy już całkiem rozprężony, na luzie, płynąłem przez Zalew do Szczecina i robiłem sobie bilans własnych dokonań, przebytych mil, średniej prędkości w całym rejsie, kiedy mi ta prędkość wyszła zupełnie dobra, bo 5,8 węzła, nagle palnąłem się w głupi łeb. „Durniu jeden – pomyślałem – czyś ty był na regatach, czy też popłynąłeś, żeby zobaczyć, jak to jest samemu? Spieszyło ci się? Dokąd?”

A jednak nigdy później takiej liny nie zastosowałem.

„Ogar”

Późną jesienią 1972 roku, już po pierwszej próbie samotnego pływania na „Ogarze”, dostałem regulamin regat „OSTAR-76”, przysłany mi w odpowiedzi na mój list, jaki przedtem skierowałem do Royal Western Yacht Club of England w Plymouth, organizatora regat. Pokonując kłopoty językowe, a zwłaszcza pewien specyficzny i niepowtarzalny styl, w jakim tylko Anglicy potrafią wyrażać swój jedyny chyba w świecie sposób myślenia, przystąpiłem do dokładnego studiowania regulaminu.

Z nieopisaną radością zauważyłem, że w grupie jachtów małych, mających walczyć o „Jester Trophy”, mieści się prawie dokładnie „Taurus” – typ jachtu, którego prototypem jest „Ogar”. Ten sam „Ogar”, który pływał już dwa sezony pełne sukcesów. Jacht, w którego projektowaniu brałem udział pospołu z moimi przyjaciółmi i współpracownikami z Biura Konstrukcyjnego Stoczni Jachtowej w Szczecinie, Czesławem Gogołkiewiczem, Edwardem Hoffmannem, członkami mojej załogi, a dziś już samodzielni kapitanami; z nimi przeżyłem nieraz trudne chwile i wiele radości zwycięstwa.

Edźka – niezawodny i jak komputer precyzyjny nawigator, inżynier i matematyk wielkiej klasy, a jednocześnie dziecinnie niezaradny w życiu codziennym, co doprowadzało nas nieraz do szału radości.



2. Trasa „Ogara” w Mistrzostwach Polski 72 – pierwszy wyścig (200 Mm).

Czesiu – łączący wysoką wiedzę inżynierską ze zdrowym, chłopskim pomysłem, rozsądkiem i logiką, patrzący z ogromną miłością na rysowany przez siebie przedmiot, choćby była to tylko zwykła knaga.

Wszyscy trzech należymy do ludzi twardo trzymających się własnego zdania i poglądów, przy czym każdy z nas jest przekonany, że tylko on jest konsekwentny, pozostali zaś reprezentują biologiczny upór. Mimo to potrafimy po jakimś czasie wzajemnie się przekonać, ustąpić i nawet przyznać rację. Czasami wprowadzić poprzedzić to musi parokrotne trzaśnięcie drzwiami, jednak wszystko jest nieważne, bo jak mawia Czesiu, liczą się wyłącznie efekty. A efektem, i to wspaniałym, był „Ogar”, który zapoczątkował długą serię jachtów klasy „One Ton”, sprzedawanych do dziś przez Stocznnię jak owoce.

„Ogar” już w pierwszych regatach, w roku 1971, do których nie był jeszcze ostatecznie przygotowany, dosłownie rozniósł wszystkich przeciwników. Były to Mistrzostwa Polski w klasach I, II i OTC, rozgrywane na Bałtyku w pięciu wyścigach, z których łączna ilość uzyskanych punktów decydowała o tytule Mistrza Polski.

Wystartowaliśmy do tych regat trochę z duszą na ramieniu. Wróciliśmy parę dni przedtem z Anglii, z testowego rejsu i z próby startu w Fastnet Race, do czego zresztą nie doszło z prostej przyczyny – przybyliśmy na miejsce dwa dni po starcie.

„Ogar” wydawał nam się jachtem, który spełnił nasze nadzieje i oczekiwania. Żeglował zupełnie inaczej niż jachty, do których byliśmy dotąd przyzwyczajeni, ale był szybki, sterowny, stateczny i wygodny. To było za mało, by oczekiwać łatwego zwycięstwa, toteż nasz niepokój był zrozumiały. Jacht z pomiarem podwyższonym do 29,1' (co zostało dokonane specjalnie do Fastnet Race) zgłosiliśmy teraz do II klasy, zabrakło już bowiem czasu na przestrojenie go do 27,5', do której to wartości pomiarowej został zaprojektowany. Podwyższenie pomiaru uzyskano przez przedłużenie masztu o 60 cm. Lecz obecnie była to sytuacja niekorzystna wobec spodziewanych w czasie regat silnych wiatrów, które i tak nie pozwalały na stosowanie maksymalnego, odpowiedniego do wysokości masztu, ożaglowania.

Start do pierwszego wyścigu dwustumilowego, którego trasa prowadziła wokół Bornholmu i z powrotem do Świnoujścia, rozpoczął się niefortunnie. Zapadał zmierzch, do startu pozostało zaledwie parę minut, gdy coś zaczęło dziać się niedobrego z masztem. Ktoś krzyknął: „Wanta puściła”, zrobiłem zwrot i już Kowek, jak cyrkowiec, był na salingu. On pierwszy spostrzegł, co się stało, i nie czekając na polecenia, sam podjął działanie. Nikt dotąd nie wie, jak to zrobił, że w drodze do masztu znalazł leżący na pokładzie bolec, który wypadł ze ściągacza stenwanty. Założenie z powrotem ściągacza do okucia na końcu salingu nie było takie proste i łatwe, trzeba mu było wciągnąć stołek bosmański i narzędzia, ale po kilkunastu minutach uporał się z tym, pomimo że działo się to przy dużej fali. W efekcie tej drobnej awarii byliśmy na linii startu dawno po

sygnale i widzieliśmy tylko rząd słabych już świateł rufowych kilkudziesięciu jachtów. Zaczęła się gonitwa. „Gnaj, «Ogarze», pokaż, że jesteś bojowy nie tylko z nazwy!”

Wyprzedziliśmy w nocy kilka światełek, była nie najlepsza widzialność, ale rano, gdy słońce zmusiło do ustępstwa lekką mgiełkę, zaczęło się liczenie jachtów, które płynęły przed nami. Mieliśmy już zielone brzegi Bornholmu na lewym trawersie, za sobą półwiatrowy, szybki bok trasy, więc widok kilku jachtów z klasy I, które stanowiły czołówkę, był dla nas radosnym zaskoczeniem. Wkrótce nastąpiły miłe pojedynki z doganianymi jachtami, wyprzedzenie „Teligi”, „Poloneza” i „Chrobrego” przy północnym, skalistym cyplu Bornholmu. Piękna jazda w świeżym wietrze pod spinakerem i czym tylko dało się pod nim postawić. Po okrążeniu Bornholmu, już w drodze powrotnej, widzieliśmy dwóch naszych największych rywali, „Komandora” i „Conrada”, parę mil za sobą. Trzy jachty przed nami to I klasa i nimi nie przejmowaliśmy się zbytnio. Optymistycznie zapowiadała się druga noc, równie mglista jak poprzednia.

Miny nam jednak zrzedły mocno, gdy na kursie ujrzelіśmy nad ranem światła nie te, które spodziewaliśmy się zobaczyć. Okazało się, że wyjechaliśmy całe 10° bardziej na zachód, a tu na nieszczęście wiatr odkręca na południowy, czyli całkiem źle. Musimy halsować w słabnącym wietrze. Z porannej mgły wyłaniają się nam przed dziobem trzy jachty z III klasy, Klęska kompletna. Wchodzimy na metę daleko za „Conradem” i „Komandorem”.

Już oczami duszy widzę naszych wrogów zacierających ręce z uciechy, że „Taurus” okazał się gwiazdą bez blasku. Byli przecież ludzie – uważani za autorytety jachtowej architektury – którzy twierdzili, że „Taurus” jest niewypałem, niegodnym dopuszczenia do budowy i żeglugi po morzu. „Na pohybel Wam, moi drodzy, jeszcze cztery wyścigi przed nami”. Już coś o jachcie widzieliśmy, a fakt, że nawigator pomylił się ustawiając elektroniczny kompas na 205° zamiast 195°, co dało to nieszczęsne zejście z kursu o 10° na zachód, zatrzymaliśmy sobie w tajemnicy. Stojąc już w porcie, gdy wszyscy siedzieliśmy przy stole, a nosy załogi prawie dotykały talerzy śniadania, przyszło mi na myśl zajrzeć do szafki z kompasem-matką.

Kreska kursowa na 205° – wszystko jasne! Nawigator z rozpaczy poszedł w kurs nie znanym nikomu dotąd szlakiem, skąd powrócił koło południa następnego dnia.

Drugi wyścig, skrócony do dwunastu mil, gdyż wiatru było niewiele, wynagrodził nam z nawiązką wczorajszą porażkę. Dolewamy wszystkim, tym największym również pokazujemy rufę już od połowy trasy. Dopiero czternaście minut za nami wchodzi na metę jacht osiemnastometrowy, król I klasy, „Dar Szczecina”, zrzuca żagle i daje całą na przód, by być przed nami w porcie. Nie dajemy mu szansy na tę satysfakcję, nasze volvo wyskakuje z ramy z wysiłku, a chłopcy ze skóry. Wszystko się liczy, nawet te drobne radości.



3. Trasa „Ogara” w Mistrzostwach Polski 72 – czwarty wyścig (300 Mm).

Trzeci wyścig, trzydziestomilowy, wygrywamy łatwo, przychodząc jako czwarty jacht z całej armady wszystkich klas, z dziobem przy rufach trzech prowadzących jachtów.

Humory załogi, mającej zapas punktów wystarczający na prowadzenie w klasyfikacji ogólnej, były nie najgorsze, jednak byliśmy mocno spięci przed czwartym wyścigiem, trzystumilowym, który był nie tylko najwyżej punktowany, ale był to wyścig w obsadzie międzynarodowej, o nagrodę Gryfa Pomorskiego. Bronilem w nim trzech pucharów zdobytych poprzednio jeszcze na „Enifie”, w tym głównej nagrody handicapowej i przepięknego egzotycznego pucharu ufundowanego przez kapitana żeglugi wielkiej Zbigniewa Szymańskiego, wspaniałego marynarza i człowieka, konsula polskiego w Casablance. Zdobyć tyle trudno, obronić jeszcze trudniej, tym bardziej że czterdziestu siedmiu kapitanów na tyluż jachtach ma dokładnie to samo w swoich zamierzeniach.

Wystartowaliśmy w południe przy zachodnim wietrze, więc typowy żużel aż do Arkony, gdzie wiatr skręca na zachodnio-północno-zachodni i tęższe. Zaczyna być ostro na wiatr, więc dochodzimy szybko dziesiątkę jachtów z czołowej grupy, ale były to tylko jachty I klasy, które nam uciekły na szybkich pierwszych czterdziestu milach trasy. Kolejno dobieramy się do dziewiątego, ósmego, siódmego i na znaku kursowym – był nim statek komisji „Nawigator” zakotwiczony koło Falsterborev – jesteśmy na siódmej pozycji. Zaraz potem wyprzedzamy „Konstantego Maciejewicza” i w ciemną noc rzucamy się ze spinakerem na wschód. Ktoś mówi, że jak „ogar z kością w zębach”. To powiedzenie będzie nam służyło przez następne lata jako określenie tego, co robimy stale – zawsze w pośpiechu, na ostatni moment, w gonitwie za uciekającym czasem, rywalami, za coraz szybszym postępowaniem w technice.

O świcie dochodzimy niemiecką „kosę” „Universitas”, „Poloneza”, na którym samotnie walczy Krzysztof, i już jako czwarty jacht meldujemy się „Azymutowi”, drugiemu statkowi komisji stojącemu koło wyspy Christianso. Podśłuchujemy rozmowy, jakie prowadzi przez radio „Dar Szczecina” ze statkami kursowymi i lądem. Słyszymy znajomy głos:

– Żeglujemy z fantazją, wiatr sześć, prowadzimy zdecydowanie, nikogo nie widzimy, a widoczność jest bardzo dobra...

Bywa czasami, że z małego jachtu wyraźnie widzi się większy, a na tym dużym burty za wysokie i nie widać mniejszego. Było tak

właśnie i tym razem. Wiedzieliśmy już, że przed nami, i to w zasięgu wzroku, są tylko trzy jachty, kręcimy na południe, na wiatr o sile 5 – 6° w skali Beauforta i od razu gubimy „Marsa” i „Universitasa”, które wyprzedziliśmy na poprzednim, spinakerowym boku trójkąta, uzyskując niewielką przewagę. Była to jazda fantastyczna. Dziewięćdziesiąt mil w dwanaście godzin. tylko dziewięć minut gorzej od „Daru Szczecina”, a przecież „Dar” mógłby z łatwością załadować nas sobie na pokład! Pierwsze czterdzieści z tych dziewięćdziesięciu mil płynęliśmy w słabym wietrze: prędkość nie przekraczała 6 węzłów. Później był taniec. Kto chce, niech wierzy – kilkanaście sekund płynęliśmy w autentycznym ślizgu. Czyste szaleństwo. Propelerki speedlogu umieszczone w dnie, w części dziobowej kadłuba, wyszły z wody, strzałka wskaźnika prędkości spadła, po przekroczeniu 10 węzłów, do 3–4 węzłów. Trudno ocenić prędkość w ślizgu nawet w przybliżeniu. Za duża emocja. Trwało to chyba jednak na szczęście krótko, potem były już kłopoty z uniesieniem spinakera, który mając ponad 100 m² nie lubi wiatru powyżej pięciu, szczególnie w ostrym baksztagu.

Teraz zaczęły się nowe kłopoty od wysp Christianso. Wiatr przybiera na sile, w nocy osiąga 9° i niestety niekorzystnie dla nas skręca. Tracimy, prócz kilku talerzy, dwie godziny na tej zmianie kierunku wiatru, ale koło Międzyzdrojów rozpoznajemy za rufą w szarym poranku „Teligę” i „Hetmana”, które jeszcze wieczorem były parę mil przed nami. Wyobrażamy sobie, co się dzieje na „Telidze” – podobno kapitan Grablis na nasz widok – a spotykaliśmy się w tych regatach stale – zwykł krzyczeć do załogi: – „Weźcie ode mnie tego cholernego psa!”

Stojący na mecie sędzia pokazał nam dwa palce – znaczy to, że jesteśmy drugim na mecie jachtem. „Daru” nie ugryźliśmy, tam gdzie myśmy stracili dwie godziny – on zarobił i przyszedł cztery godziny przed nami. Mamy jednak nad nim trzy godziny przewagi po przeliczeniu czasów. A więc zwycięstwo, obroniliśmy wszystkie trzy puchary.

Piąty wyścig był już właściwie zwykłą formalnością, jednak ambicja robi swoje. Startując w pięć minut po I klasie, dochodzimy czołówkę na pierwszym okrążeniu i na kursie spinakerowym wyprzedzamy. Jeszcze trochę zaciętej walki na

spinakery z „Hetmanem” i ostatni kurs na metę przy tężejącym bejdewindzie; „Hetman”, „Kneź” i „Dar Szczecina” z każdą minutą odrabiają stracony dystans na tym korzystnym dla długich jachtów kursie. Ogromna emocja. Wpadamy na metę z przewagą kilkunastu sekund nad tymi trzema „żyletkami”. Teraz widzimy kwaśniejące miny tych, co to coś o blasku gwiazd...

Później przyszedł dalsze sukcesy, wiele absolutnych zwycięstw, polegających na pozostawieniu daleko za rufą wszystkich jachtów, łącznie z tymi największymi, które dawno powinny stać już w porcie, kiedy przekraczaliśmy linię mety. „Ogar”, już w rękach nowego właściciela, dalej odnosi zwycięstwa, choćby Mistrzostwo Polski w sezonie 76, i pozostanie na zawsze moim ukochanym jachtem. Mojej miłości do niego nie umniejszą w niczym nowe uczucie do „Spaniela”, nawet mimo tego, że już pływając na „Spanielu” zdarzało mi się przegrać z „Ogarem”. Widocznie te uczucia, ta miłość do jachtów wychodzi poza kategorie sportu, pojęcia triumfów i porażek.

Prywatne regaty

Miałem z Jurkiem zadawnione porachunki. Były takie lata, gdy dysponując lepszym, nowocześniejszym sprzętem i mając załogę może bardziej zawziętą niż jego chłopcy, regularnie wygrywałem regaty, spychając go na drugie miejsca. Wiecznie drugi, jak ktoś zauważył, deptał mi po piętach, nie dawał wytchnąć, doskonalił załogę, popełniał coraz mniej taktycznych błędów, które przecież popełniamy wszyscy. Był coraz lepszy, coraz groźniejszy. Zawsze walczący fair, nigdy przy tym nie polujący na protesty i sam nie dający powodów do protestów.

Za to w najmniejszych chyba w świecie regatach samotnych żeglarzy, rozgrywanych od kilku lat na Jeziorze Dąbskim, był Jurek mistrzem nad mistrze. Był nie do pokonania, wygrywał, jak chciał. Może się wydawać, że to zabawa niepoważna, bo to nie morze, a jezioro, i trasa ma parę mil. Tam jednak decydowała sprawność działania, zręczność, taktyka. Tam na krótkich, choćby parominutowych, odcinkach trasy spinakery idą w górę, tam się walczy do końca, do utraty sił, do upadu. Startuje się na normalnych, pełnomorskich jachtach, bez samosterów.

W tych regatach nigdy z nim nie wygrałem.

Dostał nowy jacht, z tej samej co „Ogar” serii „Taurusów”. Nasze drogi bezpośredniej rywalizacji troszkę się rozeszły, startowaliśmy w innych klasach, on w „One Ton”, ja w drugiej grupie IOR. Mimo to konkurowaliśmy nadal, walcząc o handicapowe zwycięstwo w klasyfikacji ogólnej lub nawet o to, kto przed kim będzie na linii mety. Z tych wieloletnich walk na regatowych trasach wynieśliśmy przyjaźń i wzajemny szacunek.

Niedawno rozpoczęła się nasza całkiem już bliska współpraca w jednym pokoju, w Biurze Konstrukcyjnym Stoczni Jachtowej, gdzie jego specjalnością jest projektowanie żagli. Był i jest moim najlepszym partnerem do rozmów, dyskusji, rozważań o jachcie, o rozegranych i przyszłych regatach. Obaj nieraz doprowadzaliśmy do rozpaczy naszego szefa, który ceni czas i goni do roboty. Czasami udawało nam się jednak podstępnie

wciągnąć Czesława do dyskusji, które przecież często są konieczne, prowadzą do wymiany i uzgadniania poglądów, przyjmowania kompromisów, bez czego nie można obejść się w pracach projektowych.

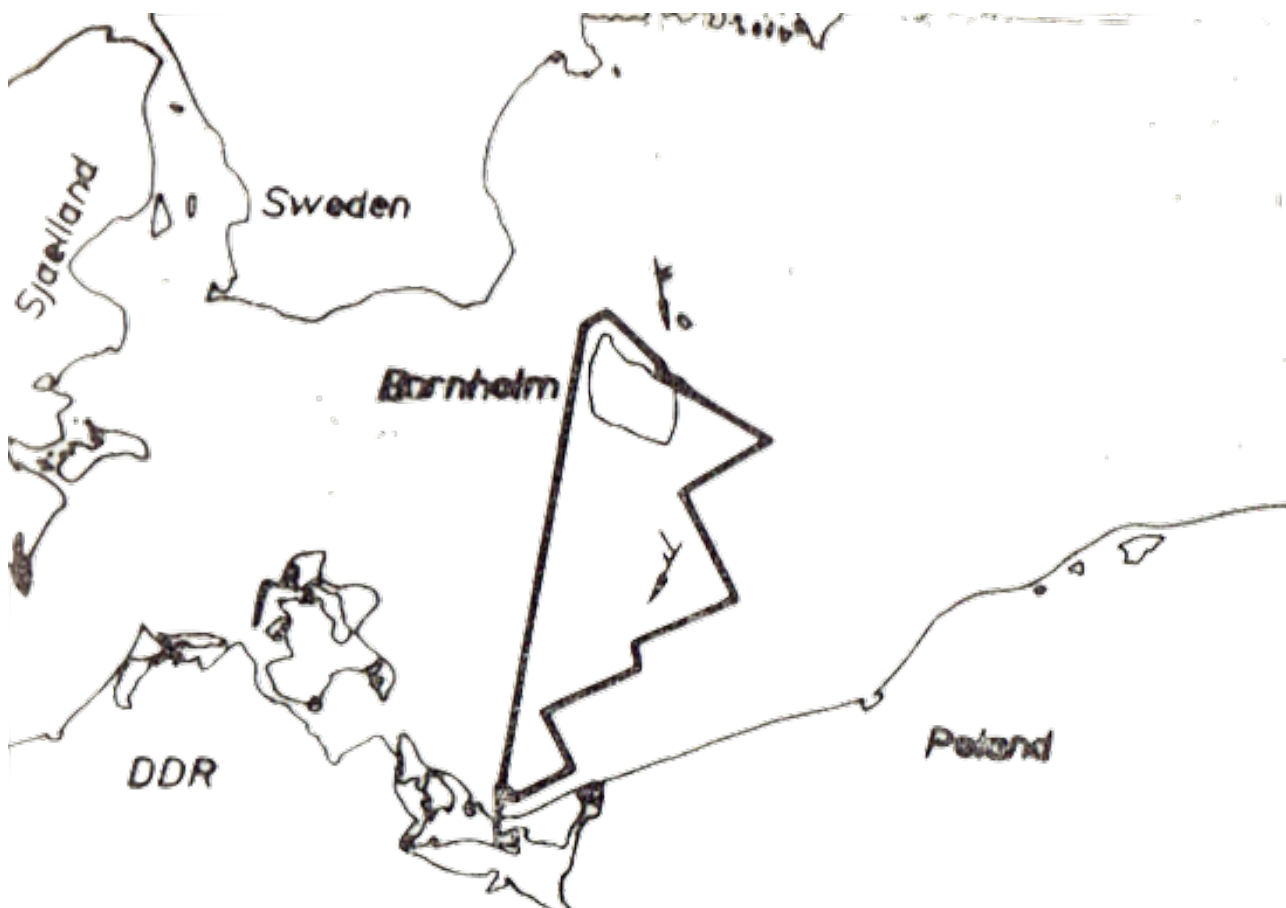
Naturalną więc rzeczy kolejną było, że któregoś zimowego dnia, kiedy „Polonez” walczył o pierwszeństwo w pokonaniu przez polski jacht przylądka Horn, narodził się pomysł rozegrania prywatnych regat pomiędzy nami dwoma, bez załóg i na podobnych jachtach. Początkowo miały to być regaty o symboliczną złotówkę, składającą się z dwóch pięćdziesięciogroszówek oddanych Edźce do depozytu. Później ustaliliśmy, że nagrody nie będzie, nie będzie również ogłoszonego rezultatu naszego pojedynku, sędziów, fanfar; jednym słowem: będzie to nasza prywatna sprawa. Postanowiliśmy, że wypłyniemy w dniu, w którym Krzysztof zakończy na „Polonezie” w Plymouth swój wokółziemski samotny rejs, że będzie to nasz ukłon uznania oddany w jego stronę, a następne regaty, jeśli podchwycą to inni, będą nosiły nazwę Bałtyckich Regat Samotnych Żeglarzy o Puchar „Poloneza”. Polski Związek Żeglarski wyraził zgodę na samotną żeglugę na normalnych jachtach, na których jest określone przepisami minimum stanu załogi. I tak oto pod koniec maja 1973 roku w porcie Świnoujście stanęły obok siebie dwa jachty – „Karfi” i „Ogar”. Siedzieliśmy we dwójkę przy stole na „Karfi”, sączyliśmy kawę i dogadywaliśmy szczegóły łączności.

– A więc umawiamy się, że o każdej równej, parzystej godzinie wołamy się.

– No dobrze, a jak będziemy akurat wtedy czymś zajęci?

– To wtedy po pięciu minutach ponawiamy próbę, będziemy przez dziesięć minut na „Stand-by”, żeby nie wyczerpać baterijek.

– Ale jak się nie dowołam, to próbujemy aż do skutku, również w nocy.



4. Trasa „prywatnych regat”: Świnoujście – Bornholm – Świnoujście.

– Wiesz, diabli wiedzą, co może się stać któremuś z nas. Co wtedy, jak traktować brak odzewu?

– Trudno, przyjmujemy, że brak wiadomości jest najlepszą wiadomością. Nic tu nie wymyślimy mądrzejszego, bo przyczyn braku łączności może być bez liku.

– No, stary, albo się prześpiemy do rana, albo lecimy teraz.

– Lepiej teraz, żeby w ciągu dnia okrążyć Bornholm, łatwiej się wtedy zobaczyć, przynajmniej będzie jeden wiedział, że drugi jeszcze żyje.

– Spinakery stawiamy?

– Nie, lepiej na pierwszy raz nie, nie ma co szarżować, musimy dopłynąć cało, bez awarii, bo nas tak rozliczą, że się nie

pozbieramy, i cała idea weźmie w łeb. Musimy bardzo uważać, żadnych komplikacji.

- O pasie nie zapomniałeś?
- Jasne, mam go zamiar nie zdejmować z siebie. I używać.
- Teoria...
- Jaka prognoza?
- Słabo ze wschodu, nie najlepsza widzialność, możliwość burz.
- Żeby tylko ta francowata mgła trochę poluzowała.
- Burze rozgonią.
- Albo nie. Może miejscami...
- Lecimy?
- No, to wio, konie!

Po odprawie wyszliśmy na silnikach za główki. Świtało, widzialność na milę. Groty poszły w górę, silniki kręcą na luzie, zaczynamy zabawę. Stawiając genuę obserwuję Jurka, który jakoś dziwnie płynie w przeciwnym kierunku. Chyba jeszcze nie włączył samosteru albo mu się coś rozregulowało. Zaraz pewnie zrobi zwrot i zacznie płynąć. Rzeczywiście, parę chwil później jest kilkadziesiąt metrów z tyłu, lecz wyżej. Drań jeden, ale się zaczął! Jasne, idzie na nylonowej. A moja genua, lekka wprawdzie, dacronowa, w tym słabym wietrze nie będzie taka głęboka i pewnie Jurek zaraz mi wleje. Luzuję szot, trochę spuszcza ciśnienie w napinaczu hydraulicznym, sztag się ugina, genua wygłębia. „OK, już mi nie uciekniesz”.

„Karfi” idzie jednak szybciej, lecz pełniej, tak że po paru minutach mam go w kilwaterze, ale blisko, więc już mi nie wlezie na nawietrzną i będzie zostawał. Pilnuję, czy nie robi zwrotu. Normalna, taktyczna zagrywka. Ale nie, widzę, że idzie bardziej w

prawo, odpada, nabiera prędkości. „Lisek–chytrusek, chce się urwać”. Mogę zrobić to samo i wtedy będę go trzymał w stożku zakłóconego wiatru, już mi nie zwieje. No tak, ale nie mogę go tak zwodzić długo, drobna nieuwaga, wyskoczy ze stożka i ucieknie. Chcę się oderwać od niego, nabrać wysokości. Trzymam jak najostrzej, dbając, by nie tracić prędkości, sterujemy obaj ręcznie, ciekawe, jak długo tak wytrzymamy.

Zaczynamy się rozchodzić, płyniemy tak z godzinę, widzę go po prawej, trochę przed swoim trawersem, nieco już słabo w tej mgiełce. „Cholera, stracę go z oczu, przestanę kontrolować. Dobra jest, widzę, że kręci, też pewnie myśli o tym samym, idzie mi na przecięcie, teraz jest mój. Mam przewagę”. Zadowolony schodzę na dół zrobić coś do zjedzenia. Po minucie wyskakuję na pokład, bo wiatr za słaby i „Ogar” omal sam nie zrobił zwrotu. Już strata, bo zwolnił. Poprawiam, rozpędzam jacht, włączam samoster schodzę ponownie na dół. Jeszcze raz podlewam spirytus pod tę piekielną kuchenkę naftową, czekam, aż się rozgrzeje, w międzyczasie zapis, mapa, kurs wykreślony, już płomyk gaśnie, zapałki, nie zdążę. Pisk alarmu, czuję, jak „Ogar” idzie do wiatru, łopot żagli, zwrot. Bodajby cię...

Na pokład. Genua pracuje do tyłu, jacht prawie stoi, dryfuje. Luz na kabestanie, genua przechodzi na lewą burtę, wybieram szot, kręcę korbą, bo te pięćdziesiąt metrów żagla to nie przelewki.

Zgadzam się z tą nową sytuacją, z prawym halsem, ale patrzę na zawietrzną, gdzie spodziewam się dojrzeć „Karfi”. Nie ma go. Szybko lornetka. Przeszukuję, stojąc tyłem do dziobu, od kilwateru w prawo i z powrotem. Odrywam od oczu lornetkę, może zaparowana, i nagle widzę go wyraźnie po lewej. Jasny gwint! On już mi siedzi na nawietrznej, za chwilę wejdzie na prawy trawers, jest już lepszy. Teraz on mnie będzie pilnował, nie pozwoli, bym zniknął we mgle. Widzę go blisko, może sto metrów, steruje, typ zatracony, wykołuje mnie na tym swoim nyloniaku.

Widzę, że schodzi pod pokład. Znika. Na jak długo? Ryzykuję i cicho, jakby mógł mnie usłyszeć i zaraz wyskoczyć, wyrywam szot z knagi zaciskowej, nogą pcham ster, robię zwrot w prawo, na lewy hals. Teraz patrzę, czy się spostrzegł, czy zareaguje

zwrotem, by znowu mnie pilnować. Nie, nie zauważył, widocznie ma coś do zrobienia pod pokładem. Marzę o tym, żeby jeszcze trochę to potrwało. Coraz słabiej go widzę, znika mi coraz bardziej. Nie ma go. „No, dobra, teraz, Jaworski, do dzieła”. Nylonowa genua na pokład. Przygotowuję szoty, wpinam róg halsowy na dziobie, rozkładam niebieski nylon żagla wzdłuż burty na pokładzie i szybko, jak tylko potrafię, zrzucam dacronową. W górę nylonka. Wybieram, ładnie ciągnie. Teraz pod pokład, na nowo rozpalam kuchenkę, którą musiałem zostawić, kiedy „Ogar” złośliwie zrobił mi zwrot.

Nie dane mi było długo się cieszyć. Nie zacząłem jeszcze jeść przygotowanego chleba z czymś tam ani osłodzić parzonej świeżo herbaty, gdy zwiększający się przechył dał znać o zbliżającej się robocie. Znowu na pokład, wiatr wzmaga się, genua nylonowa w dół. Stawiam dacronową, już jestem mokry z wysiłku, ale zadowolony, że wiatr utrzymuje się, bo Jurek jest spec na „nylony” i miałby przewagę, gdyby ten flautowaty wiatr dłużej potrwał. Teraz liczę na to, że jemu nie będzie się chciało zmieniać genuy, zawsze dłużej trzyma nylonkę od innych, może ma nadzieję, że znowu sflauci. Teraz chciałbym go mieć na oku. Nic nie widać...

Szósta rano, łączność! Włączam „walkie-talkie”, wołam:

- „Karfi”, „Karfi”, wola „Ogar”, over.
- „Karfi”, „Karfi”, jeśli mnie słyszysz, odezwij się, over.

Cisza. Czekam pięć minut, powtarzam wołanie. Cisza. Co jest?

O ósmej wołam ponownie. Odpowiada.

- Jurek, co się działo, czemu nie odpowiadałeś o szóstej?
- Byłem w tym czasie na dziobie, zmieniałem nylonową na „jedynekę”.

„Dobra – myślę – zmieniał później, to musiał stracić”. A głośno mówię:

- Gdzie ty właściwie jesteś?
- A żebym to ja wiedział! Chyba daleko za tobą.

- Stary cwaniaku, pewnie jesteś ze dwie mile przede mną i chcesz uśpić moją czujność. Nic z tego.
- Strzel białą rakietę, może cię zobaczę.
- Dobra, ty też odpal, tylko powiedz kiedy, żebym wiedział, kiedy się rozglądać.

Strzelaliśmy obaj, słychać było w radio. Nic żaden z nas nie dojrzał. Zgubiliśmy się na amen. Mieliśmy jeszcze tylko łączność radiową, potem przyszły burze, trzaski, zakłócenia.

Przeliczyliśmy się z tym spotkaniem przy Bornholmie. Zbliżałem się do wyspy w nocy. Nawigacja przy dużej ilości zwrotów jest mało dokładna i zresztą trudno o precyzję, kiedy jest się samemu; jacht nie tylko zygzakuje, ale jeszcze schodzi z kursu, odchyłki raz w lewo, raz w prawo, błędy w sterowaniu przez ten „automat”, który nie najlepiej spisuje się na słabym wietrze. Wszystko to powoduje, że po upływie doby pozycja jest, delikatnie mówiąc, bardzo przybliżona. W nocy trochę lepiej widać, łatwiej więc określić położenie, ale wówczas mgła utrzymywała się, ograniczając widzialność do jednej mili.

Podchodziłem do Bornholmu nie słysząc jeszcze sygnałów mgłowych, ale miałem na radiokompasie Hammerodde, północny cypel wyspy, na kursie. Wiatr przeszedł z północno-wschodniego na północno-północno-zachodni, byłem gdzieś na wschód od Bornholmu i kursem poniżej wysepki Christianso, pracowicie wyrabiając sobie wysokość na chwilowych odkrętach wiatru, prawym halsem zbliżałem się do okrążenia cypla. Wpatrywałem się w mgłę, oczekując świateł na lądzie, statków, kutrów, sieci, których tam pełno, wreszcie Jurka, który, jeśli mi daleko nie uciekł, powinien tam gdzieś być. Mgła w pobliżu wyspy gęstniała, sygnały Hammerodde coraz wyraźniej bębniły w głośniku, jakby to było tuż-tuż. Słyszałem też coraz bliższy sygnał mgłowy nautofonu, umieszczonego przy samej latarni. Ujrzałem kilkadziesiąt metrów z lewej słabe światła na lądzie, latarni jeszcze nie było widać. Wyłączyłem radiokompas. Jacht zbliżał się skośnie do niewyraźnego kamienistego brzegu wyspy, który w tym miejscu jest dość równy. Jakiś budynek, myślałem, że już rysuje mi się cypel na kursie, już zacząłem lekko kręcić w lewo, luzować żagle, nabierać szybkości, gdy coś podszepnęło mi, by

schylić głowę i popatrzeć pod nisko wiszący, dolny lik wyluzowanej genuy. W pierwszym momencie dojrzałem na kursie długą ciemną kreskę, a na jej prawym końcu białe światło. Statek! Blisko! Idzie od lądu, z lewej ku prawej. Sterem poprawiłem, jacht skręcił jeszcze bardziej w lewo, i wtedy myśl jak błysk: „Statek nie mógł wyjść ze skał wysp, tu nie ma portu, poza tym nie widać zielonego światła pozycyjnego, poza tym białe światło musiałoby być wysoko, a nie tuż nad kreską. Ta kreska to kamienie! Kamienne molo! Na kursie dwadzieścia metrów przed dziobem”. Czułem, jak cierpnę, jak serce skacze mi do gardła. Kątem oka dostrzegłem ogromny głaz przy prawej burcie, drugi, trzeci, pełno kamieni. Już nie można kręcić w prawo, brzeg z lewej trzydzieści metrów. Pułapka! A tu: 7 węzłów razy 5 ton rozpędzonego jachtu! Matko Boska Częstochowska, ratuj! Rzuciłem się całym ciałem na rumpel, pchnąłem go w prawo, jacht odpada, kręci w lewo, kręci kółko. Ciasne, parę metrów, a w środku tego kółka wyłaniający się z fal mokry wierzchołek wielkie go kamienia! „Ogar” wykonywał cyrkulację, a ja czekałem cały wilgotny i przygotowany na grzmot uderzenia, na chrzest i łomot spadającego masztu, który nie ma prawa tego wytrzymać.

Zanim kółko się zamknęło, zanim „U” zdążyło zamienić się w „O”, wyprostowałem sterem i omijając lewą burtą głazy, widziane poprzednio z prawej, teraz starałem się jak najbardziej oddalić od brzegu. Emocja opadała, a mnie się chciało to śmiać, to płakać.

Płynąłem wolno, z wyluzowanymi żaglami i zastanawiałem się, jak to się stało. Przy Hammerodde brzeg jest równy, nie ma kamieni, zawsze przechodzimy tamtędy w odległości paru metrów, bo woda głęboka. Więc co to za cypel? Oglądałem mapę tej tak dobrze mi znanej wyspy. Znałem na pamięć konfiguracje brzegów, światła latarni, sygnały radiowe i mgłowe.

Oczywiście, nie sprawdziłem charakterystyki sygnału mgłowego. To inny cypel, a do Hammerodde jeszcze kilkanaście mil! Włączyłem radiokompas – Hammerodde nadal w tym samym namiarze. Co za idiota! Tak zawsze uczyłem innych, że dobry nawigator to ten, który sprawdza, a jak się upewni, to sprawdza jeszcze raz, że nie wolno opierać się na pamięci, a sam jak baran chciałem taranować wyspę w połowie! Wystarczy uświadomić

sobie, że dwie minuty czasu poświęconego na zajrzenie do spisu sygnałów ma pewną przeliczalną wartość. I w jakiej proporcji stoi to do wartości jachtu, wynoszącej prawie dwa miliony złotych? W spotkaniu z kamieniami przy tym stanie zafalowania i kierunku wiatru w stronę brzegu „Ogar” musiałby się zamienić w kupę drzazg i złomu.

Siedziałem zdruzgotany, niezdolny do działania, zbrzydzonego do siebie. Świadców nie było, a przecież czułem, jak ogarnia mnie gorąca fala wstydu.

Wracaliśmy przez Zalew do Szczecina w pięknej słonecznej pogodzie, pod kolorowymi spinakerami. Jak w sielance. Obaj okrutnie zmordowani, ale jakże pełni satysfakcji. Ukończyliśmy te regaty, spotykając się w główkach Świnoujścia nad ranem trzeciego dnia.

Pytano nas o wynik, to najbardziej wszystkich intrygowało. Jurek, gentleman, wskazał na mnie palcem:

– O długość jachtu lepszy był „Ogar”.

Niestety, nie mogłem tego potwierdzić, mam na ten temat odmienne zdanie.

Tak, czy inaczej – sprawa została między nami.

Bitwa pod Bornholmem

Świeży, północno-wschodni wiatr, fala jak trzeba. Wychodzimy z główek Świnoujścia na silnikach, ciągnąc na holu jachty, które nie mają tego warczącego urządzenia.

Jeszcze trochę, po wyjściu na otwartą przestrzeń zwolnię hol i postawię żagle. Dziób „Ogara” co chwila wznosi się wysoko i opada, rozbijając z szumem następną falę. Ale rozkołys! Bryzgi wody docierają od dziobu aż do kokpitu, gdzie stoję i rozglądam się, wypatrując przeciwników i komisji regatowej. Oprócz mnie jest ponad dwudziestu zawodników na rozmaitej maści jachtach, z drugiej i trzeciej klasy. Na „Ceti” Władek Góralski z twardej szkoły Jurka Siudego (jeszcze na „Conradzie”); na mahoniowym „Enifie”, tym samym, na którym startowałem przez dwa sezony, rozpoznaję Roberta Kiełpińskiego. Jest i „Karfi”, mój najgroźniejszy konkurent. Jurek miał jakieś kłopoty przed wyjściem ze Szczecina i płynął całą noc do Świnoujścia przez zamglony Zalew Szczeciński. Widziałem go rano, jeszcze przed inspekcją, jak walczył ze złośliwościami, jakich nie szczędził mu nie ukończony całkiem samoster. Był zmęczony i wściekły, po swojemu to ukrywając. Teraz grzał z postawionym smukłym grotem prosto pod wiatr i fale, zatrudniając wszystkie dwadzieścia pięć koni swojego silnika, jak zwykle zresztą. Zbliża się do mnie, przechodzi mi dwa metry koło rufy.

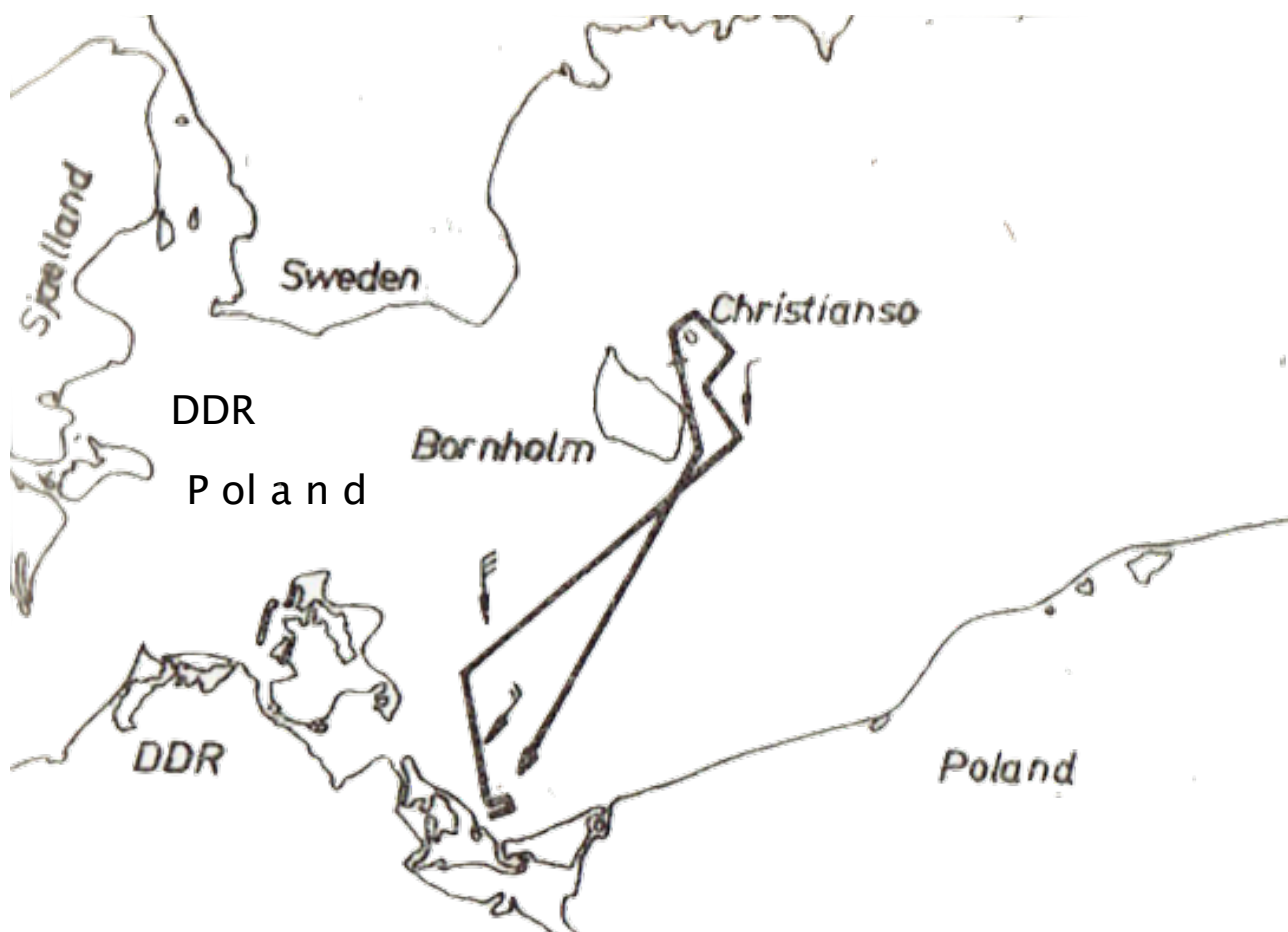
– Ty, wstrętny Siudy, jak ci tam?

– Ehh – odpowiedział wyczerpująco i już go nie było.

Wszyscy już są, kręcą się koło holownika, statku komisji regatowej, zakotwiczonego na północny wschód od główki wschodniego falochronu. Nieco tłoczno, do startu dwadzieścia minut, pójdę trochę pod górę, to znaczy pod wiatr, tam postawię spokojnie żagle i wrócę na start.

Nie słyszałem słabych, bo dalekich, wystrzałów z rakietnicy i chyba miałem źle wyregulowany zegarek, gdyż kończąc stawianie żagli zauważyłem dziwnie prawidłowe zgrupowanie jachtów, zupełnie tak, jakby szły już do startu.

- Niemożliwe - powtarzam głośno i rzuca nie uporządkowane fały. Odpadam i szybko na start. Nie, to złudzenie. Widzę dymek i wzlatującą rakietę, flagi jeszcze wiszą, to sygnał przygotowawczy, do startu jeszcze pięć minut, ale ja tu jestem, cholera, za daleko. Nie zdążę. Silnik na luzie, niepotrzebny już, a i tak go nie mogę użyć, za późno, przesuwam manetkę gazu do zera i słyszę, jak milknie. Po chwili widzę, że zgromadzone za statkiem komisji jachty zaczynają ustawiać się w sznurek i kolejno wychodzą zza niego. Wszystkie idą na wiatr, prawym halsem, widzę je przed dziobem, trochę z lewej, idą mi na przecięcie. Płynę z wiatrem, muszę im ustąpić, odpadam w kierunku główki falochronu, przejdę im daleko przed dziobami, bo wbijać się między nie byłoby samobójstwem. Z mojej prawej strony widzę boję, którą biorę za znak startowy, mijam ją i kręcę w lewo w kierunku statku komisji. Płynę teraz prawie równolegle do tych sznurkiem idących jachtów, ale w przeciwnym kierunku. Jak dojdę do ostatniego, to wyostrzę do wiatru i pójde jakiś czas lewym halsem. Tym ostatnim jest - o dziwo - Jurek. Coś do mnie krzyczy, ale obaj jesteśmy tak zajęci opanowaniem swoich „narowistych koni”, że nie bardzo się rozumiemy. On mi coś pokazuje, ale biorę to za gest „niech to jasny szlag trafi, patrz, jak mi uciekli”. Odmachuję mu podobnie i przechodzę za jego rufą. Rozjeżdżamy się. Mijam po prawej statek, widzę, jak wszyscy mi machają rękami. Jest tam również Andrzej, który jakoś dziwnie kiwa ręką. Fajno, żegnajcie, przyjaciele, trochę skopałem ten start, ale to odrobę. „Qgar” mnie jeszcze nie zawiódł, wiadomo, nie ma sobie równych. „Karfi” mogę się jedynie bać, ale dwieście mil przed nami i tradycyjnie, jak się mi źle wiedzie na początku, to wygrywam regaty. Sześć węzłów na liczniku, 28° do wiatru, samoster prawie niepotrzebny, „Ogar” idzie równo. Po paru minutach odwracam się i widzę, że na statku machają dalej. Co jest? Ogarnia mnie niepokój. Coś poknociłem? Nie przeszedłem linii startu? A może? Jak ta linia startu wygląda? Trzeba sprawdzić instrukcję żeglugi.



5. Trasa „Ogara” w Drugich Bałtyckich Regatach Samotnych żeglarzy o Puchar „Poloneza”.

Gdzie ona jest, niech to wszyscy diabli, przecież ja jej nie widziałem na oczy, coś tylko dowiedziałem się o starcie z rozmów poprzedniego dnia. Wpadam na dół, do stołu nawigacyjnego, nawet leży na wierzchu, na mapach. Biorę do ręki, czytam: „Linia startu wyznaczona jest przez statek komisji regatowej i główkę wschodniego falochronu. Należy ją przekroczyć z kierunku południowo-wschodniego na północno-zachodni”. Jasna franca, do stu tysięcy zdechłych wielorybów w puszkach! Wracaj, matole, nie chciało ci się zajrzeć do instrukcji. Klnę na czym świat stoi.

Kręcąc zwrot zeruję licznik logu. Na starcie okaże się, że ujechałem równą milę. W jedną i drugą stronę to daje dwie mile. Ładnie. Będzie trudno to odrobić. Przechodzę koło rufy holownika, startuję ponownie, Aśka Zdrojewska, sędzia główny

regat, śmieje się, zaraza, ze mnie jak z najlepszego dowcipu. A przeciwnicy daleko, ledwo ich widać.

Tak mi się zaczął wyścig, którego oficjalna nazwa brzmiała: „Drugie Bałtyckie Regaty Samotnych Żeglarzy o Puchar «Poloneza»”, a który na własny użytek nazwałem „Bitwą pod Bornholmem”.

Miałem przed sobą zadanie niełatwe. Po powtórным starcie nie zrobiłem zwrotu, lecz płynąłem prawym halsem, prosto za całą grupą jachtów. Wiatr trzy do czterech, wszystkie jachty mocno przechylone na lewą burtę. Na kursie widzę najbardziej prostą, znajomą sylwetkę „Karfi”. Jest najwyżej, idzie najostrzej ze wszystkich jachtów. Normalne, to przecież jedyny obok „Ogara” jacht z serii „Taurusów”. Pozostałe jachty są już coraz większe, bliższe i wszystkie bardziej w lewo; idą pełniej i wolniej od „Karfi”, do którego wcale się tak szybko nie przybliżam. Nawet wydaje mi się, że dystans się nie zmniejsza. Wyłączam samoster, steruję ręką. Zarabiam drobne punkty. Jurek jest zmęczony, musi częściej ode mnie powierzać ster automatowi. Wiele na tym nie straci, ale liczę na to, że go po prostu przetrzymam. Nie zejść z pokładu, czort z herbatą, wytrzymam do rana na papierosach. Czuję się dobrze, wyspany i wypoczęty. Po półgodzinie widzę, że „Karfi” jest dużo niżej, już mi go przesłania genua. Wykonuję drobne ruchy sterem, każdą falę biorę starannie, każdy silniejszy szkwał wykorzystuję, lekko wyostrzając i zarabiając może metr, może dwa na wysokości. Siedzę twardo na sterze i nie ma siły, która by mnie mogła od tego odciągnąć. Próbuje ustawić inaczej wózek grotu. Jakby lepiej. Nie mogę nic więcej zrobić, tylko bardzo starannie i uważnie sterować.

Mijały godziny i zbliżał się zmierzch, a odległość między nami nie zmniejszała się, choć widziałem, że mam dużą przewagę w wysokości. Teraz wystarczy, że wiatr trochę przejdzie na północny i leżę. Jeśli odkręci na wschód, to ja jestem górą.

Obaj już wysunęliśmy się na czoło, wszystkie jachty zostały daleko z tyłu i niżej, z lewej. Jedynie „Ceti” i „Enif” jeszcze się nas trzymały.

W nocy wiatr przyrósł. Może do pięciu. Chwilami nawet sześć. Zarefowałem grot. Nie sędzę, żeby zrobił to Jurek, on musiałby

zmienić na sztormowy, bo nie zdążył przerobić sobie grotu. Coś na tym muszę zyskać. Nie minęło pół godziny, gdy wiatr nagle przeskoczył o dobre 60° na północ. Robię zwrot i w tym momencie widzę z lewej zielone światło „Karfi”. Jego prawa burta. Znaczy to, że on też, równocześnie ze mną, wykonał zwrot. Po ułożeniu się na lewym halsie jest wyraźnie na lewym trawersie, na kursie mam Due Odde, południowy cypel Bornholmu. Jesteśmy zatem w równej odległości od cypla, który musimy minąć blisko, lewą burtą, by później pójść na północ do wysepki Christianso, Tam jest półmetek. Zrównaliśmy się i teraz zaczynamy od nowa. Nie schodzę ze steru. Muszę doczekać, aż Jurek nie wytrzyma: zejdzie pod pokład zrobić coś do jedzenia, zaparzyć kawę, wpisać coś do dziennika, nanieść kurs. Mam nad nim przewagę nie tylko fizyczną, ale przewagę doświadczenia. Wiem, jak wpadać na dół po kawałek chleba, jak zanotować szybko dane, które później wpiszę w dziennik albo naniosę na mapę.

Nie czekałem długo. W pewnym momencie, nad ranem już, wiatr nieco osłabł, rozrefowałem grot i gwałtownie wyszedłem do przodu. Po godzinie widziałem Jurka już daleko za sobą. Rano przyszło trochę mgiełki, zgubiłem go i zobaczyłem dopiero, gdy słońce mocniej przygrzało przeganiając mgłę. Wiatr osłabł i zaczął kręcić na zachodni. Fali już pod południowym brzegiem Bornholmu nie było, morze stało się gładkie. Wstawał piękny dzień, bezchmurny, ciepły. Poszedł w górę floater, lekki spinaker, uszyty przez znaną firmę Hood. Cudo! Dwie-trzy mile widziałem jasno-niebieską kulę leciutkiego spinakera „Karfi”. Nie przespał okazji, czuję go prawie na karku. Ten chłopak nigdy mi nie daje spokoju, zawsze dopinguje do maksymalnego wysiłku. Jest niesamowicie pracowity i potrafi co chwilę zmieniać żagle, zmuszając mnie w ten sposób do tego samego.

Zrobiło się mimo wszystko okropnie sennie pod brzegiem. Powolna, monotonna żegluga wzdłuż południowych plaż i zielonych lasków. Trochę drobnych zmian wiatru nie pozwalało na przyśnięcie, trzeba było reagować to brasem, to szotem. Samoster nie działa na takim słabym wietrze i należy bardzo uważać na kurs, bo drobne zejście powoduje załamywanie się lekko wydętego nylonu spinakera, który prawie trzeba prosić, by utrzymał się w górze. Klapnie, okręci się wokół sztagu albo robi klepsydrę. Straci się piętnaście minut, czasem więcej, a nieraz

można stracić spinaker, robiąc w nim gustowny otwór, czyli zwyczajnie podrzeć.

Przy cyplu musiałem zrzucić spinaker, gdyż wiatr z powrotem przeszedł na północny. Niezbyt to była korzystna dla mnie zmiana, bo Jurek szedł jeszcze półwiatrem pod spinakerem i niepokojąco się zbliżał. Ja już jednak płynąłem ostro do wiatru, lekka genua, długa martwa fala z północnego wschodu, pozostałość po wczorajszym silniejszym wietrze. Lubię to, to moja specjalność – słaby wiatr i martwa fala.

Christianso osiągnąłem w południe. Wiatr tak słaby, że po północnej stronie grupy wysp zaczęło mnie obracać i jakiś czas płynąłem tyłem, z leciutkim, prawie niewyczuwalnym prądem, który litościwie niósł mnie na zachód i przeniósł „ponad” wysepkami na właściwą stronę. Trwało to długo i nie widziałem w tym czasie Jurka. Pewnie przestłoniły go wysepki. Gdy je minąłem i postawiłem spinaker, kierując się na południe ujrzałem go znowu na kursie. Płynął na samym grocie. Chyba zaraz postawi nylonową genuę. Minęła godzina i nic. Nie ma Jurka, „Karfi” stoi, grot w łopocie. Zbliżam się bardzo powoli i zastanawiam, co się tu dzieje. Słońce nie daje mi żyć. Od wody, od dacronu i nylonu żagli idzie taki blask, że nie można wytrzymać. Nie ma przed nim ochrony, trzeba być na pokładzie i to znosić. Oczy pieką z niewyspania, głowa pęka w szwach.

Trochę zmieniam kurs, by przejść blisko Jurka. Chyba śpi. Biorę na pokład róg mgłowy i tubę elektroakustyczną.

Narobię takiego rabanu, że nieboszczyka to przywróci do życia. Gdzie tam! Przeplątnę metr od jego rufy, drę się jak opętany, trąbię z całych sił. Drzwi do wnętrza jachtu zamknięte, pokład uporządkowany, szoty grota wybrane do zera, genua na dziobie sklarowana. Cisza. Oddalam się od niego. Upłynąłem może milę, zanim pomyślałem, że coś mi się to wydaje podejrzanе. Zasnął przypadkowo? Dlaczego nie na pokładzie? Wyleciał za burtę? Niemożliwe. A może? Gdyby zasnął celowo, to nastawiłby budzik. A może stracił przytomność? Jeśli śpi, to już dobre trzy godziny. To za długo. Co robić? Jak zrzucę spinaker, to z tej odległości będę do niego pod wiatr płynął godzinę. Nie, trzeba podgrzać silnik, zrzucić spinaker i wrócić na silniku. To jest w regatach

dozwolone, nie można użyć silnika tylko w kierunku korzystnym. Idę do masztu, by zwolnić fał spinakera, i wtedy widzę na kursie jacht. Mahoniowy. Zbliża się prawie kontrkursem, trochę muszę skrócić w prawo, byśmy się mogli spotkać. Jesteśmy już blisko siebie, mówię przez tubę:

– Robert, ty będziesz przechodził koło „Kadiego”, on prawdopodobnie śpi, ale nie wykluczone, że mu się coś stało. Sprawdź to, w razie czego strzelaj rakiety, to wrócę, jak uznasz, że potrzebna moja pomoc. Nie było rakiety. Nie była potrzebna, bo Jurek najzwyczajniej w świecie siadł sobie na podłodze, położył rękę na koi, na ręce głowę i zasnął jak dziecko. „Na chwileczkę tylko. Zamknę oczka i zaraz wstanę”. Skąd my to znamy! Minałem drugi już raz tego dnia Due Odde, wiatr znowu przeszedł na zachodni. W dalszym ciągu tak słaby, że doba minęła, zanim dotarłem do mety w Świnoujściu. Cała ta ostatnia noc i ostatni dzień regat upłynęły bez wyrazu, bez historii. Nie miałem już rywala na plecach, płynęło się nieciekawie i nudno. Nawet dobrze tego nie pamiętam. Nie poprawiła mi nawet humoru informacja, że następny jacht – „Enif” – przyszedł na metę siedem godzin za mną. Co z tego, mój drogi przeciwniku? Padłeś w bitwie pod Bornholmem i zepsułeś mi całą zabawę.

Maszt

Pierwsze ostrzeżenie o zbliżającej się katastrofie przyszło pod Rozewiem. Prowadziliśmy wyścig z dużą przewagą, już bez emocji, jaka nie opuszcza nas normalnie aż do mety, gdy przeciwnicy siedzą nam „na kółku”.

Był to trzystapięćdziesięciomilowy pierwszy wyścig Mistrzostw Polski 74, prowadzący od startu w Gdyni, dookoła Oland Sodra Grund i wysp Christianso, do mety w główkach basenu jachtowego w Gdyni.

Koło wyspy Christianso mieliśmy około dziesięciu mil przewagi nad grupą kilku jachtów. Przy słabiutkim zachodnim wietrze i pięknej słonecznej pogodzie uciekaliśmy im już na wschód, rozpoznając „Tornado”, „Dar Szczecina”, „Hetmana” i „Lewantera” (pierwszego z klasy „One Ton”) tylko po kolorach spinakerów. Przez silną lornetkę wyglądały z tej odległości jak cztery malutkie pasiaste baloniki.

Po paru godzinach zniknęły nam z oczu, „Ogar” w takich warunkach był bezkonkurencyjny, a wtedy wiatr ścichł i przyszedł słabe podmuchy ze wschodu. Dostaliśmy je pierwsi, do tamtych dotrzeć mogły dopiero po dwóch, trzech godzinach, więc nasza przewaga wzrosła jeszcze bardziej i stała się nie do odrobienia. I gdy już o tym głęboko przekonani, spokojni i szczęśliwi zbliżaliśmy się do cypla z latarnią rozewską, ktoś zauważył, że lewy górny saling złamał się u nasady. Jego koniec, przez który przechodzi topwanta, skierowany był ku górze, przesunął się po stalowej linie wanty, wskutek czego zupełnie się ona wyluzowała. Nie groziło to natychmiastowym złamaniem masztu, płynęliśmy bowiem prawym halsem i pracowały, podtrzymując maszt, tylko wanty prawoburtowe.

Sytuacja nie była jednak bezpieczna, gdyż wiatr wzmaczał się, przechodził systematycznie i szybko z południowo – wschodniego przez południowy na zachodni i dalsze odkręcanie

wiatru w tym kierunku zmusiłoby nas do zmiany halsu. Rolę podpierania i usztywniania masztu przejąłoby olinowanie lewej burty. Poluzowanie wanty, kończącej się pod topem masztu, już nie napiętej rozpierającym ją metrowej długości drewnianym salingiem, grozi wtedy nieuchronnie złamaniem stalowej rury masztu, a w najlepszym przypadku silnym wygięciem, uniemożliwiającym dalszą żeglugę.

Trzeba było podjąć działanie bez względu na mocno już rozfalowane morze i głębokie kołysania boczne jachtu. Na stołku bosmańskim, z narzędziami, linami i pasem bezpieczeństwa, został wciągnięty na fale spinakera Andrzej. Stołek dojechał do górnych salingów, czyli na wysokość jedenastu metrów nad wodą.

Patrzyliśmy z niepokojem w górę, jak Andrzej, szarpany przez kołysania, odrywany od masztu i uderzany o niego, trzymając się jedną ręką, drugą wiąże linę do końca salingu, potem bandażuje taśmą i liną złamane miejsce przy nasadzie. Przywiązana do końca salingu linę owinał kilkakrotnie wokół wanty i opuścił na pokład, gdzie została zamocowana tak, by obciągała saling do dołu.

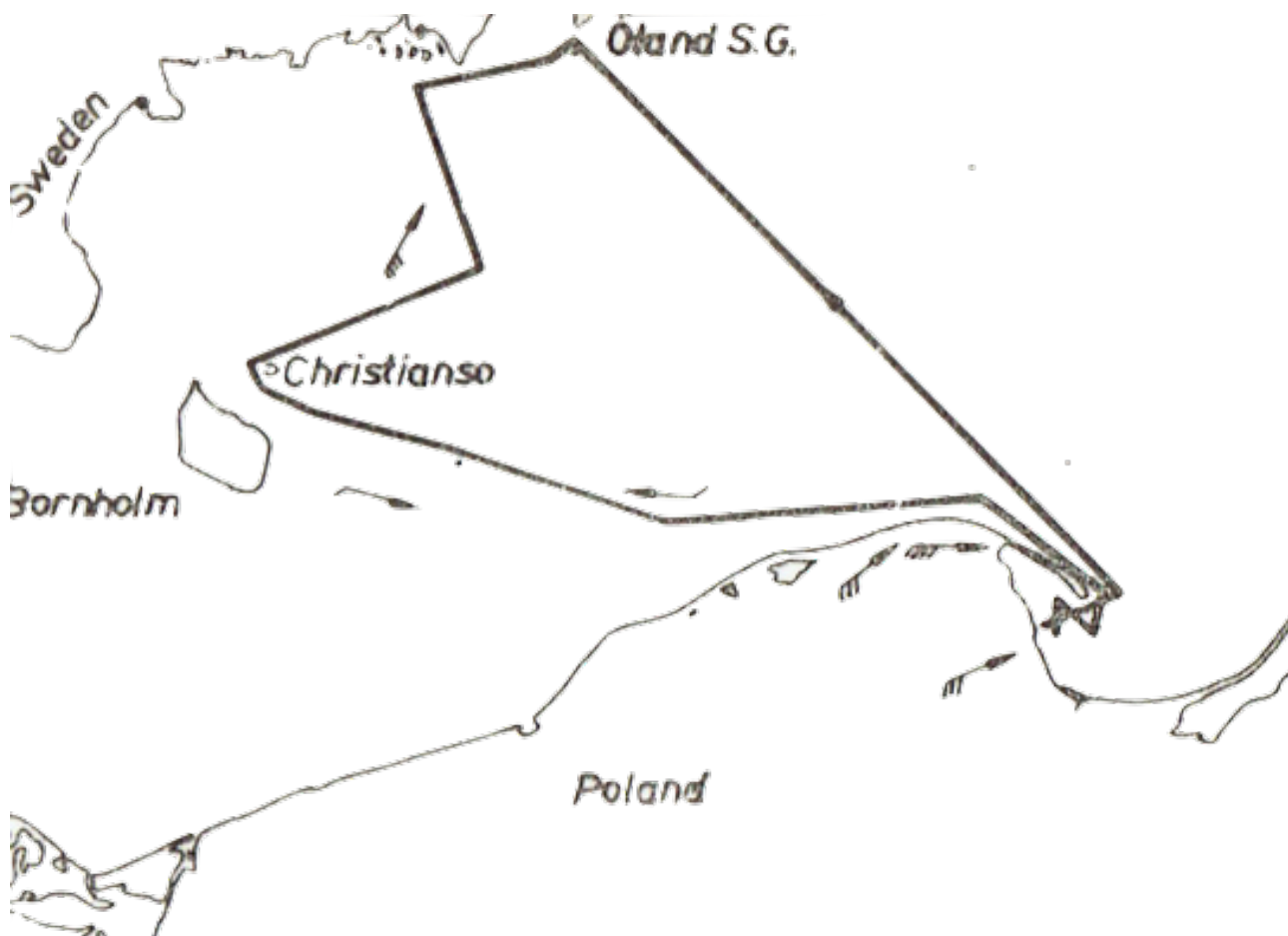
Zjechał w dół posiniaczony, pokaleczony i ciężko wystraszony.

– O mało mnie tam nie zabiło. Wystarczyło raz stuknąć głową w tę cholerną rurę i stracić przytomność. Miałem wpięty karabinek pasa, więc nie moglibyście mnie opuścić.

– Nie byłoby tak źle – ktoś go pocieszał – po prostu przed tym stuknięciem trzeba się było wypiąć.

Rzeczywiście, zanim ktoś by tam wyszedł, mogłoby chłopaka zatłuc na śmierć. Wyjątkowej sprawności, sile i przytomnej odwadze można zawdzięczać, że nic mu się wtedy nie stało ponad kilka siniaków.

Po okrążeniu Półwyspu Helskiego, przez krótką falę Zatoki Gdańskiej halsowaliśmy ciężko na metę w Gdyni. Dmuchała siódemka z zachodu. W obawie o całość nadwyrężonego salingu, tylko na prawym halsie mogliśmy nieść topową genuę nr 2.



6. Trasa „Ogara” ,w pierwszym wyścigu Mistrzostw Polski 74 (350Mn).

Wykonując zwrot, za każdym razem zmienialiśmy „dwójkę” na fok sztormowy, stawiany na wewnętrznym sztagu, który dochodzi tylko do wysokości górnych salingów. Traciliśmy na tym bardzo, mieliśmy jednak taki zapas czasu, że była to strata bez praktycznego znaczenia, ważniejsze było dopłynięcie z całym masztem do mety. I tak ukończyliśmy wyścig z blisko czterogodzinną przewagą nad następnym jachtem, zdobywając puchar Międzynarodowego Tygodnia Zatoki Gdańskiej za generalne zwycięstwo i obejmując prowadzenie w punktacji Mistrzostw Polski.

Przed następnym wyścigiem Andrzej wystrugał z deski podarowanej mu przez zaprzyjaźnionego bosmana z Jachtklubu „Stal” nowy saling i założył go na maszcie. Nikt z nas nie wpadł

jednak na prosty pomysł, by sprawdzić i wymienić także prawy saling, mający już za sobą równie wyczerpującą, trzyletnią służbę. Błąd ten kilka dni później srodze się na nas zemścił. Były mimo to inne, zupełnie niezamierzone i nieoczekiwane, konsekwencje tego błędu, które potwierdzić miały słuszość powiedzenia, że nie ma złego, co by na dobre nie wyszło...

Wygraliśmy dwa następne wyścigi, jeden krótki, dookoła Zatoki, i średni, pod Łebę i z powrotem, oba w prawdziwie sztormowych warunkach. W sztormie, którego siła dochodziła do 10°, przyszło nam halsować od Rozewia do Łeby. Ten odcinek drogi był popisem „Taurusów”; cała ich startująca szóstka wyszła na prowadzenie, wyprzedzając jakby bez wysiłku wszystkie duże jachty. Był to również piękny popis Jurka Siudego, którego „Karfi”, płynąc krótkimi halsami pod brzegiem, jako pierwszy osiągnął i okrążył boję. Straciliśmy do niego ponad milę i dopiero na Zatoce, niedaleko mety, wykorzystując jego zażartą walkę z „Janosikiem”, udało nam się nieznacznie wyjść przed niego.

Pozostały jeszcze dwa dni do końca mistrzostw. Dwa krótkie trzydziestomilowe wyścigi na Zatoce. Byliśmy w świetnej formie, w doskonałych humorach, nic nie mogło nam już odebrać końcowego zwycięstwa i złotego medalu. Mogliśmy nawet, mając trzy wygrane wyścigi, dwa ostatnie ukończyć na dalszych miejscach, najgorszy rezultat jednego z nich i tak się nie liczył w ostatecznej punktacji. Nikomu jednak z nas nie przyszło na myśl, że można płynąć inaczej, jak po następne zwycięstwa, wygrać wszystkie biegi, mało tego – wyrabiać jak największą przewagę, znikać z oczu przeciwnikom. No cóż, apetyty rosną, satysfakcji szukamy już nie w kolejności na mecie, ale w odległości od przeciwników, choć nie ma to żadnego, poza ambicjonalnym, znaczenia.

O dziesiątej rano start do czwartego wyścigu. Słoneczna, piękna pogoda, bardzo silny wiatr zachodni. Na linii startu blisko wyjścia z basenu jachtowego zupełnie gładka woda, zasłonięta od wiatru Kamienną Górą. Jeszcze przed sygnałem startowym na większości jachtów poszły w górę spinakery, jachty ruszyły więc w stronę Helu jak podcięte konie.

Godzinę wcześniej, jeszcze na lądzie, stałem w grupie kapitanów. Padały propozycje umowy, by w tym dniu „podać sobie” – spinakery.

– Umówmy się, chłopaki, że nie będziemy stawiać spinakerów, po co się mordować, nic już się nie zmieni, we wszystkich klasach sytuacja jest jasna. W tej ósemce tylko ramki zostaną z żagli. A pod Helem może być jeszcze lepiej niż osiem.

Nic z tego. Nie było jachtu, na którym zaraz po starcie nie postawiono by spinakera. Kto miał, stawiał również big-boya, nylonowy, kolorowy półspinaker.

Mieliśmy dobry start, płynęliśmy w czołówce; przed nami jedynie kilka większych jachtów z I klasy. W miarę oddalania się od brzegu czuliśmy, jak rosła fala, wiatr był, coraz silniejszy, kręcący, szkwalisty. Co chwilę szły po wodzie ciemne smugi szkwałów, doganiały nas. „Ogar”, zdawało się, wychodził wtedy z wody, unosił się, pędził w bryzgach, całych kaskadach spienionej, rozcinanej dziobem wody. W ostrym lipcowym słońcu cudowna, szalona jazda, pełna rolingów, gwałtownych skrętów, przyspieszeń.

Spinakery, big-boye, nylonowe cienkie tkaniny – napięte do granic wytrzymałości. Chłopcy spięci, czujni, oczy wpatrzone w żagle, liny, wskaźniki kierunku i prędkości, pilnujące, uważne. Jeden błąd, sekunda nieuwagi, głębszy przechył i jacht momentalnie skręca, idzie do wiatru, nie słucha steru, spinaker załamuje się, płacze, skręca, szarpie, owija wokół siebie, wokół sztagu, przechył pogłębia się, woda szoruje pokład.

Jedno, drugie szarpnięcie, sternikowi udaje się znaleźć odpowiedni moment między kolejnymi uderzeniami szkwałów, chwilowe wyprostowanie w dolinie fali i jacht odpada, znów rufą do wiatru, spinaker gwałtownie wypełnia się wiatrem i – pełny gaz!

Pod Helem stoi boja. Jachty muszą minąć ją prawą burtą, za nią wyostrzyć do wiatru i w prawo, w kierunku Gdańska, gdzie znów za boją w prawo, i na metę w Gdyni.

Kilkadziesiąt metrów przed boją poszła w górę genua nr 2, na której będziemy płynąć za boją i która zasłonić ma spinaker, kiedy jego 110 m² będzie chciało ulecieć w powietrze w czasie zrzucania. Najpierw big-boy, w sekundę po nim spinaker, zamieniają się w bezkształtną kupę nylonu na pokładzie, przytrzymywaną przed ucieczką z wiatrem przez pięć par rąk i nóg, by za chwilę zniknąć pod pokładem.

Do boi coraz bliżej, trzeba jeszcze wypiąć bom spinakera, ułożyć go na pokładzie, przywiązać, wypiąć topenantę, obciągnąć, wpiąć w uszka na koszu dziobowym szekle szotów, wybrać wszystkie luźne liny, obłożyć, zabezpieczyć, wybierać szoty genuy, szot grota. Między ciałami, rękami, nogami tych, którzy szaleją na pokładzie, sternik wypatruje boi, która już jest przy burcie, by nie uderzyć jej, a minąć jak najbliżej, bo każdy metr, każda sekunda się liczy. Jacht kręci, przytrzymać sterem na trzydziestu stopniach do wiatru, nie dopuścić do za dużego przechyłu, bo skoczy do zwrotu. Jeden na sterze, drugi obraca jeszcze korbą kabestanu, wybiera szot genuy, pięciu już siedzi na nawietrznym brzegu pokładu, nogi zwisają za burtą. Jak pięć mokrych wróbli na krawędzi rynny, ciasno przytulonych, skrzydło w skrzydło. Idą od dziobu fontanny wody, „wróble” odwracają głowy, szczerzą zęby, oczy skierowane na rufę, tam następną kręcą zwroty na boi.

Przechył za duży, trzeba zarefować grot. Hany, pierwszy od dziobu, wypłtuje nogi spod sztormrelingu, pół przewrót przez ramię i już przykucnięty przy maszcie zwalnia hamulec windy fałowej. Druga ręka obejmuje maszt. Widzę, że jakoś dziwnie zaczyna się kręcić wokół masztu. Nie, to maszt razem z windami kręci mu się w rękach. Nie mogę uwierzyć oczom: taki silny?

Widzę odwróconą do mnie twarz Hanego, pełną zdumienia i bezradności, a jednocześnie widzę za nim, jak genua, zasłaniająca dotąd sporą część horyzontu, nagle znika, nie ma jej!

Jacht gwałtownie się prostuje. Na pokładzie kłębią się jak zasieki splątane stalowe liny, bom grota podskakuje na nadbudówce, ktoś szamocze się pod przykrywającymi go fałdami żagla.

Nad głową stojącego już Hanego kołysze się jak wahadło top masztu. Teraz dopiero podnoszę głowę. Robi mi się ciemno w

oczach i bardzo ciężko na sercu. Nie mamy masztu, to znaczy mamy go, ale dwa metry pod górnym salingiem jest wygięty i złamany. Jak źdźbło trawy. Trawy stalowej, średnicy sto dwa milimetry. Nie mamy masztu, nie mamy złotego medalu. Mamy za to masę kłopotów, genua w wodzie, jacht dryfuje na nią, nie można jej wyciągnąć spod kadłuba. Sztag, stalowy pręt, skrecony, zwinięty w ogromną sprężynującą, ruchomą spiralę. Jeden jego koniec przymocowany jest do okucia na dziobie, drugi do kołyszającego się topu masztu, a środek razem z żaglem zniknął pod wodą.

Stalowe liny, wanty, sztagi i fały dotąd wyprostowane, napięte, przyjazne, teraz skłębione, ruszające się bezładnie, groźne, niebezpieczne dla ludzi, którzy usiłują cały ten bałagan jakoś opanować. Z trzaskiem łamie się jeden z dolnych salingów, obciążony wantami spada na głowy. Żyjecie?

Dryfujemy beznadziejnie. Koło nas przepływają przeciwnicy, gdybyśmy tylko podnieśli rękę, zaraz któryś by się zatrzymał, przerwał wyścig, bez cienia żalu udzielił pomocy. Machamy im ręką, by płynęli dalej, poradzimy sobie. Uruchomimy silnik i jeśli nic nam się nie wkręci w śrubę, obrócimy się lewą burtą do wiatru, by nas zdjęło z żagla, wtedy go będziemy mogli wyciągnąć z wody. Jeśli nam zablokuje śrubę, to wtedy rakietą i ktoś nas zaholuje do portu.

Miałem dużą emocję, pchając dźwignię sprzęgła w przód. Powoli jacht ruszył, wykręcił, obrócił. Genua wyszła z wody. Zaczęło się porządkowanie, wiązanie, zabezpieczanie tego, co jeszcze całe. Maszt, już nie obciążony linami w dół, kręcił się w opętniku, trzeba go było szybko unieruchomić.

Płynęliśmy powoli w stronę Gdyni, wiatr prosto w dziób, w porywach 9–10°. W godzinę później pod Gdańskiem ten sam los dotknął „Janosika”. Taki sam jacht, ta sama przyczyna – wypracowany saling odmówił dalszej służby.

Dziobaliśmy cierpliwie krótką zatokową falę. Miny wszystkim bardzo zrzedły. Siedziałem w kokpicie, niezawodny Jasiu Anielski podał, jak zwykle w sztormie, ślicznie przystrojone kanapki – aż jeść było żal.

Nie dawała mi spokoju myśl, że to koniec regat, że tylko srebrny medal, punktów zabraknie na złoto. Coś trzeba wymyślić. Sprowadzić nowy maszt ze Szczecina? Przez noc? Wykluczone. Pożyczyć z innego „Taurusa”? Kto pożyczy i wycofa się, wszyscy walczą o medale, sytuacja w klasie „One Ton” jeszcze do końca nie wyjaśniona, każdy „Taurus” ma szansę na jakiś medal. Naprawić? Przez noc? A może?

– Rysiek, tyś tu autochtonem, masz ty jakiś zaprzyjaźniony warsztat mechaniczny w Gdyni?

– Przecież w Gdyni jest nasza „Remontówka”!

– W nocy czynna?

– Oczywiście, mam tam kolegów, zaraz ich zmobilizuję.

– Czesław, co myślisz o tym? Da się tę rurę jakoś sklecić?

– Stary, nie ma sprawy. Kawał nowej rury, spawarka, spawacz i mamy rano maszt jak nowy. Nie takie rzeczy w stoczni można naprawiać.

– No to – cała naprzód!

Na nabrzeżu Stoczni Remontowej zebrał się spory tłumek. Takiego klienta jeszcze nie było. Stanęliśmy między statkami przy kawałku wolnego nabrzeża, śmieszni, jak kupka nieszczęścia. Śmieszno nam nie było wcale. Rysiek poleciał szukać pomocy, strażnik nieco się denerwował, że bez przepustki tu stoimy. Zauważyłem jednak, że nikt się nie śmieje, tylko tak patrzą na nas trochę z politowaniem, trochę ze współczuciem. „Ogar” stracił zupełnie swój bojowy wygląd, my też nie wyglądaliśmy jak przed balem.

Przyjechał dźwig, maszt został wyciągnięty, rozłożony na drewnianych kobyłkach. Czekaliśmy prawie całonocna, nieprawdopodobna harówka, utrudniona tym, że w czasie nocnej zmiany nieczynne są magazyny i niektóre warsztaty. Brak odpowiednich materiałów, narzędzi, elektrod. Kombinowanie, szukanie.

Spod kupy starych desek Andrzej, specjalista już od salingów, wy dostał odpowiedni kawał drąga i nożem wystrugał cztery salingi. Reszta załogi zajęła się samym masztem. Trzeba było go całkowicie rozbroić: najpierw utłamać do końca, potem poucinać kawałki rury w bezpośrednim sąsiedztwie złamania, zdjęć liny, które mocowane są do uchwytów masztowych bolcami z zawleczkami, to wszystko jest dodatkowo oklejone taśmami, bandażami, zabezpieczone tak, by nic się o to nie zahaczyło, nie kaleczyło i co ważniejsze, by w czasie brutalnych i długo trwałych szarpań takielunku przez wiatr nie puściło żadne łączenie. Najwięcej kłopotów przysporzyło nam usunięcie z wnętrza masztu wszystkich lin fałów, topenant i kabli, które zostały w miejscu złamania albo całkowicie przecięte, albo tak zgniecione, że urywały się w palcach. Liny i przewody elektryczne przechodzą przez szereg przelotek (rodzaj sitek rozmieszczonych co dwa metry wewnątrz masztu) po to, by nie splątały się ze sobą, nie poskręcały, o co bardzo łatwo przy stawianiu lub opuszczaniu żagli w czasie silnych i nieregularnych kołysań. Teraz trzeba było wszystko to usunąć, gdyż w czasie spawania i podgrzewania palnikiem ugiętej na długości paru metrów rury, z lin i kabli pozostałoby tylko trochę popiołu. Aby umożliwić później ponowne wciągnięcie ich po zesztukowaniu, każdą linę we właściwy otwór w każdym sitku, należało wyciągając je jednocześnie wciągnąć drut długości masztu. Kawałki drutu można na rozległym terenie stoczni znaleźć nawet w nocy, ale skąd wziąć sto pięćdziesiąt metrów, bo tyle potrzeba było. Znalazł się i drut, nawet kawałek odpowiedniej średnicy rury stalowej. Nie była to wprawdzie rura z rodzaju „rur na konstrukcje lotnicze”, a z takich są wykonane stalowe maszty „Taurusów”, lecz zwykła, kanalizacyjna. Skąd to chłopcy wytrzasnęli, nie wiem, nie chcieli się przyznać. Wiem tylko, że rozebraliby pół stoczni, byleby ten maszt jako tako poskładać.

Nie mniej trudności było z aluminiową szyną, która jest przymocowana specjalnymi nitami do masztu i służy do wciągania grota. Ma ona skomplikowany kształt przekroju, a w miejscu złamania uległa całkowitemu zniszczeniu na długim odcinku. Prostowanie jej bez zdjęcia z masztu było niemożliwe, podgrzewanie palnikiem groziło stopieniem aluminium. Natomiast zdemontowanie oznaczało, że ponowne

przypięcie później nie będzie możliwe bez specjalnych nitów. A jednak została zdjęta, wyprostowana, zespawana, a później przymocowana. Wkrętami, na klej, na szpachlówkę, na farbę.

Przydzielono nam do pomocy dwóch ludzi. Byli to rzeczywiście fachowcy najwyższej klasy. Nie tylko w sensie znajomości fachu. Skończyli pracę o szóstej rano, ich zmiana także się kończyła, mogli pójść do domu. Pozostały tylko prace montażowe, które mogliśmy wykonać sami. Oni jednak zostali. Chcieli nam pomóc, chcieli zobaczyć, jak „Ogar” odpływa gotowy do podjęcia dalszej walki.

Późnym wieczorem poszedłem nad basen jachtowy, tam gdzie stały wszystkie jachty biorące udział w regatach. Musiałem zameldować bosmanowi portu, że mieliśmy awarię i w jej wyniku nie mogliśmy wpłynąć na swoje miejsce postoju, lecz popłynęliśmy do Stoczni Remontowej. Porządek musi być, odpowiednia adnotacja w książce portowej, meldunek na piśmie. Zameldowałem, napisałem, podpisałem, wręczyłem.

A gdzie Karta Bezpieczeństwa?

- Zostawiłem na jachcie, mam ją panu przynieść?
- Tak, po awarii straciła ważność, nie może pan do czasu inspekcji opuścić portu.
- Dobrze, jutro rano panu ją dostarczę. Dobranoc. „Czekaj sobie, bracie, zobaczysz ty moją kartę, jak swoje własne łopatki. Już ja wiem, co ty kombinujesz. Ja tu wpłynę rano, a ty mi będziesz organizował inspekcje do wieczora. Przy okazji będziesz sprawdzał, czy pasy mają gwizdki, czy jest proszek na rekiny, żarówki i baterijki, plomby na kołach ratunkowych i wywieszki na gaśnicach. A później będę mógł sobie popatrzeć, jak moi przeciwnicy wpływają na metę”.

Nie możemy przypląć przed startem do basenu, musimy trafić akurat na start. Też nie, ktoś z komisji regatowej może nas przywołać i odesłać do basenu tuż przed startem. Z formalnego punktu widzenia wszystko będzie w porządku, nikt się nad nami nie będzie litował. Nikt więc nie może się domyślać, że staramy się postawić maszt na rano, że chcemy zdążyć na start o godzinie dziesiątej. Tylko czy zdążymy?

Wracając wstąpiłem na „Kadi”. Siedziało bractwo przy stole, obrus, herbata, kanapki, herbatniki.

– Wam to dobrze. Pełny luz, relaks, nic do roboty.

– Siadaj, stary, herbata, kawa? Co się z wami dzieje, gdzieście zniknęli?

– Stoimy w stoczni, demontujemy ten bałagan, pakujemy i na silniczku popchamy się do Szczecina.

– No tak, nic lepszego nie wymyślisz. Żal serce ściska.

– Na srebrny medal punktów starczy. Złoty koło nosa. Tobie jak dziś poszło?

– Wygraliśmy, ale i tak nie odrobimy strat z tego pierwszego biegu. Gdyby nie ten cholerny ster, prowadzilibyśmy przecież, mielibyśmy pewne zwycięstwo. Pech. Można było wywieźć stąd dwa tytuły. Jak jutro wygramy, mamy też srebrny.

– Czas na mnie, czekają z kolacją. Cześć.

Jurek odprowadził mnie kawałek. Kiedy byliśmy sami. powiedziałem mu, jak naprawdę wygląda sytuacja. Nawet się nie zdziwił.

– Ja czułem, że ty coś wymyśliłeś. Ktoś nawet mówił, że pewnie już ze Szczecina jedzie dla ciebie nowy maszt.

– To nierealne, ale może nam się uda naprawić, optymizm nas nie opuszcza. Chłopcy pracują bez wytchnienia. Ale morda w kubek. Ani słowa nikomu. Tylko Ty o tym wiesz.

– W porządku, możesz na mnie liczyć. Coś ci trzeba? Ludzi, narzędzi? Może liny, nici, zawlecзки?

– Dziękuję, na razie nie mam jeszcze pełnego rozeznania, dopiero rozbieramy maszt na drobne. Jak się coś ujawni, to kogoś przyślę. Jeśli to będzie nad ranem, to nie dawaj mu po pysku.

Na stoczniovym placu, obok nabrzeża, przy którym stał przycumowany „Ogar”, rozłożony na kobyłkach leżał maszt. Czerwona stalowa rura, teraz w trzech kawałkach. Środkowy,

brązowy od rdzy, był tym nowym kawałkiem rury kanalizacyjnej długości około dwóch metrów. Dokładnie o jej długość zostały przycięte obie części masztu, trzeba było utrzymać ten sam wymiar, tę samą wysokość, by zachować ważność świadectwa pomiarowego. Taśmy mierniczej nikt oczywiście nie miał, znaleziono i na to sposób, wszystko jednak wymagało czasu.

A czas upływał bezlitośnie. Ludzie uwijali się jak mrówki, nieraz gdzieś ktoś ruszał sprintem, deptano sobie po palcach, kłócono się, dyskutowano. Ich twarze w świetle jarzeńówek wyglądały strasznie: zakurzone, brudne, zmęczone. Ręce czarne. Górował nad nimi wzrostem i spokojem spawacz. Ubrany w skórzany fartuch, chudy, wysoki Mefisto. Kiedy wieczorem nad wyciągniętym masztem pochylało się konsylium kilkunastu inżynierów i przez godzinę próbowało uzgodnić poglądy i koncepcje, on stał z boku, ćmił sporty i milczał. Cierpliwie oczekiwał, aż się rozejdą, a potem mruknął do nas:

– I tak to zrobię po swojemu.

Rzeczywiście, zrobił. Poprostował wygięte rury metodą palnik-młot-palnik, połączył wszystkie odcinki w jedną prostą całość, uporał się z aluminiową szyną. W sumie był to prawdziwy majstersztyk.

O ósmej rano maszt leżał dalej, ale uzbrojony, wszystkie liny stalowe, fały, przewody na swoim miejscu. Rura pomalowana z braku czerwonej farby – minią. Czarne plamy spalonej farby przebijały przez minię, ale wyglądało to nie najgorzej.

Rysiek Gebhard sobie tylko znanymi sposobami potrafił załatwić inspekcję z Urzędu Morskiego. Zaraz po ósmej przywiózł samochodem kogoś bardzo ważnego. Baliśmy się tej inspekcji, ale trwała ona parę minut.

– Wygląda to imponująco. Co ja tu mam do powiedzenia, jak tu jest i główny konstruktor tego jachtu, i konstruktor samego masztu. Sami najlepiej wiecie, coście zrobili. Ja mogę się tylko pod tym podpisać. Zaraz zawiadomię radiotelefonem wszystkich, łącznie z bosmanem portu jachtowego, że wznowiam ważność Karty Bezpieczeństwa. Mogę wam tylko pogratulować.

Wsadził nas na sto koni.

O dziewiątej dźwig podniósł piętnastometrową rurę. Uchwycona za środek, wygina się w łuk. Zawsze patrzymy na taką operację z pewną obawą. Złamie się? A teraz nasz niepokój był stokrotny. Wydawało nam się, że ugięła się znacznie mocniej niż zwykle. Wytrzymała jednak i maszt stanął wreszcie, kiwając się, jeszcze nie usztywniony linami. Do startu niecała godzina. Dziesięć minut przed startem musimy być na polu startowym. Dojście tam to znowu dziesięć minut. Rzucamy się do zakładania ściągaczy. Założyć bom grota. Wciągnąć lik dolny grota w likszparę na bomie. Zamocować szoty. Rozgrzać silnik. Przygotować genuę. Nie, nie pierwszą, bo maszt może nie wytrzymać, dawać „dwójkę”. O Boże, jak oni się grzebią! Szybciej ten ściągacz. Chłopcy, za trzy minuty musimy odejść. Brakuje rąk. Oddać cumy. Odchodzimy. To nic, że maszt jeszcze się kiwa. Resztę w drodze.

– Cała naprzód. Andrzej na maszt. Gdzie się pchasz. Stołek. Gdzie jest stołek, do jasnej Anieli? Na stołku wjeżdżaj, trzeba dokręcić ściągacze stenwant. Grot w górę. Kręć, kręć. Co, nie idzie? Andrzej, podciągniemy cię wyżej, zobacz co się tam zacina. Może w likszparze. Śrubokręt, szybko Andrzejowi podajcie śrubokręt, szybciej, do cholery, bo zaraz muszę wyłączyć silnik, a bez grota nie ujadę pod wiatr. Poszło? Dobra, teraz w górę, Andrzej, zjeżdżaj do salingów. Genua w górę, zaraz start, przygotujcie spinaker, będziemy go stawiać, jak Andrzej skończy i zjedzie z masztu. Paszku, odpadaj, idź już za rufę „Hetmana”, minuta do startu.

Wystartowaliśmy. Dojechaliśmy do mety i maszt stał. Była to jazda na „pół gwizdka”. Ważne było dopłynięcie cało do mety na piątym miejscu, jeśliby „Kapitan”, który nam najbardziej zagrażał w punktacji, przyszedł na metę pierwszy. Ale jemu szło coś słabo, szedł z tyłu, razem z nami, a ktoś mniej się liczący rwał daleko w przodzie. Można było sobie trochę poluzować, nie forsować masztu, za wszelką cenę dowieźć go cało.

Zakończenie regat, rozdanie nagród, dekoracja. Woła mnie ktoś do grupki organizatorów.

– Słuchaj, Kuba, sprawa jest fatalna, brakuje medali. Nie przysłali z Warszawy odpowiedniej ilości, brakuje po kilka srebrnych, po jednym złotym i brązowym. Masz ilu? Ośmiu? Postaw do dekoracji siedmiu, bo będzie głupio.

– Dobra, tylko komu zaproponuję, żeby nie stanął? Dobrze, jakoś to załatwię.

Odwracam się i widzę, że już wszyscy stoją. Niedobrze.

– Jasiu, przestaw się na koniec.

Wiem, że Jasiu, najlepszy kuk w Europie, przy tym żeglarz znakomity, cichy i skromny, nawet okiem nie mrugnie, jak się przed nim skończą medale.

Stoję pierwszy. Trzech panów podchodzi, jeden zawiesza mi medal na szyi, ściskamy sobie ręce, coś mówią. Przechodzą, kolejno zawieszając medale.

Stoją koło mnie: Czesiu Gogołkiewicz, Krzysiek Konsztowicz, Hany Zarzycki, Jurek Paszek, Andrzej Jaworski, Rysiek Gebhard i na końcu Jasiu Anielski. Tamci już przy Jurku. „Ale draka”. Jeszcze się waham, nie chcę, by wyglądało to jak demonstracja, ale trudno. Mam wobec załogi zobowiązania, choćby za ostatnią noc. Ruszam. Przechodzę za plecami trzech panów dekoratorów, po drodze zdejmuję, swój medal, i kiedy oni ściskają dłoń Ryśka, podchodzę do Jasia i zakładam mu przez głowę tasiemkę medalu.

Patrzy na mnie okrągłymi oczami i tak mi się zdaje, że oczy mu podejrzenie błyszczą. Nie możemy obaj wymówić słowa.

Koncepcja jachtu

Wieloletnie obserwacje pogody w czerwcu pozwoliły na opracowanie specjalnych map Północnego Atlantyku. Mapy te, zwane Routeing Charts, upstrzone są różyczkami wiatrów ze strzałkami wskazującymi ich kierunki, prędkość, a nawet procentowe prawdopodobieństwo występowania. Można z nich również wyczytać, gdzie i jakie panuje średnie ciśnienie baryczne, jaka jest średnia temperatura wody i powietrza, gdzie i jak często występują mgły, prądy, określenie ich prędkości i kierunku, gdzie wreszcie spotkać się można z postrachem żeglarzy – górą lodową. Te informacje są potrzebne, mało tego – są nieodzowne do zaprojektowania jachtu, który ma sprostać tym wszystkim trudnościom, jakie funduje nam pogoda, całkiem nie taka słodka, jak by można sądzić z niebieskiego, miłego koloru mapy.

Wpatrywałem się w te mapy całym wieczorem. Wyobrażałem sobie ogromną przestrzeń wody, wcale nie martwą, lecz żywą, ruchomą, sfalowaną. Wiedziałem, że jej życie sterowane jest pogodą. Pogodą – jak dziewczyna kapryśną, zmieniającą się szybko i stale. „Nie ma prawa dla orła, wiatru i serca dziewczyny” – napisał Puszkina, pogodą jednak szczęśliwie rządzą prawa fizyki i chyba tak jest lepiej, niż gdyby miało być odwrotnie.

Analizując trudne warunki żeglowania stworzone przez zmienne czynniki pogodowe, starałem się wyobrazić sobie jacht, który te warunki będzie nie tylko znosił, ale będzie je wykorzystywał. Nowoczesne żeglarstwo regatowe jest przecież aktywną formą „uprawiania” morza jako żywiołu i polega nie na obronie przed żywiołem, lecz na jego atakowaniu. To ofensywne traktowanie morza jest niczym innym, jak wykorzystywaniem sił przyrody do

celu, jakim jest szybka żegluga. Wiedziałem, że to wykorzystywanie będzie zależało od człowieka, jego możliwości, od jego sił i ochoty. Wiedziałem, że sam jacht, bez czynnego udziału człowieka, nie będzie szybko płynął. Że w zależności od tego, czy w danej chwili jest wysoka czy niska, długa czy krótka fala, regularna czy splątana w swym kształcie, długości, wysokości i kierunku, czy wiatr jest stały, czy zmienia swój kierunek, prędkość, czy zmieni się za chwilę, czy za godzinę – w zależności od tego wszystkiego człowiek musi ustawić jacht. I tylko on potrafi uczynić to najlepiej, nadać mu optymalny kierunek w stosunku do trasy regat, do fali, do wiatru. Dobrać odpowiedni rodzajem i powierzchnią zestaw żagli. Poprawić ich kształt poprzez regulację całym systemem lin. Ustawić żagle pod właściwym kątem względem siebie i względem jachtu. Sprawdzić, czy to, co zrobił, jest tym najwłaściwszym zespołem czynności nadających jachtowi największą możliwą do osiągnięcia w tych warunkach prędkość, a w razie potrzeby poprawić, zmienić, wyregulować. Zmusić jacht sterem do maksimum prędkości. Jeśli trzeba udać się pod pokład – ustawić samoster, skontrolować jego działanie, poczekać na skutki. Znow go poprawić i ponownie sprawdzić. Za chwilę, bo któryś z czynników się zmienił, znowu powtórzyć czynność, a czasem wszystko wykonać od nowa. Jednym słowem, człowiek cały czas musi działać, musi być aktywny, musi na to mieć ochotę. Będzie ją miał, gdy będzie wyspany, wypoczęty, suchy i wygrzany. Trzeba mu więc stworzyć pełny komfort na pokładzie i pod pokładem. Trzeba mu dać jacht, na którym nic się nie będzie psuło, rwało, łamało, uciekało, gubiło. Ponieważ jest to niemożliwe – zawsze musi coś „wysiadać” – trzeba na tę ewentualność przygotować urządzenia zastępcze, specjalnie przystosowane. Przykładowo: w instalacji elektrycznej jest zwarcie, włącza się drugą, zapasową. Jeśli nie ma możliwości zastąpienia, musi być przewidziana możliwość szybkiej i łatwej naprawy. A więc powinien to być jacht niezawodny, by nie tracić czasu, sił i humoru na permanentne naprawy.

Wiedziałem ten jacht płynący wśród zimnych mgieł Great Bank of Newfoundland, widziałem go, jak zbliża się szybko, bezbronny i ślepy, do góry lodowej, cichej, zdradliwej, złowrogiej bryły lodu, słyszałem huk uderzenia, chrzęst łamanego poszycia i szum

wody wdzierającej się do wnętrza jachtu. Te wrażenia, te katastroficzne widoczki, jakie podsuwała mi wyobraźnia, były tak realne i tak oczywiste – oczywiste było to, że z całą pewnością trafię i wjadę na górę lodową – iż zanotowałem sobie to jako coś, co musi się znaleźć na liście spraw, o których mam pamiętać przy projektowaniu jachtu.

Często w wyobraźni zamiast góry lodowej pojawiał się tankowiec, kontenerowiec czy inny ekspresowiec, tnący jak brzytwa nie kończące się szeregi fal, spokojnie, beztrosko, bez wysiłku i oczywiście uderzający prosto w burtę jachtu. Albo znów trawler rybacki z długim stalowym trałem wleczonym za rufą.

Wpaść na górę lodową i zatonać, czy zginać pod tankowcem to jeszcze jest nie najgorzej, bo bardziej honorowo, przynajmniej w porównaniu z zatonięciem jachtu przedziurawionego przez pływającą belkę albo przez stalową beczkę pełną śmieci, którą czasem wyrzuci jakiś statek. To wszystko prowadzi do oczywistego wniosku, że jacht musi być bezpieczny, mocny, odporny na zderzenia, uderzenia, na niszczące, rozbijające działanie wysokiej sztormowej fali. Musi posiadać system ostrzegania, w razie zbliżania się do góry lodowej czy statku. A jeśli mimo to zderzenie nastąpi, musi mieć odpowiednią konstrukcję i urządzenia pozwalające na uniknięcie czy choćby ograniczenie dotkliwych, a nawet tragicznych skutków wypadku.

Widziałem również ten jacht w ciemnościach nocy, atakowany, rzucony i zalewany przez fale, i w tej scenerii siebie samego, idącego po pokładzie w stronę dziobu, zmieniającego żagle, refujący, coś naprawiającego. Jedną ręką „dla siebie”, żeby nie wylecieć, nie przewrócić się, nie pokaleczyć. W drugiej ręce latarka. A czym robić? Zostawić latarkę? – nie. Puścić się, przestać trzymać się drugą ręką? I za burtę. Już widzę, jak jacht odpływa, oddala się idealnie samosterowny, światło na rufie coraz mniejsze, znika. Cisza, koniec. Nie, nie, nic z tego – oświetlenie. Musi być jasno jak w dzień. Na pokładzie i pod pokładem. Reflektory, lampy, lampki. Silne światła pozycyjne. Stały silny reflektor skierowany na żagle. Muszę widzieć żagle, musi je widzieć każdy zbliżający się statek. Drugi reflektor świecący z masztu na pokład. Trzeci ruchomy, ręcznie kierowany tam, gdzie potrzeba, lub tkwiący w stałym zamocowaniu. Trzeba dobrze

widzieć, trzeba dobrze słyszeć. A więc podłuch – megafon, który jest również mikrofonem, wzmacniacz, głośnik. Mikrofon pod wodą, by słyszeć hałas wytwarzany przez śrubę i maszynę zbliżającego się statku.

Jacht ma wygrać. Ma dopłynąć do mety możliwie najkrótszą drogą, jak najszybciej, jak najpewniej, bez błędzenia nawigacyjnego i bez błędzenia wśród nieprzewidzianych zmian pogody. Musi być nie tylko wygodny, komfortowy, niezawodny, mocny, bezpieczny, łatwy w obsłudze, wyposażony w doskonałe instrumenty i przyrządy nawigacyjne, radiowe, elektroniczne przyrządy kontroli prędkości, przyspieszeń, kursu, wiatru, głębokości wody, temperatury, ciśnienia, ale musi być przede wszystkim szybki. A to znaczy, że powinien posiadać cały zespół cech, które niestety albo się wzajemnie kłócą, albo wręcz wykluczają, a prawie nigdy nie zgadzają z sobą. Musi być długi, lekki, stateczny, sterowny. Zależnie od stanu morza i siły wiatru raz powinien być wąski, raz szeroki, raz lekki, raz ciężki, raz wysoki – przeżaglowany, raz niski – niedożaglowany. Wszystkiego się pogodzić nie da, więc decyzje są trudne. Z czegoś trzeba zrezygnować, ale pewne cechy pozostawić jako konieczne lub nie do uniknięcia.

Początkowo pomyślałem o starcie w „OSTAR-76” właśnie na „Ogarze”, gdyż długość jego linii wodnej przekraczała zaledwie o siedem centymetrów limit przewidziany dla klasy „Jester”. Wystarczyło dokonać małej korekty trymu, czyli tak rozłożyć na jachcie ciężary, by rufa nieco się uniosła, i już jacht „siedziałby” w klasie. Za tym pomysłem przemawiały takie argumenty: po pierwsze jacht już jest, po drugie – jest to jacht bardzo szybki, szczególnie na wiatr, w ciężkiej pogodzie i właśnie w takich warunkach uwidaczniała się jego wyraźna przewaga nad większymi jachtami.

Miał jednak cały szereg słabych punktów – przede wszystkim jest niedożaglowany i brak ten odczuwa się dotkliwie przy słabnącym wietrze, kiedy stan morza jest jeszcze wysoki jako pozostałość po wietrze silniejszym. Kolejną wadą, która powoli, ale skutecznie ochładzała mój zapał do startu na „Ogarze”, było zupełne nieprzystosowanie jachtu do obsługi przez jednego człowieka, będące konsekwencją tego, że projektując go, uczyniono

wszystko, aby siedmioosobowa załoga, pracując na jego pokładzie, wzajemnie sobie nie przeszkadzała. Tak więc doskonała funkcjonalność tego jachtu jednocześnie ograniczała możliwości jednoosobowej obsługi.

Ostatecznie na decyzji zaniechania startu na „Ogarze” zaważyło przysłane wkrótce uzupełnienie do regulaminu, z którego wynikało, że „Ogar” jednak wyskoczy z klasy „Jester”, gdyż ma tak nisko nad wodą zawieszoną rufę, że nie pomoże żadne manewrowanie ciężarami; rufa nie podniesie się wystarczająco i jacht nie zmieści się w wyznaczonych limitach pomiarowych.

A więc: nowy jacht. Po wnikliwych rozważaniach należałoby wyeliminować wady, pozostawić zalety, a nawet je wyostrzyć. Wpasować idealnie do górnych granic pomiarowych, tak by uzyskać jacht możliwie jak największy. Zwiększyć zdecydowanie powierzchnię ożaglowania, stateczność kursową, bo „Ogar” zachowuje się jak duża dingi, jest nerwowy i na sekundę nie można wypuścić z rąk steru. Poprawić stateczność. „Taurusy” są bardzo twarde, bardzo stateczne przy małych kątach przechyłu, ale końcowa stateczność, kiedy jacht przechylił się o 90°, jest już niebezpiecznie mała i dalsze przechylanie jachtu na skutek dynamicznego działania fali mogłoby się skończyć nieodwracalnym „grzybem”. Nowy jacht powinien zachować tę dobrą stateczność początkową, uzyskaną dużą szerokością kadłuba, konieczną i wprost bezcenną w regatach, bo pozwalającą na niesienie dużych żagli bez przesadnego przechyłu, ale jednocześnie powinien zapewniać bezpieczeństwo przez zastosowanie głębokiego finkila z nisko umieszczonym środkiem ciężkości. Przepisy nie ograniczały tu zanurzenia i można było sobie na to pozwolić, pomijając wynikające stąd niewygody na płytkich wodach. W końcu jacht ten ma płynąć przez Atlantyk, a nie przez rzeki i jeziora, gdzie miałoby to poważne znaczenie.

Takie właśnie myśli snuły mi się po głowie. Najpierw w Lymington, później w samolocie, gdy wracałem z Anglii, potem w czasie regat i podczas pierwszej samotnej próby na „Ogarze”. Były one rezultatem następujących po sobie dalszych prób, dalszych sprawdzianów, własnych również możliwości. Były nie tylko rezultatem, ale zachęcały do szukania nowych rozwiązań, zbierania doświadczeń. Były też wynikiem dyskusji o jachcie z

Edżką, Jurkiem i Czesławem, choć ten ostatni traktował rzecz z przymrużeniem oka, nie całkiem wierząc w ostateczny efekt mojego zapatu. Dawał mi jednak trochę czasu na przemyślenia i rysowanie przyszłego jachtu. Nie były to jeszcze rysunki warsztatowe, raczej jakby marzenia w formie szkiców. Rozważałem najbardziej nieraz fantastyczne czy z pozoru głupie pomysły, żadnego nie odrzucając z góry – na to miałem jeszcze sporo czasu. Wędrowały do kosza dziesiątki arkuszy kalki. W domu robiłem szkice na czym się dało – na luźnych kartkach, na serwetkach, na marginesie gazety. Zapiski, notatki w kalendarzu i na pudełku zapalek. Coś jednak z tej „sterty makulatury” przydało się do tworzenia ostatecznego kształtu jachtu.

Byłem trochę wyłączony z życia towarzyskiego, wiem o tym, że są osoby, które odsunęły się ode mnie czy od mojego domu w przekonaniu, że je ignoruję lub zgoła nie dostrzegam. Próbowałem się usprawiedliwiać, że jacht to nie przedmiot, to trochę dzieło sztuki i w jego tworzenie trzeba włożyć duszę, trzeba się w jakimś sensie temu sprzedać. Nie wystarczy sprzedać się na czas zawarty pomiędzy godziną siódmą rano a trzecią po południu. Trzeba z tym zasypiać, z tym się budzić. Ci, którzy to zrozumieli, zostali mi najwierniejsi. Na ich czele, na najdalej do przodu wysuniętej pozycji małeńka Kropka, najpiękniejsza pod słońcem czarna spanielka z białym, krzywo związanym krawatem na kosmatej piersi.

Niepokoje i decyzje

Na jedno nie mogłem się dotąd zdobyć – na ogłoszenie swoich planów i na wystąpienie z tą sprawą do „odpowiednich czynników”. Odsuwałem to od siebie, jak coś niezwykle niesympatycznego. Jakbym w obawie przed pewną odmową chciał jak najdłużej żyć złudzeniami, cieszyć się marzeniem o nowym wspaniałym jachcie, zdolnym nie tylko do zamanifestowania obecności Polski na morzu, ale do wygrania regat.

Wyobrażałem sobie swoją wizytę u dyrektora stoczni. A więc dzwonię do sekretarki.

- Kotku, czy dzisiaj stary jest w humorze? Wypił już kawę? Co? Właśnie zamówił herbatę? To lepiej, zaraz tam będę, o ile tylko nie ma u niego nikogo. Jak ktoś przyjdzie do niego, to go wypłosz, powiedz, że będzie przez godzinę bardzo zajęty.

Po chwili, w gabinecie.

- Dzień dobry, dyrektorze, pogodę dziś mamy i jakoś dobrze dzień się zaczął...
- A, cześć, Kuba, siadaj, co powiesz nowego?
- No, właśnie, jak by to powiedzieć, nic nowego, a za lata regaty atlantyckie...
- No i co z tego?
- No właśnie, byłoby chyba nie najgorzej, gdybyśmy coś tam, tego. Ja bardzo chciałbym na jakimś jachcie, wiesz, może byśmy coś pomyśleli... może byśmy tak nowy jacht...
- Czy ty sobie zdajesz sprawę z tego, jak ty się w tej chwili wygłupiasz? Czy ty po ziemi chodzisz, czy bujasz w obłokach? Skąd ja ci wezmę na to środki? Fundusz płacy. Moc przerobową. Miejsce na budowę. A plan?! Z planu nikt mnie nie zwolni, cała stocznia nie dostanie premii, nie mam

zamiaru wyjeżdżać za bramę na taczkach przez twoje głupie pomysły. Czy ty myślisz, że ja nie mam co robić? Zamówienia na dwa lata. Limity, etaty, wskaźniki, głowa mnie od tego boli. Wynoś się z tymi mrzonkami, daj mi spokój, mam na głowie eksport, a nie regaty „OSTAR”

No, to mamy kłopot z głowy. Wobec tego trzeba napisać do Polskiego Związku Żeglarskiego. Tak, jak to zrobił parę lat temu Krzysztof. Odpowiedzą mi z pewnością, że sprawa jest „jak najbardziej aktualna”, że Związek zwróci się do odpowiednich stoczni z ofertami, zafunduje pokrycie dziesięciu lub dwudziestu procent kosztów i jeżeli zainteresowana tym stocznia wyrazi gotowość finansowania i budowy, to do sprawy powrócimy. Żeby jednak czasu nie tracić, trzeba rozpisać konkurs, dokonać eliminacji kandydatów do startu na tym jachcie. Kandydatów zgłosi się pewnie dwa razy tyle, co poprzednio, do „OSTAR-72”, a było ich wtedy piętnastu. Eliminacje to po pierwsze badania lekarskie. Zaglądna mi w zęby, policzą ubytki, braki. Zmierzą wzrost, wagę, obwód klatki, zobaczą, że brak mi jednego gruczołu chłonnego. Wykonam dwadzieścia przysiadów, zmierzą mi puls, ciśnienie. W wyniku tych szczegółowych badań zajmę dwudzieste piąte miejsce na trzydziestu kandydatów, bo czterech się przestraszy i nie przyjdzie, a u jednego stwierdzą krótkowzroczność. Później będziemy biegać na dystansie jednego kilometra: ja padnę w połowie drogi, bo jestem sprinterem i tramwaj doganiam, ale nigdy dalej nie biegałem.

Będziemy podnosić sztangę i pływać w basenie. Zostanie pięciu najlepszych i nie mam co do tego najmniejszych złudzeń, że mnie w tej piątce nie będzie. Piątka ta rozegra między sobą regaty eliminacyjne na „Finnach”, bo pięciu jednakowych jachtów morskich nikt naraz nie zorganizuje, a ponieważ żaden z tych pięciu nigdy w regatach nie startował, więc wygra je ten, którego wujek był przed wojną sędzią na regatach bojerowych w Kłajpedzie. Później ten, co wygra, będzie do nas przyjeżdżał co dwa tygodnie pilnować, czy mu wkrętów nie wbijają w jacht młotkiem, będzie zabierał zapis z termografu, będzie wyklócał się z nami o ciężar kotwicy, średnicę dryfkotwy i kolor pokryć na materace...

Nie mogłem wyzbyć się tych pesymistycznych wyobrażeń i... siedziałem cicho.

Wkrótce nastąpił zwrot w biegu wydarzeń, zupełnie nieprzewidywany.

Dzwoni do mnie Danusia:

- Kuba, dyrektor prosi cię do siebie.
- Nie wiesz, Kocie, czego on ode mnie chce? Może lepiej, by mnie nie było?
- Nie, chyba miła niespodzianka, jakiś teleks ze Zjednoczenia.
- Niedobrze, ale już lecę.

Wchodzę do gabinetu, słyszę „siadaj”.

- Krótko, bo zaraz wyjeżdżam. Dostałem ze Zjednoczenia polecenie zorganizowania małego przyjęcia. Dyrektor Znajewski chce osobiście pogratulować załodze „Ogara” postawy na Mistrzostwach Polski. Masz tu zgonić załogę, wtorek, dwunasta. Ma być Radio, Telewizja i prasa. Poza tym doszły mnie słuchy o tych twoich pomysłach z regatami samotnych, teraz będzie najlepsza okazja, żeby z tym wystąpić i napuścić na to Zjednoczenie. Pomyśl, napisz wnioski, przedstawimy sprawę.

W zapowiedziany wtorek, w samo południe, za długim stołem w gabinecie dyrektora stoczni zasiadło kilkunastu panów. Wielu z nich widziałem po raz pierwszy. Byli to dyrektorzy Zjednoczenia, któremu podlegała nasza stocznia. Pośrodku, naprzeciwko siebie, mam dyrektora naczelnego. Zwalisty, wielki, krótko ostrzyżone włosy, twarz żywa, poważna i bardzo sympatyczna. Patrzymy na siebie z pewną ciekawością. Ja odczuwam dodatkowo trochę niepokoju, co też ten człowiek poza słowami uznania, z pewnością lekko napuszonymi, będzie miał mi do powiedzenia. Jak się odniesie do naszego zaplanowanego ataku na fundusze potrzebne do budowy jachtu i do udziału w regatach. Wiem z opowiadań, że to człowiek ostry, decyzje u niego są krótkie i rzeczowe, zdania nie zmienia i słowa dotrzymuje. To bardzo ważne i liczę na to, że jeśli haczyk połknie, to sprawa się uda. Ale czy połknie? A jak odmówi? Powie, że obecna sytuacja finansowa, kłopoty z eksportem czy inne trudności stoją na przeszkodzie takiemu poważnemu przedsięwzięciu? Wtedy wiem, że nic nie pomoże, nie będzie nie tylko pieniędzy, ale nie będzie

zainteresowania Zjednoczenia. Również stocznia ustawi się do tego automatycznie tyłem. I nie będzie żadnego odwołania, nie pomogą żadne interwencje. Będziemy sobie pływać po Bałtyku na starzejących się jachtach, Stocznia będzie klepać tak długo serię jachtów, aż w pewnym momencie odbiorcy połapią się, że inni robią lepsze, spadną zamówienia i gorączkowo poszukiwać się będzie nowych konstrukcji i sposobów, by tę nową konstrukcję reklamować jako lepszą od poprzedniej. A tymczasem minie rok 1976 i okazja, by trochę narozrabiać między Francuzami i Anglikami, przeminie bezpowrotnie. A oni tam na pewno szaleją, badają w tunelach i basenach nowe, śmigła kadłuby, nowe rozwiązania żagli. Może już wybudowali jakiś dziwoląg na pięciu nogach i siedmiu płatach, obrotowe skrzydła, wahadłowe maszty? Może w tej chwili po ciepłych wodach Morza Śródziemnego śmiga taki siedmiopłat w tumanach rozpylonej wody, chłopcy w krótkich spodenkach, między nimi rządzi Tabarly ze swoją brązową zaciętą twarzą i bystrymi oczkami regatowego lisa. Może gdzieś na zachodnim wybrzeżu, w jakiejś tajemnej stoczni ukrytej w skałach, wesołe zwykle oczy Alaina Colasa, teraz przymrużone, uważnie obserwują spawanie nowego aluminiowego draństwa, ogromnego ptaszyska, które ma przefrunąć w parę dni Atlantyk. A z tamtej strony Atlantyku? Też im się marzy, by dolać wreszcie Europejczykom, by udowodnić, że nie tylko w America's Cup są bezkonkurencyjni. Biura konstrukcyjne, technika kosmiczna, ośrodki doświadczalne, miliony dolarów, trusty mózgów. Próby, eksperymenty, eliminacje.

A my? Słowiańskie dusze, fantazja kozacka, jasne łany, trochę piachu nad zimnym Bałtykiem. Czasami ostrogi i głowa naprzód. Rolnicza kraina zorana jak żadna w świecie gąsienicami czołgów wrogich i sojusznich. Stawiamy huty, elektrownie i petrochemie. Nadrabiamy zaległości, wymieniamy tory i budujemy autostrady. Mamy więcej przed sobą niż za sobą, mamy sprawy arcyważne, zamierzenia gigantyczne. Mamy kłopotów i trudności co niemiara. Dobrze, że trzęsienia ziemi nas omijają, chociaż wcale nie jest pewne, czy pierwsze zaraz nie nastąpi, jak się tylko z tym jachtem ktoś wychyli.

Myśli mam czarne, a wszyscy są dostojni i uroczyści, czekają na oficjalną przemowę. Dyrektor Bąk, jak przystało gospodarzowi, sięga dyskretnie do biurka i każdemu dostaje się po kielichu.

Koniak. Wyraźnie wbrew zakazom premiera, ale wznoszenie toastów pepsi-colą jeszcze się w Polsce nie przyjęło.

Przy końcu stołu zgrupowała się szajka dziennikarska. Jest Jurek Wohl z „Głosu Szczecińskiego”, jest Bohdan Czarnecki z Radia i Andrzej Androchowicz z Telewizji. Jeszcze paru, ale z tą trójką zawarliśmy przymierze, wtajemniczeni zostali w plany ataku. O jachcie będziemy mówić: „Taurus-S”, specjalny „Taurus”, do specjalnych zadań. Oni z tym wyskoczą w odpowiednim momencie. Ich najwyżej pogoni Znajewski, ale oni to przetrzymają. Wymieniamy z sobą porozumiewawcze spojrzenia, dostrzegam optymizm w ich oczach.

Spokojny głos Znajewskiego dotarł do mnie w momencie, gdy robiłem głupią minę do Jurka Wohla.

– Kapitanie Jaworski, kiedy mi opowiadano o tym, coście zrobili na Mistrzostwach Polski, kazałem sobie to powtórzyć. Nie wiedziałem, że mam takich ludzi...

Jestem zaskoczony, Znajewski stoi, a ja siedzę. Nie wiem, czy wypada mi siedzieć, czy też mam stać. Ale skoro zwraca się do mnie i ja jestem taki tu ważny, to na wszelki wypadek siedzę dalej. Słucham i dowiaduję się, że postawa mojej załogi zyskała sobie uznanie najwyższego stopnia i że jest z nas dumny, i że nie jest w stanie godnie nas wynagrodzić. Czułem, jak rozpiera mnie pycha, ale po chwili zapadło milczenie i wszyscy robili wrażenie, jakby oczekiwali teraz na moją mowę. Nie było innej rady, trzeba było wstać. Podziękowałem, jak umiałem, i wykonałem podstępny manewr, aczkolwiek bardzo pompatyczny.

– Panie dyrektorze, nikt wtedy nie myślał o nagrodach. Motorem naszego działania była ambicja. Ta sama ambicja, która inspirowała nasze dalsze inicjatywy. Przychylny stosunek do nich pana i dykcji Zjednoczenia będzie dla nas stanowić najlepszą nagrodę.

Oczekiwałem teraz, że dyrektor sam się wmanewruje w uliczkę bez wyjścia, zapewniając o nieustannej gotowości Zjednoczenia do pełnego popierania wszelkiej inicjatywy. A poparcie to fundusze. Na to tylko czekają moi żurnaliści, którzy szybko

przystąpią do frontalnego ataku i już się nam dyrektor nie wykręci od sypania forsa.

Moja duma z tego chytrego planu została rozwiana szybciej, niż zdążyła mnie ogarnąć, bowiem ku mojemu zaskoczeniu usłyszałem w odpowiedzi, że moja cienka aluzja została pojęta i dyrektor domyśla się, że zmierzam wprost do Plymouth, o czym już co nieco do niego zdążyło przecieknąć. Chciałby teraz usłyszeć coś więcej na ten temat.

W jednej sekundzie – milowy krok. Rozpoczęła się podniecająca dyskusja o celowości startu w regatach, o konieczności sięgania po sukcesy. Przedstawiliśmy z Czesławem koncepcję jachtu, mieliśmy już przecież gotowe założenia projektowe i prawie ukończony projekt wstępny. Czesław nieraz dawał mi wyraźnie do zrozumienia, że cała ta impreza jest dla niego najfatalniejszym interesem, bo prysnę mu z jego biura na pół roku, a jak wrócę, to będę taki ważny, że już zupełnie straci nade mną władzę jako zwierzchnik. Teraz bezczelnie zapewniał, że będzie to najszybszy jacht na świecie, gdyż pochodzi z jego zespołu konstrukcyjnego i będzie prowadzony w regatach przez jego znakomity personel. „Brawo, szefie! Razem podbijemy świat”.

Padło pytanie. Najważniejsze.

– Ile trzeba wam na to pieniędzy?

Walnąłem z grubej rury.

– Wyniki w regatach są proporcjonalne do nakładów finansowych ... Trzy i pół miliona – nabrałem oddechu – i trochę dewiz na konieczny import urządzeń i wyposażenia.

– Daję połowę. Resztę musicie uzyskać z innych źródeł. O dewizy będziemy martwić się później. Dyrektorze Bąk, proszę mi przedłożyć odpowiednie wnioski w tej sprawie. Życzę wam powodzenia.

Żurnalistomomal nie zagotował się atrament.

Do mnie należało myślenie o jachcie, szukanie optymalnych rozwiązań i przenoszenie tego na rysunki, a później osobisty nadzór nad budową. Musiałem również zabrać się za samego siebie, trochę się pouczyć, przypomnieć sobie nawigację na wielkich wodach, poprawić nie najlepszą angielszczyznę i

wreszcie utrzymać sprawność i kondycję fizyczną. Zdawałem sobie sprawę z tego, że jeśli jeszcze zajmować się będę sprawami organizacyjnymi, finansowymi i formalnymi, to nie starczy mi na wszystko czasu. Coś będzie się odbywało kosztem czegoś, czyli na którymś odcinku przygotowań nastąpi zacięcie; może być drobne, ale równie dobrze może przynieść następstwa katastrofalne.

A przygotowanie musi być drobiazgowie. Wiem przy tym, że sam jestem roztargniony, niesystematyczny, niekonsekwentny i wcale przez życie nie idę przebojem, o co wielu mnie posądza. Ponadto jestem bałaganiarzem i nie mogę zdobyć się na uporządkowanie swojego otoczenia – mam na myśli otaczający mnie świat przedmiotów, drobiazgów, notatek, pomieszczeń, w których żyję i pracuję, nawet osób, z którymi mam do czynienia. Jestem tolerancyjny i mało wymagający i to również odnosi się do własnej osoby.

Zawsze zazdroszczę tym ludziom pedantycznym, że wszystko mają ponotowane w jednym kalendarzu, wypunktowane, poszufladkowane i jadą przez życie prosto, wygodnie, pełni przy tym zadowolenia z siebie.

Nic więc dziwnego, że postanowiłem od początku koncentrować się na problemach technicznych, mając nadzieję, że pozostałe sprawy ktoś weźmie w swoje doświadczone, urzędnicze ręce. Jestem pracownikiem stoczni, członkiem jachtklubu, więc mam dyrektorów i prezesów. Mam poparcie i wsparcie Zjednoczenia. Polski Związek Żeglarski to także instytucja, której zależy na tej zabawie.

Mam wreszcie kolegów stoczniowców, ludzi budujących jachty: skutników, mechaników, żaglomistrzów. Wielu z nich pływało ze mną, razem przeżyliśmy niejedno złe i dobre. Liczę na nich, zwłaszcza na tych ostatnich. Jakoś to będzie.

Życie pokazało, że się w tych rachubach trochę przeliczyłem, i to w obydwie strony. Rozpoczął się – trwający aż do startu w Plymouth – bardzo trudny okres mojego życia, i tak przecież nie uśłanego kwiatami. Spotkałem się wtedy z nadzwyczajną życzliwością, z pomocą, o którą nie zabiegałem, i także z fałszywie ukrytą niechęcią, a czasami nawet ze sprytnie

podstawioną nogą. Mam wrażenie, że właścicielom tych nóg – była ich zresztą nieliczna garstka – sprawiało to przyjemność.

W ten sposób wszyscy są usatysfakcjonowani; dziś cieszę się, że w jakimś stopniu byłem tego przyczyną.

Zainteresowanie sprawą udziału w „OSTAR-76”, okazane przez dyrektora Znajewskiego na spotkaniu w stoczni, i zapewnienie pokrycia w połowie kosztów, to jeszcze za mało, by można było rozpocząć budowę jachtu. Do tego potrzebne jest złożenie w stoczni zamówienia przez armatora, przyszłego właściciela jachtu, czyli przez klub. Ale armator musi mieć gwarancję, że do jego pustej dotąd kasy wpłyną odpowiednie kwoty. Częściowo pochodzić one będą ze Zjednoczenia, lecz przelane zostaną wtedy, gdy stocznia wystąpi z wnioskiem i zapewnieniem, że jacht wykona. Z takim zapewnieniem stocznia się nie kwapi, bo przypominałoby to dobrowolne wkładanie głowy pod gilotynę – wyjaśnienie znajdzie Czytelnik na następnych stronach – przede wszystkim zaś nie może tego uczynić, dopóki nie wpłynie zamówienie. I tak kółko się zamknęło. Rozpoczęło się bezradne dreptanie w miejscu, trwające blisko dwa miesiące.

W tym właśnie okresie redakcja „Głosu Szczecińskiego” objęła cichy i nieoficjalny jeszcze patronat nad „akcją «Taurus-S»”. I trzeba sprawiedliwie przyznać, że gdyby nie to, nie doszłoby ani do startu w regatach, ani do ukazania się tej opowieści. W gazecie pojawiła się w owym czasie cała seria notatek, informacji i wywiadów, czasami nieco napastliwych i z wymownymi znakami zapytania. Zgodnie ze znaczeniem słowa „prasa” musiało dojść do tego, że ktoś nacisku nie wytrzyma. I rzeczywiście.

Nieraz jeszcze, już w trakcie budowy jachtu, ukazujące się w prasie informacje o postępach i zahamowaniach potrafiły sprawę wyleczyć z pewnej zadyszki.

Decyzja o budowie jachtu i moim udziale w regatach przypieczętowana została na konferencji, którą zwołał dyrektor Zjednoczenia Czesław Znajewski pod koniec listopada 1974 roku, zaniepokojony tym, że nic się nie dzieje, z wyjątkiem beznadziejnie upływającego czasu. Konferencja dyrektorów Zjednoczenia, dyrektorów stoczni, przedstawicieli Polskiego Związku Żeglarskiego, jachtklubu i prasy ustalić miała najpierw,

czy jacht może i ma być wybudowany, a jeśli tak, to kiedy, za ile i kto na to da fundusze.

Trudnością numer jeden był fakt, że stocznia od dłuższego czasu nie czeka na klienta, lecz przeciwnie, klienci czekają na jachty przez nią budowane i kolejka jest dość długa. Ponadto stocznia nie produkuje „na magazyn”, lecz każdy jacht jest z góry zaplanowany dla określonego kontraktom odbiorcy. Kontrakt przewiduje termin oddania jachtu i kary pieniężne w przypadku przeciągania tego terminu. Wstawianie do planu dodatkowego jachtu – do tego jeszcze nietypowego, nieseryjnego – było praktycznie niemożliwe, przysparzało trudności, zdawać by się mogło, nie do pokonania. Jest bowiem wiadomo, że przedsiębiorstwa mają limitowany fundusz płac, nadgodzin też nie wolno stosować ponad określoną sumę, występują również kłopoty z miejscem na budowę jachtu.

Miał więc dyrektor stoczni ciężkie życie, gdy na samym wstępie padło pytanie pod jego adresem, czy stocznia podejmie się tego zadania. Zdawał sobie sprawę, że nie po to dyrektor Zjednoczenia ściągnął do Gdańska kilkanaście osób, by po dziesięciu minutach poinformować, że przyjechali tu wszyscy wskutek nieporozumienia. Wiedział, że jacht będzie budowany, że kłopotów nie uniknie, ma jednak duszę wytrawnego kupca, więc starał się, jak mógł, by przy tej okazji jak najwięcej utargować.

Rozpoczął się targ. Ucięty krótko obietnicą przyznania żądanej kwoty funduszu nadgodzin, jak również przydzielenia odpowiedniej liczby dewiz. Stary lis, oczywiście zażądał dwa razy więcej niż potrzeba. Dostał bez większych oporów. Teoretycznie wprawdzie, bo gdy rozpoczął się nowy rok, a więc zaledwie miesiąc później, przyszyły nowe ograniczenia dotyczące zarówno stosowania nadgodzin, jak i importu. Do dziś nie rozszyfrowałem, czy nie była to przypadkiem obietnica świadomie nierealna, ale dana po to, aby maszyna zaczęła się kręcić.

Padła pierwsza przeszkoda. Pozostało jeszcze ustalić, jak zebrać drugie pięćdziesiąt procent funduszy potrzebnych do budowy jachtu. Zapytano przedstawiciela Polskiego Związku Żeglarskiego, w jakim stopniu Związek zamierza w tym partycypować. Weselej

zrobiło się na sali, gdy z całkowicie poważną miną oświadczył on, że Związek jest bardzo tym zainteresowany. Nawet tak dalece, że jest skłonny rozważyć oferty, jakie wkrótce spodziewa się otrzymać z obydwu stoczni, w Gdańsku i w Szczecinie. Związek bowiem wysłał był do tych stoczni pisma zachęcające do przedstawienia propozycji w formie ofert. Oczekuje więc na dokumentację jachtów, na przedstawienie kandydatur osób, które wchodzi w rachubę jako prowadzące jacht w regatach, na preliminarze i kosztorysy. Kiedy to otrzyma i uzna, że ma to ręce i nogi, z pewnością nie odmówi swojego udziału.

O mało nie doszło do owacji na jego cześć, bowiem poczuli się wszyscy, jakby właśnie oglądali wschód słońca. Potraktowano to jednak poważnie, jako zapowiedź dorzucenia paru złotych do kasy, co istotnie później nastąpiło.

Uznano też za konieczne powołanie w Szczecinie społecznego komitetu organizacyjnego, którego celem byłoby szukanie i zebranie pozostałych funduszy oraz nadzorowanie przebiegu przygotowań, pomoc w załatwianiu rozlicznych spraw i pokonywaniu przeróżnych trudności, jakie zawsze takiemu przedsięwzięciu towarzyszą. Na zakończenie konferencji dyrektora stoczni Edmunda Bąka mianowano osobą „upoważnioną w imieniu Zjednoczenia do operatywnego pokonywania trudności i rozwiązywania bieżących problemów”.

Patrzyłem w tym momencie na niego, starając się odgadnąć, jak przyjmuje tę funkcję – jako złośliwy kawał, jako dopust boży, czy może jako zaszczytny kredyt zaufania?

Szkolny błąd

Jutro po południu rozpoczniemy razem ostatnią batalię. Będziemy sami – Ty i ja. Będziesz mnie niósł znowu dookoła Christianso. Będę dla Ciebie jak zwykle brutalny, będę od Ciebie wymagał posłuszeństwa, będę Cię prosił, abyś mi nie robił kawałów, a na mecie pogłaszczę Cię po pokładzie w nagrodę, że mnie nie zawiodłeś. Potem będę Cię musiał pożegnać, oddać Cię w inne ręce, przekazać „zgodnie z księgą inwentarzową”.

Będzie to dla mnie smutne rozstanie, przywiązałem się do Ciebie przez tych pięć lat. Właściwie nigdy mnie nie zawiodłeś. Jeśli nawet czasami nie wytrzymałeś naszego nieostrożnego obchodzenia się z Tobą, to miałeś do tego pełne prawo. Jesteś lekki i delikatny, wymagasz czułej opieki, doglądania i pielęgnowania. Nie złamałby Ci się maszt, gdybyśmy w porę wymienili nadwątłony saling. Nie urwałby się ster, gdybym pomyślał wcześniej i postarał się o wymianę wadliwie zaprojektowanego statecznika. To była moja wina, a Ty dochowałeś mi wierności, byłeś wspaniałym, jak Twoje imię, okrętem.

Stałem na betonowym nabrzeżu Wałów Chrobrego i patrzyłem z góry na „Ogara”. Rzadko go tak oglądam, w stoczniovym basenie jego pokład jest zawsze wyżej niż keja. Teraz wydawał mi się jeszcze szerszy niż zazwyczaj, takie żelazko do prasowania.

„Ciekawe – myślałem – jak będzie wyglądał z tej samej pozycji Spaniel. Będzie o cały metr dłuższy, co przy tej samej szerokości uczyni, że stanie się dużo smuklejszy, dziób będzie miał ostrzejszy i rufę węższą”.

Wszyscy już przyszli na nabrzeże z uroczystości otwarcia regat, która odbyła się w jednej z pięknych sal Wyższej Szkoły Morskiej. Przed odpłynięciem na start do Świnoujścia pozostała nam jeszcze odprawa na szkolnym statku „Nawigator”, stojącym,

podobnie jak wszystkie jachty uczestników regat, przy Wałach Chrobrego w Szczecinie. Stłoczeni na ciasnym mostku „Nawigatora” wysłuchaliśmy ostatnich komunikatów komisji, każdy otrzymał „instrukcję żeglugi”. Zupełnie niepotrzebnie – jak się później okazało – zapamiętałem rozmowę między Sędzią Głównym Regat Aśką Zdrojewską a dowódcą „Nawigatora” kapitanem Adamskim.

– Kiedy pierwsze jachty mogą osiągnąć Christianso? Marny na pokładzie Telewizję, dziennikarzy i warto być na półmetku przed jachtami.

– Jeśli będą korzystne warunki, silny wiatr, a na to się zanoszi, to w granicach dwunastu godzin, czyli wcześniej rano.

– To, co dla jachtów jest korzystne, ogranicza moją szybkość i może się zdarzyć, że później nie zdążę do Świnoujścia na metę, jeśli będę czekał pod Christianso na wszystkie jachty. Jak one mogą się rozciągnąć?

– Nie jest konieczne czekanie na wszystkich, nie idzie nam o kontrolę okrążenia wysp. Ważna jest obecność statku przez pewien czas, w połowie trasy, choćby ze względu na bezpieczeństwo. Statek powinien być ponownie w Świnoujściu przed pierwszymi jachtami na mecie.

– W takim razie poczekam pod Christianso na pierwsze dwa, trzy jachty i potem idę prosto do Świnoujścia, tak by zdążyć przed nimi.

To ostatnie zdanie – nie wiedzieć po co – utkwiło mi w pamięci. Blisko dwadzieścia jachtów jest już w pobliżu statku Komisji na starcie. Jak zwykle nerwowa manewrówka przy dość silnym północno-zachodnim wietrze. Start będzie półwiatrem, pójdziemy kursem wprost na Due Odde, na północny wschód. Duże jachty nam zwieją, bo te długie koryta rozwijają wtedy skrzydła, które zwykle mają niemrawo podwinięte, gdy trzeba halsować lub gdy wiatr jest słabszy. „Dar Szczecina”, osiemnastometrowy smok, i niezwykle groźny właśnie w półwietrze „Polonez”. Jak się ten kierunek i siła wiatru utrzymają przez dwadzieścia cztery godziny, to te dwa jachty będą nie do ugryzienia, bo wracać też nam przyjdzie półwiatrem.

Trzymam się z daleka od tłoku, sprawność manewrowania przy jednoosobowych załogach jest bardzo kiepska i można zostać paskudnie rozjechanym przez kogoś, kto szamotać się będzie z szotami czy baksztagami. Poszedłem więc daleko w górę, pod wiatr, mam drobne kłopoty ze zmianą „jedyнки” na foka, bo zaczyna przywiewać do sześciu. Zmieniłem żagle, a teraz doszły nieporozumienia z samosterem, który niespodziewanie zaniemógł. Para rąk to jednak sześć razy za mało i w efekcie tego spóźniam się na start prawie dziesięć minut. Nie sam jednak. Na starcie spotykam się z jeszcze jednym maruderem, który nie ustępuje mi, pomimo że mam prawo drogi. Robię zwrot, potem drugi, tracę dalsze minuty, ale po chwili jestem wolny i mogę doznawać rozkoszy gonienia rywali. Pocieszam się, jak mogę, co wcale nie jest łatwe, gdy czołówka odjechała przez te dziesięć minut na odległość jednej mili. „Dar Szczecina” oczywiście na prowadzeniu, dalej „Polonez” i „straż pożarna” – na czerwono pomalowany „Karfi”. Cała ta trójka ma z miejsca przewagę nad resztą.

Po godzinie dochodzę do czekającej na mnie motorówki z ekipą TV, która już nakręciła tych pierwszych, a teraz dobierze się do mnie. Mam z Jurkiem Wohlem, który tam rządzi, łączność za pomocą „walkie-talkie”.

– Kuba, będziemy kręcić, tylko nie siedź w kokpicie, ale rób coś na pokładzie.

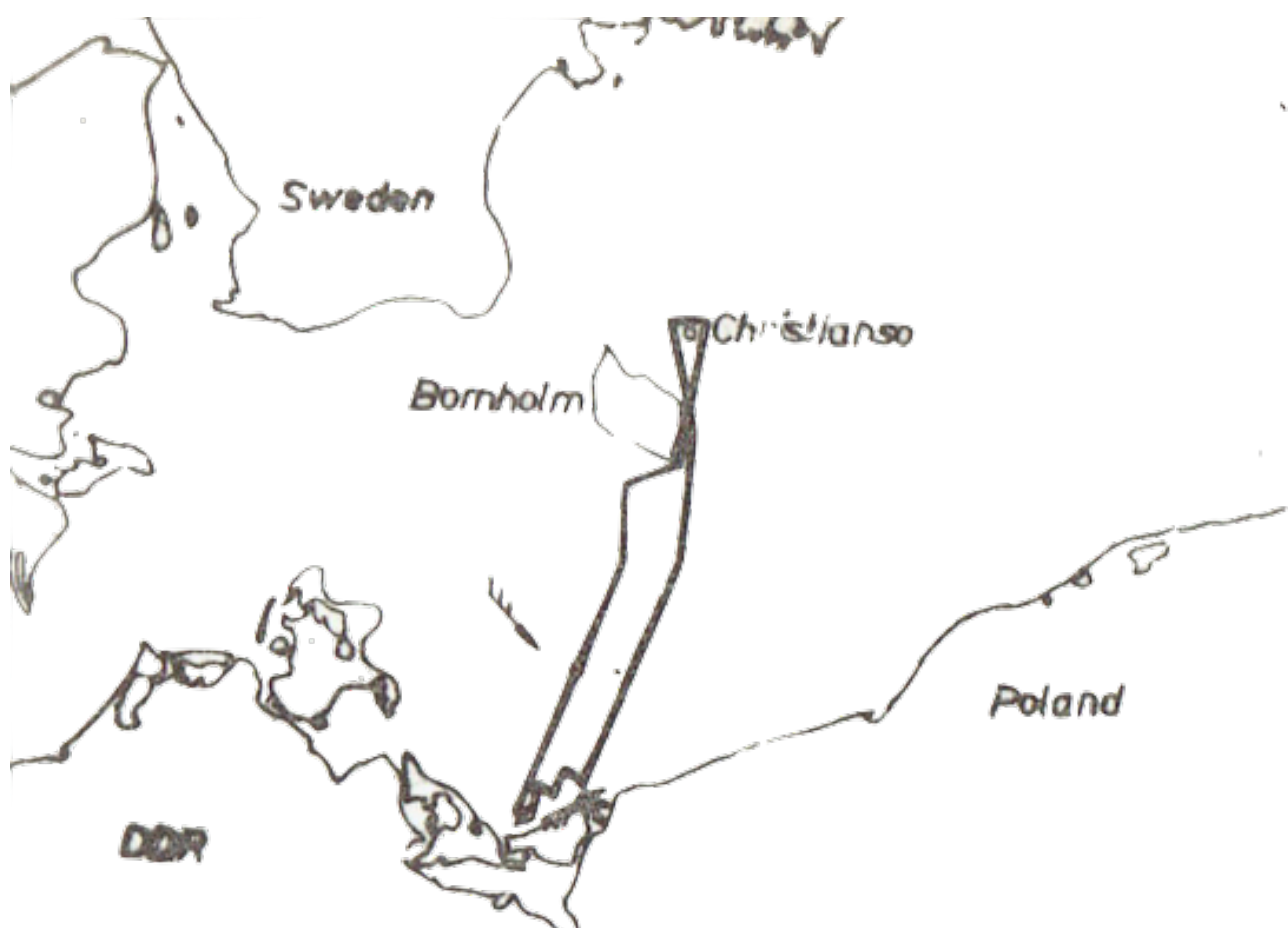
– Kiedy ja muszę tu siedzieć, bo steruję, nigdy inaczej tej bandy nie dogonię, zresztą samoster mam do kitu i nigdzie się nie ruszę od steru.

– Bądź człowiekiem i pójść do masztu, rób coś na dziobie, wszystko jedno co.

– Ale ja tam nie mam żadnego interesu, co tam będę robił poza szczerzeniem zębów do ciebie? Nie będę się wygłupiał, wszyscy się poznają na tym, że to komedia.

– Wymyśl coś koniecznie, udawaj, że robisz coś, mocujesz, obojętne co. Ciężkie jest życie aktora TV. „Poczołgałem się” po pokładzie z krawatami w ręku i nawet przydało się to, bo genna była niedbale przywiązana i trochę żagla uciekło z pokładu. Nie

mogłem do wieczora dojść ani „Poloneza”, ani „Karfięgo”. „Dar Szczecina” uciekł na trzy mile i ledwo go było widać. „Poloneza” miałem najbliżej, „Karfi” był dużo wyżej i pół mili z przodu, a resztę przeciwników już miałem za sobą. W takiej sytuacji zastał nas zmrok i wtedy dopiero rozpoczęły się właściwe regaty. Wiatr zaczął cichnąć, kręcić raz na południowo-zachodni, raz na północno-zachodni. Zaczęły się drobne bitwy na spinakery, zmiany żagli, prawdziwe i zmyłkowe. Widzieliśmy się wzajemnie, noc była jasna. Postawienie spinakera na „Polonezie” niewiele pomogło, zaczął zostawać, a my z Jurkiem wzięliśmy się spokojnie za siebie. Zacząłem mu podjeżdżać od dołu, zbliżać się zbieżnym kursem, gdyż miałem w słabym wietrze przewagę w postaci większej powierzchni żagli i chciałem to wykorzystać, nie tracąc przy tym kontroli nad nim. Powoli wychodziłem do przodu i po godzinie miałem niewielką przewagę.



7. Ostatni samotny rejs na „Ogarze”; wokół wyspy Christianso.

Są takie warunki, kiedy nie ma zdecydowanych różnic w prędkości między jachtami płynącymi blisko siebie na różnych żaglach. Różnice są wtedy tak małe, że bywają nierozpoznawalne, nawet przy pomocy precyzyjnych przyrządów elektronicznych, w które wyposaża się jachty regatowe. Często pozostaje wtedy, po zmianie żagla, długo czekać na skutek, obserwować, czy przeciwnik zbliża się, czy oddala. Jest to, szczególnie w nocy, bardzo trudne, a często złudne. Nierzadko bywa tak, że kiedy widzi się na konkurencyjnym jachcie stawianie czy zrzucanie spinakera, ma się nieodpartą chęć uczynić to samo, bo a nuż przeciwnik będzie po tej zmianie szybszy? Przegapienie tego może kosztować wiele. Czasami odwrotnie, trzeba zachować olimpijski spokój – często doprowadza to przeciwnika do rezygnacji z działania. Wtedy markuje się z kolei zmianę, czeka na błąd rywala. Takich rozgrywek taktycznych było tej nocy sporo.

Raz tylko dałem się Jurkowi nabrać na taki numer, kiedy, łobuz jeden, zrzucił spinaker, postawił do połowy genuę, a po chwili stał już u niego inny spinaker. Podziąłem trochę nerwowo i zanim się spostrzegłem, miałem na pokładzie bezładne kupy śliskiego nylonu, splątane fały, postawioną „jedynekę” i przed sobą półgodzinną robotę z przygotowaniem drugiego spinakera.

Odwdzięczyłem mu się niebawem markowanym stawianiem spinakera w chwili, gdy chmury zbliżały się do zasłonięcia księżyca. Był to spinaker na pełny wiatr i wiedziałem, że Jurek go rozpozna i potraktuje jako mój zamiar pójścia bardziej pełnym wiatrem. Chciałem go w ten sposób wprowadzić w błąd, bo umyśliłem sobie, w przewidywaniu późniejszej zmiany kierunku wiatru, pójść akurat przeciwnie – w lewo, pod południowy brzeg Bornholmu, i nie pod spinakerem, a na „jedynce”, teraz dużo efektywniej pracującej. Gdy tylko chmury przysłoniły księżyc i przestaliśmy widzieć się dokładnie, zrzuciłem spinaker i delikatnie zacząłem wynosić się na lewo z jego kursu. Miałem go wtedy kilkaset metrów za sobą i mogłem widzieć jedynie moje rufowe białe światło. Liczyłem na to, że widzialność jeszcze się pogorszy, przestaniemy się widzieć, wtedy pójdę jeszcze bardziej w lewo, ostrzej do wiatru, więc dużo szybciej niż on na pełniejszym wietrze, coraz bardziej słabnącym. Tak się też stało, i przez następne godziny z dużą prędkością płynąłem w środek

południowego brzegu wyspy. Miałem przed sobą nieco dłuższą drogę, ale większa prędkość nie tylko to niwelowała, lecz dawała sporą nadwyżkę. Pod brzegiem przyszła mgła, ale także oczekiwana zmiana kierunku wiatru, mogłem postawić spinaker i o świcie minąłem Due Odde, południowo-wschodni cypel Bornholmu.

Po poprawieniu się widzialności ujrzałem daleko za sobą radialny spinaker Jurka, a przed sobą miałem puste morze aż do Christianso. Nie było tam „Daru Szczecina”, musiały go – ta martwa fala i słaby wiatr w nocy mocno zastopować. Teraz wiatr nie za silny, znów kręci na północny zachód. Przechodzę Christianso, wracam półwiatrem na południe.

Gdy mijam idącego w górę Jurka, mam na logu trzy i pół mili od półmetka, a więc siedem mil przewagi. To dużo, można trochę poluzować sobie, coś zjeść i chociaż na pół godziny zamknąć oczy, od startu stale otwarte. Czuję w kościach nocną walkę, trzeba trochę wypocząć, bo się wykończę i padnę jak on, rok temu, w tym samym dokładnie miejscu.

Nie skończyłem jeszcze dobrze śniadania, gdy ujrzałem gwiazdzisty spinaker wyłaniający się zza wysepek. Niemożliwy jest ten Jurek. On tu teraz nie padnie. Szarpię się z workiem, po paru minutach mam w górze swojego „Mercedesa”. Nie ma już mowy o spaniu, nie ma mowy o jedzeniu, trzeba brać cugle w garść i uciekać, bo mi znów usiądzie na ogonie.

Mam już Due Odde na prawym trawersie, wiatr wzmaga się do czterech, czasami do pięciu. Spinaker idzie w dół. Dogania mnie „Nawigator”, który czaił się koło Christianso i teraz wraca do Świnoujścia. Idzie dłuższy czas równolegle do mnie, pięćdziesiąt metrów po lewej. Widzę znajome twarze, czasami przysłonięte aparatami fotograficznymi. Trzaskają zdjęcia, trzeba trzymać fason. Machają, pokrzykują.

Czekam, aż „Nawigator” wyjdzie do przodu, skręci w prawo w kierunku Świnoujścia. Na razie idziemy razem kursem 180° i coś za długo to trwa. On wreszcie jakby lekko tylko zmienił kurs, przyspiesza i wychodzi do przodu. Patrząc podejrzliwie na kompas – dalej 180°. Tu, pod Bornholmem, jak informuje locja i na mapie też to wyraźnie widać, są zaburzenia magnetyczne, powodujące

błędy kompasu. On ma radar, żyrokompas, gwizdże na anomalie magnetyczne. Co mówił kapitan „Nawigator”? Że poczeka na dwa, trzy jachty i wraca prosto do Świnoujścia. Idę za nim, widzę go przed sobą, ma prędkość o jeden węzeł większą, więc będę go widział przez kilka godzin. Zaprowadzi mnie na metę jak po sznurku. Jestem okropnie już zmęczony, oczy zamykają się same. Co chwila wstaję, idę na dziób. Zimny wiatr, trochę bryzgów przywraca życie.

Do mety, przy średniej siedem węzłów, pozostaje jeszcze osiem do dziewięciu godzin. A tu niewiele się dzieje, samoster działa, nic nie trzeba robić. Nie ma co brać steru do ręki. Różnica prędkości, kiedy idzie się 60° do wiatru; jest prawie żadna. Płynąłem tak sobie, prawie bez obciążeń, bez napięcia. Jurka nie widać, Bornholm już jak cienka ciemna kreska. „Nawigator” coraz dalej, widzialność pogarsza się, statek znika mi pod kolejną chmurą, w deszczu. Chyba dopadną mnie tu burze, deszcze i szkwały.

Biorę lornetkę, czas poszukać Jurka. Spostrzegam go, maleńki trójkącik na tle wyspy. Na środku ciemnej kreski. Coś tu nie pasuje, coś mi się to nie podoba. Patrzę na mapę. Gdyby szedł za mną, widziałbym go przy cyplu, a nie na środku wyspy. On idzie dużo bardziej na zachód. Nie jest to takie groźne, wiatr, jak wynika z prognozy, utrzyma się w północno-zachodniej ćwiartce i on tylko nadłoży drogi.

A może Jurek idzie dobrze, kursem wprost na Świnoujście, i „Nawigator” wyprowadza mnie „w maliny”?

Spoglądam na kompas, dalej 180°, a chyba już wylazłem z rejonu zaburzeń. Co stracę, jeśli pójdę bardziej w prawo? Nic, Jurek też idzie w prawo. Może „Nawigator” płynie do Kołobrzegu? Do Dziwnowa? Ale przecież powiedział wyraźnie „prosto do Świnoujścia”.

Na wszelki wypadek zmienię jednak kurs. Przykładam kątomierz do mapy, wykreślam kurs na Świnoujście, przyjmując, że dotąd płynąłem na południe, tracąc na tym koło jednej mili. Mam jednak tak dużą przewagę nad Jurkiem, że jest to bez znaczenia. Będziemy teraz płynąć kursami zbieżnymi, przecinającymi się na mecie. Nie widziałem jednak, bo na taką odległość tego się nie

zobaczy, że Jurek płynie nie wprost do Świnoujścia, lecz bardziej na zachód, i w ten sposób nasze kursy nie są zbieżne, lecz równoległe.

Przychodzą pierwsze szkwały, ciemne deszczowe chmury. Spod tych chmur dmucha dość tęgą, do 9°. To uważa się za dobry sztorm. Już płynę na fok, genua nie wytrzymałaby tego. Jeden z tych szkwałów załatwia mi fok. Bardzo źle, ale mam jeszcze fok sztormowy, no i „jedyńka”, genua lekka do szóstki też da się nieść. Wprowadzono w tych regatach ograniczenie ilości żagli – sami to z Jurkiem sugerowaliśmy, by dać szansę jachtom słabiej wyposażonym. Mam więc do wyboru jedenaście metrów foka i pięćdziesiąt metrów „jedynki”. Różnica za duża, ale jakoś dojadę. Zmieniam kilkakrotnie i na każdej zmianie tracę i szybkość, i wysokość. Zaczynam się denerwować. Jurka nie widać.

Przychodzi mocniejszy i dłuższy szkwał i o zgrozo, zachodni, nawet z lekką odchyłką na południowo-zachodni. Fatalnie! Płynę teraz prawie na południe. Na fok sztormowy wieje teraz za słabo, na „jedynkę” za mocno. Gdzie Jurek? Czuję ogarniający mnie niepokój. Stary cwaniak, pewnie nie dał się zaskoczyć, „Karfi” w mocniejszych wiatrach jest odrobinę szybszy od „Ogara”. Popchał się pewnie pod niemieckie brzegi, nie miał nic do stracenia, gdyby płynął za mną, nie mógłby mi zagrozić, że też ja go wypuściłem spod kontroli! Trzeba było wyostrzyć jeszcze bardziej, przeciąć mu kurs, wziąć go w swój kilwater. Do końca życia będzie się człowiek uczył... Najgorsze to, że uczą tego na kursach podstawowych.

Niech to jasne pioruny, kiedy ten wiatr odkręci z powrotem na północno-zachodni?

Już mam na kursie wysokie brzegi, zalesione góry na wschód od Międzyzdrojów. Nie zrobię zwrotu na kurs zachodni, bo podłożę się Jurkowi prosto pod dziób, muszę odczekać tę serię szkwałowych chmur, może się później wiatr zmieni? Pod brzegiem znowu niekorzystny prąd z zachodu na wschód. Gorzej nie może być.

Jestem już blisko Międzyzdrojów, płynę teraz pod „jedynką”, jak najostrzej do wiatru. Nic się nie zmienia, wiatr dalej o jeden stopień za mocny na „jedynkę”, kładzie się, cholera. Wykręcam

zwrot, dalej już nie mogę iść, do brzegu za blisko, sześćdziesiąt stopni od dziobu w lewo widzę falochron Świnoujścia, świeci już latarnia na główce, jest po zachodzie słońca, ale widzialność się poprawiła, jest jeszcze zupełnie jasno. A w prawo, też 60°, widzę ciemny trójkąt na tle czerwonego zachodu! To „Kadi”, nie ma co łudzić się, że to inny jacht.

Wiatr kręci raz w lewo, raz w prawo. Raz mam główkę na kursie, wtedy wołam, poganiam „Ogara”, czterysta metrów do mety i „Karfi” dwie mile na moim prawym trawersie. Za chwilę znów odkrętka, znowu muszę iść w prawo, teraz mam Jurka na kursie, a główkę prawie na lewym trawersie. Meta tak blisko, wydaje się, że można dorzucić kamieniem. Czuję raz rozpacz, paraliżującą, zniechęcającą, raz radość i podniecenie, kiedy widzę, że jednak osiągnę metę przed nim.

Mam już tylko dwieście metrów do mety, przychodzi szkwał, kręcący, paskudny, odpadam, czuję, jak prąd spycha mnie w prawo do tyłu. Główka na lewym trawersie, robię rozpaczliwy zwrot, cholera, nie dojdę tym halsem.

Boję się popatrzeć w prawo za siebie, już mi się wydaje, że czuję oddech Jurka na plecach. Nonsens, ale się nie odwracam, dwadzieścia metrów po prawej główka, zwrot i widząc jak „Karfi” przecina mi kurs płynę teraz równolegle do linii mety, a on właśnie za minutę ją przekroczy. Walę pięścią w pokład. Aż do bólu. Nic nie pomaga. Mam czarno w oczach.

Widzę, jak Jurek zrzuca żagle, stoi teraz na wynoszącym prądzie Odry, na silniku, jak łosoś – dziobem w górę rzeki. Po zwrocie przecinam linię mety, włączam silnik i podpływam do Jurka, który na mnie czeka.

Co ja mu powiem? Powiem, że mu się to zwyczajnie należało. Był po prostu lepszy. Nie powiem, że zrobił o jeden błąd mniej, to ja zrobiłem o jeden błąd więcej. Niestety, był to błąd szkolny. Błąd z elementarza regatowej taktyki.

Transat

Dzień startu

– Kuba, niech ci wieją same słabe i zmienne. Tak, jak lubisz. Dolej tego ginu, nie żałuj!

Stałem w kokpicie z moimi chłopcami i nie mogłem się zdecydować na rozstanie. Było mi rozdzierająco smutno. Grot już był na górze, postawiony przez Heńka przed chwilą. Telepaliśmy się w słabiutkim wietrze, prawie stojąc w miejscu, a dookoła nas kręciło się mnóstwo jachtów, i tych startujących, i tych kibicujących. Zostało jeszcze trzy minuty do sygnału ostrzegawczego i trzynaście do startu. Co im powiedzieć? „Dziękuję wam, byliście wspaniali”? „Wam zawdzięczam...”? A może: „Nigdy wam tego nie zapomnę”? Każde zdanie wydaje mi się banałem, a przecież nie mogę im powiedzieć, co naprawdę myślę. Bo tak na prawdę, to zupełnie nie chce mi się rozstawać z nimi, a już to, co zaczniesz się za tych trzynaście minut, wręcz mnie przeraża. Pewnie jakiś czas będę niedaleko na „Tytanie”, będę z nimi jeszcze rozmawiał może z godzinę, a potem zostanę sam z jachtem i tym cholernym oceanem. Ich brak będę odczuwał przez cały wyścig. Jak długo? Dwadzieścia pięć dni lub miesiąc, a może nigdy ich już nie zobaczę.

Przede mną ocean i wspaniała przygoda, za którą każdy z uczestników – Anglik, Francuz czy Belg – dałby pół życia. Za którą płaci częścią, a niejeden całością swojego majątku. Dla wielu z nich ta wspaniała przygoda jest celem życia. Jak była dla Mike'a i Liz. Teraz już tylko dla niego. Od trzech dni, po stracie Liz, tylko dla niego. Będzie sam na pustej przestrzeni Atlantyku, sam z pięknym wspomnieniem tragedii w Millbay Dock, która wykreśliła słowo „wspaniała” stojące przed „przygodą” *.

* Elisabeth, żona Mike'a Me Mullena, została trzy dni przed startem porażona śmiertelnie prądem w czasie pomagania mężowi na pokładzie jachtu. Sam Mike zginął wraz z jachtem w tych regatach, w nie wyjaśniony sposób... (przyp. aut.)

Przede mną ocean, a wewnątrz smutek. Nie mogę zebrać myśli, nic mądrego im nie powiem.

- Wasze zdrowie...
- Niech ci tam...
- Zjeżdżajcie, chłopaki, minuta do sygnału...
- Trzymaj się, daj pyska.
- Rozbijmy szkło na szczęście!

Skoczyli do dingi. Niebieski kalosz ledwo ich zmieścił.

Gruby rozwalił się zadem na dnie, nogi spuścił do wody, w ten jedyny sposób robiąc miejsce dla Świerkowego. Siedzą teraz obaj, trzymając nogi w wodzie i z trudem utrzymując równowagę maleńkiej dingi, która kołysze się wściekle, jakby napompowana była nie powietrzem, lecz ginem. Są już parę metrów od rufy wolno odpływającego jachtu, czują pieczenie pod powiekami. Rzucam w nich trzymaną dotąd bezmyślnie butelką z resztą gordona. Chwytają oczywiście i ich wrzask entuzjazmu przerywa huk okrętowego działa – za dziesięć minut start.

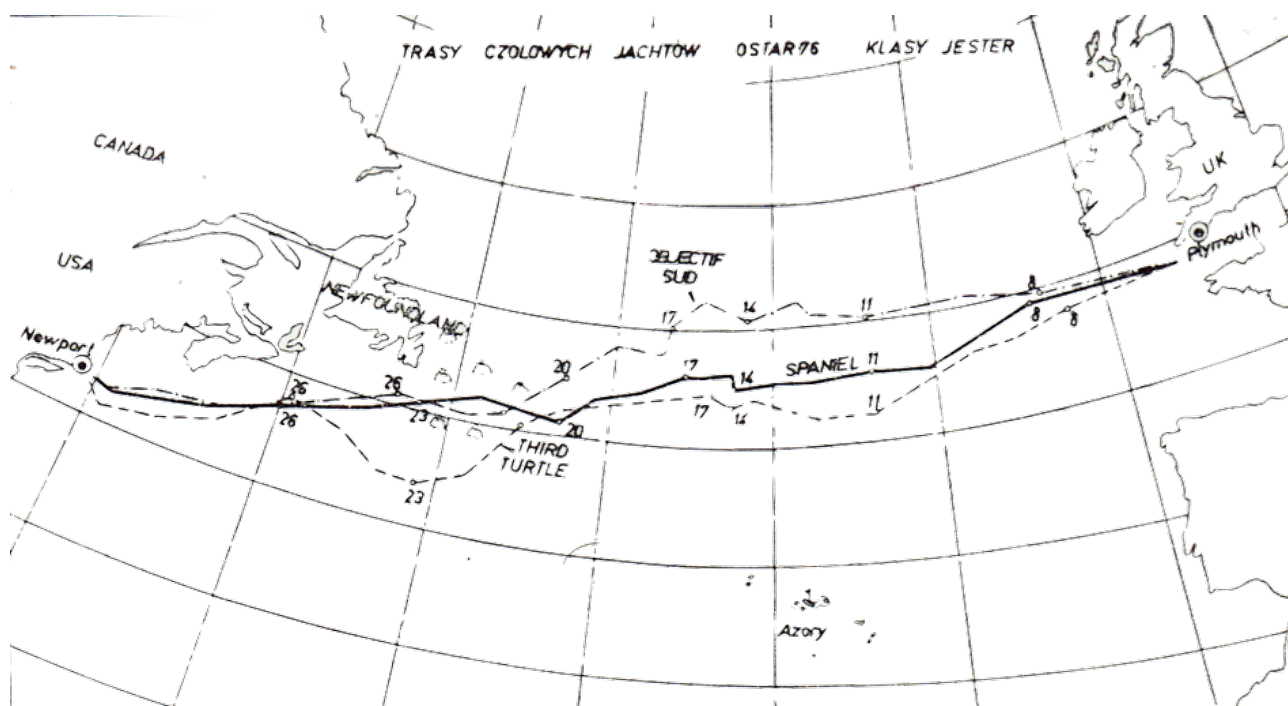
Znajduję się w zachodniej części zatoki, na przedłużeniu linii startu. Ogranicza ją od mojej strony okręt Royal Navy, muszę przejść mu za rufą i wyostrzyć. To samo chce zrobić osiemdziesiąt jeden jachtów z mojej grupy. Wszyscy myślą o starcie w sposób identyczny – zaraz po sygnale przeciąć linię startu blisko okrętu i oczywiście prawym halsem. Zrobi się wtedy pływająca, i to wolno pływająca, wyspa, zaczną się szczepiać, rozczepiać, ktoś na kogoś wjedzie, urwie samoster, pozrywa wanty. Będzie harmider, krzyk, a inni korzystając z zamieszania szybko uciekną.

Czekam więc na samym grocie, aż się przewali pierwsza lawina, i na minutę przed startem, około dwustu metrów przed linią, wybieram szot lekkiej „jedyńki”, która odwija się ze sztagu i po paru sekundach już pracuje. „Spaniel” rozpędza się i z niewielką stratą kilkunastu sekund przecina linię startu. Nie było pływającej wyspy, pierwsza grupa wystrzeliła ze startu bez przeszkód. Jak zwykle, ci z przodu odskakują od przeciwników, zostawiając ich

w strefie zakłóconego wiatru, i jedynym dla tych ostatnich ratunkiem jest wyrobienie sobie takiej pozycji, która umożliwia najwcześniejsze wydostanie się z tej strefy. Oczywiście, dobre i szybkie jachty radzą sobie wtedy znacznie skuteczniej.

„Spaniel” w słabym i trochę kręcącym wietrze pokazuje, co potrafi.

Z dziecinną łatwością wyprzedza kolejne jachty, idzie ostro na wiatr i po krótkim czasie robi się coraz rzadziej, wrywamy się z „gęstwiny”. Płynę kursem południowo – południowo – zachodnim, ostro do wiatru wiejącego z kierunku zachodnio – południowo – zachodniego. Po mojej lewej, trochę z tyłu, płynie na silniku „Tytan”. Nie bardzo przypomina tytana, kopci z rury wydechowej, silnik na najwyższych obrotach, ledwo dotrzymuje kroku „Spanielowi”. Swoją drogą, ma pełno ludzi na pokładzie, masę sprzętu własnego, prowiantu, wyposażenia ze „Spaniela” i zanurzony jest powyżej linii wodnej. Wojtek, zwykle akuraty i ostrożny, tym razem dał się złamać i ma na pokładzie dwanaście osób. Wszyscy chcą mi bardzo dużo powiedzieć dla dodania odwagi i przeważnie robią to równocześnie.



Mam kłopoty ze sterem. Co zdejmę rękę z rumpla, to ster sam idzie gwałtownie na burtę i nie mogę przez to nic zrobić, bo jacht zaraz chce wykręcić kółko. Okazuje się, że zaszkodził mu ostatni toast, po którym szklanki zostały rozbite o aluminiowe jarzma sterów rufowych. Kawałki szkła dostały się pomiędzy płetwę i blachę jarzma prawego steru i kiedy chciałem wyciągnąć do góry płetwę, została ona odchyłona do przodu, zacięła się i to odchylenie spowodowało „nadsterowność”. Pręt, młotek, trochę szarpaniny z linką do podnoszenia płetwy i po kłopotach.

Przepadło mi w czasie tej roboty niezłe widowisko. Płynący sto metrów obok mnie francuski jacht „Logo” wpadł pełnym gazem na „Edith”, amerykański trimaran, który podłożył mu się na lewym halsie pod dziób. Usłyszałem łomot zderzenia i kiedy odwróciłem się w tamtą stronę, ujrzałem Aline biegnącą na dziób. Zwiesiła się z kosza oglądając dziobnicę. Niepotrzebnie chyba, bo potężny dziób „Logo” mógłby zgnieść jak jajko tego delikatnego dziwnego pajaka. Więcej powodów do obaw miał Amerykanin, którego widziałem jeszcze długo, jak siedział okrakiem na prawym kadłubie i coś tam dłubał pod wodą.

Dziwoląg popłynął jednak dalej, zawdzięczając to nadzwyczajnej lekkości konstrukcji. Został po prostu odrzucony przez „Logo” jak przez pług śnieżny.

Nie wiem do dziś, jak to się stało, że po godzinie od tego zderzenia „Logo” wyszedł przede mnie. Musiałem długo i marudnie robić coś pod pokładem, bo w pewnym momencie ujrzałem ten jacht wyżej i z przodu. Była to podwójna klęska i jednocześnie ostrzeżenie, że nie przyjdzie mi tak łatwo pokonać przeciwników, skoro na samym wstępie dostaję babskie lanie. Tego nie zniosę – mogę przegrać, być dziesiąty nawet, ale niech mam przed sobą tylko mężczyzn. Strzelę sobie w łeb, jeśli któraś z kilku startujących dziewczyn będzie przede mną na mecie.

Zaczynam walczyć, trochę starań i straty zostają odrobione.

Inna sprawa, że „Logo” to, podobnie jak „Spaniel”, nowy i specjalnie do tych regat zbudowany jacht. Ma siedemnastometrowy maszt i ogromne ożaglowanie, identyczne jak „maszyny” zawodników ze „stajni” Marca Linskiego. Najmłodszego z nich, dwudziestojednoletniego Alaina Gabbaya

startującego na „Objectif Sud-3”, mam jeszcze przed sobą. Wystartował chyba pierwszy, zyskał na tym kilkaset metrów przewagi i dopiero pod wieczór go dopadnę.

– „Tytan”, „Tytan”, „Tytan”, woła „Spaniel”, „Spaniel”, „Spaniel”... Raz, dwa, trzy... dziewięć, dziesięć. „Spaniel” do „Tytana”. Podaję komunikat z sytuacji o godzinie 22.00 GMT. Mam nadzieję, że mnie słyszycie dobrze. Przed chwilą wyprzedziłem dwa francuskie giganty – katamaran „Kriter III” oraz szkuner „ITT Oceanie”. Przed zmrokiem przeszły mi one blisko przed dziobem, przeciwnym halsem. Szły bardzo szybko i bardzo tępo. Teraz mam je za sobą. Blisko i jeszcze z przodu mam następny francuski szkuner, prawdopodobnie jest to „Wild Rocket” i jeszcze jeden nie rozpoznany duży jacht. Wszystkie z klasy „PenDuick”. Również przed zmrokiem przecięliśmy sobie kursy z dwoma groźnymi konkurentami z mojej klasy. Są to „Objectif Sud-3” i „Robertson's Golly” z Angielką Clare Francis – płynie dziewczyna zaskakująco dobrze. Oba jachty były za mną, myślę, że już nie mam przed sobą żadnej baby. Nie wiem, co z trimaranami, mam nadzieję, że na tej halsówce zostały z tyłu i być może, że jestem już na prowadzeniu w klasie „Jester”. Największą niespodziankę przeżyłem koło 20.00, kiedy daleko, przez mgłę dojrzałem „Club Mediterranee”. Około dwóch mil na moim zawietrznym trawersie, a więc z tyłu! Jeśli dodam, że startowały te olbrzymy godzinę przed klasą „Jester”, to mogę mieć powody do śmiechu. Pogoda dla „Spaniela”, wieje teraz SW 2-3, wieczorem było trochę deszczu i wiatru do 4°, a teraz spokojniej i nieco mglisto. Powtarzam ...

Wyłączyłem radiotelefon. Byłem ogromnie podniecony tym, że jestem w czołówce. Parę jachtów mam na pewno przed sobą, ale to „maszynerie” z klasy „Gipsy Moth” i nie są dla mnie konkurentami. Niech sobie uciekają.

Wyszedłem do kokpitu i zaraz rzucił mi się w oczy trójmasztowy kolos, oświetlony przez lampy podsalingowe pokład – to „ITT Oceanie”, sto metrów z tyłu, idzie przeciwnym halsem. Zbliżył się w czasie tego mojego radiowego komunikatu. Nie czas na rozmowy, trzeba pilnować interesu. „Spaniel” sam nie wygra regat. Włączyłem reflektory. Na pokładzie zrobiło się jasno jak w dzień. Jeden ruch ręką i już „jedyńka” odwija się ze sztagu, szot

na kabestan, po paru sekundach już genua ciągnie, wybierana szotem prawie do zera. Teraz skok do masztu, zwolnić hamulec windy fałowej, i już „dwójka” zjeżdża po sztagu do kokpitu dziobowego. Udeptanie jej nogami w kokpicie, zamknięcie klap zajmuje dalszych kilka sekund. Wystarczy wybrać luźne szoty zrzuconego żagla i jest porządek na po kładzie, żagle zostały wymienione w minutę, a jacht tej zmiany nie odczuł, nie zwolnił ani na chwilę. Przeciwnie, teraz na lekkiej „jedynce” w tym słabnącym wietrze trochę przyspieszył. Cudowne urządzenie. Adieu, „Francuzy” na swoich grzmotach, im później mnie wyprzedzicie, a wyprzedzić musicie, jak wam przywieje z półwiatru, tym mniejsza będzie różnica między nami na mecie.

Dzień pierwszy

Powodzenie w pierwszych godzinach wyścigu – być może pozorne tylko, bo niewiele wiedziałem o tych, którzy mogli daleko uciec – nie pozwoliło mi na zmrużenie oka przez całą noc. Była to noc pochmurna. Przy niezłej widzialności nawigacja była łatwa i ruch statków niewielki, ale możliwość spotkania się ze źle lub wcale nie oświetlonym jachtem zmuszała do nieustannej czujności. Zależało mi również na tym, aby możliwie maksymalnie wykorzystać ofensywną broń „Spaniela” – jego znakomitą szybkość w słabych ostrych wiatrach – i jak najwcześniej wyskoczyć z kanału La Manche na otwarte wody Atlantyku.

Nie schodziłem więc ze steru, zwłaszcza że w nocy wiatr skręcił na bardziej południowy, pozwalając na ustawienie jachtu pod kątem 50– 60° do wiatru. Jest to bardzo szybki kurs i „Spaniel” łatwo przekraczał w silniejszych podmuchach 8 węzłów, pod warunkiem jednak, że nie powierzało się roli sternika autopilotowi. Tak się przynajmniej wydaje człowiekowi rozgrzanemu walką lub mającemu przeciwników na plecach.

Powoli wprawdzie, ale stopniowo, mój entuzjazm do szybkiej jazdy począł maleć. Kiedy więc koło południa, po dwóch godzinach gęstej mgły, nagle się rozjaśniło i zobaczyłem na prawym trawersie ciemną kolumnę latarni Bishop Rock, ustawiłem moje wspańskie urządzenie do budzenia na trzydzieści minut i

radośnie przyłożyłem głowę do poduszki. Pierwszy egzamin z budzenia wypadł pomyślnie, bo gdy tylko budzik zaterkotał, zerwałem się z koi i dopadłem wyłącznika. Syrena nie zdążyła zadziałać, nie zdążyła wykonać swojej egzekucji. Jej ryk jest tak drażniący, że nie tylko przywraca do życia, ale – co ważniejsze – wywołuje nieopisaną wściekłość, automatycznie wyrzucającą człowieka na świeże powietrze. W obawie przed tym wyskakuję z koi zwykle z jednym okiem jeszcze zamkniętym i wyłączam ten miły instrument, zanim on przystąpi do akcji. Tym razem – upłynęła przecież dopiero jedna doba regat – przyszło mi to bez trudu, choć nie powiem, że bez niesmaku. W następnej sekundzie byłem na pokładzie, co już wynika z wyćwiczonego, prostego nawyku natychmiastowego, po otwarciu oczu, kontrolowania sytuacji.

Jeszcze w drodze do kokpitu zobaczyłem, że otwór drzwiowy wypełniony jest całkowicie widokiem brudno białej ściany pokrytej rdzawymi plamami. Resztki snu odfrunęły błyskawicznie. Burta ogromnego statku przesuwiała się powoli, równolegle do „Spaniela”, w odległości kilkunastu metrów. Przerazająco blisko. „Spaniel” zakołysał się gwałtownie na odrzuconej przez dziób statku fali.

Nikogo na skrzydle mostka. Niepokojące było stwierdzenie faktu, że nie zadziałał żaden z moich alarmów – ani radarowy, ani akustyczny. Po prostu nie były włączone, po prostu o nich zapomniałem, i to właśnie było niepokojące. Prócz tego stwierdziłem, również z pewnym niepokojem, że morze nie jest jednak takie puste. Trzeba uważać. Alarm alarmem, a dwadzieścia minut snu to góra tego, na co można sobie pozwolić. Ten statek doganiał mnie i pół godziny temu nie widziałem go. A co będzie, jeśli spotkam płynący z naprzeciwka, kontrkursem? W tych warunkach nie najlepszej widzialności po dziesięciu minutach od momentu zauważenia go będzie przy mnie.

Ten dzień, pogodny i ciepły, miał mi dać nauczkę jeszcze jedną, znacznie bardziej bolesną.

Nadal wiatr utrzymywał kierunek i jego siła wahała się od 1° do 3°. Morze było spokojne, prawie gładkie, ale co kilka sekund „Spaniel” wznosił się trochę i po chwili wolno opadał. Szła od

zachodu bardzo długa, łagodna martwa fala. Wyciągnąłem z szafy „blaszankę” o dumnej nazwie „reflektor radarowy”. Trzy blachy skrzyżowane z sobą. Zgodnie z przepisami – odpowiednich rozmiarów: przekątna każdej blachy minimum półtoorej stopy, co po europejsku znaczy 458 milimetrów. Nie wierzę w powszechnie przypisywaną temu urządzeniu nadzwyczajną skuteczność, ale jeśli już muszę to wozić, to nie w szafie, lecz niech sobie wisi nad pokładem. Reflektor radarowy odbija fale emitowane przez antenę radarową statku i daje na ekranie radaru „echo” w postaci jasnej plamki. Jest to oczywiście czysta teoria, bo na statku w pełnym morzu rzadko kiedy ktoś ma ochotę wyrzeć przez okno, a co dopiero trzymać stale głowę w gumowej osłonie ekranu radarowego. Żeby jednak żyć w zgodzie z własnym sumieniem, wytargałem ten atestowany przyrząd na pokład i zacząłem rozglądać się za sensowną możliwością zamocowania go tak, by nie przeszkadzał żaglom i linom, nie dyndał, nie kręcił się, a przy tym znajdował parę metrów powyżej pokładu. Po krótkim namyśle zdecydowałem się umocować go na zapasowym fale grota, linie stalowej, której koniec przyszeklowany był do masztu na wysokości dwóch metrów. Koniec ten chciałem zabrać na rufę, w pobliże achtersztagu, tak że byłby on wtedy trzy metry nad pokładem, obciążony dodatkową, pomocniczą liną, przywiązaną już do kosza rufowego. Połączenia tych dwóch lin przyszło mi dokonać na wysokości ponad 2,5 metra, gdyż lina pomocnicza była za krótka, a fału nie dało się obniżyć. Żeby sięgnąć tak wysoko, stanąłem jedną nogą na nadbudówce, a drugą na sztorm relingu. Przełożyłem już linę przez szekłę przykręconą do ucha fału, gdy nagle jacht wysunął mi się spod nóg i poleciałem w dół, niestety poza sztormreling.

W mgnieniu oka znalazłem się nogami w wodzie, z plecami przyciśniętymi do burty. Dłonie zacisnęły się na linie tak mocno, że gdyby była wilgotna, z pewnością wyciekłyby z niej krople wody. Nie pomogło – czułem, jak zjeżdżam po linie coraz niżej, prąd wody ciągnie mnie gwałtownie za nogi w stronę rufy, jeszcze chwila, a lina wysunie mi się z rąk. Jakimś sposobem udało mi się przekręcić przodem do burty, miałem już dolną linę sztormrelingu na wysokości brody i omal nie chwyciłem tej stalowej liny zębami. Szczęśliwie nie zdążyłem i dzięki temu do

dziś mam jeszcze z czym chodzić do dentysty. W ułamek sekundy później leżałem już na krawędzi pokładu. Znalazłem się tam w sposób do dziś nie wytłumaczony. „Strach dodaje skrzydeł” – przypomniało mi się później zasłyszane kiedyś powiedzenie.

Cieężko dyszałem, dłuższy czas leżąc przytulony do pokładu, który wydawał mi się wtedy najpiękniejszym, wartym całowania miejscem na świecie. Później przyszło odprężenie, suszenie spoconego w śmiertelnej trwodze ciała. Długo nie mogłem dojść do siebie, uspokoić rozdygotanych nerwów. Upłynęło kilka godzin, zanim odważyłem się wyjść z kokpitu na kołyszący się pokład, do czego w końcu zmusiłem się metodą łagodnej perswazji, starając się wmówić sobie, że rozum powinien rządzić ciałem, a nie odwrotnie. I dlatego, gdy się zdecydowałem na wyjście w celu uporządkowania porzuconych lin, by pozbyć się kompleksów, nie założyłem pasa bezpieczeństwa. Od tego wydarzenia przeprosiłem się jednak z pasem, stosując go już prawie stale.

Dzień drugi

Dzień ładnej, aż do wieczora, pogody. Wiatry południowo – wschodnie pozwalały nieść spinaker już od poprzedniego wieczoru, przez noc i część dnia. To jego zasługa, że gdy dzień się skończył, o północy zanotowałem dobowy przebieg: 142 mile. Sporo jak na te regaty, a jednocześnie wydawało się, że w tych sprzyjających warunkach to trochę mało. Dużo później, po dwóch tygodniach, wyjaśniło się, że speedlog zaniżał i szybkość, i przebytą drogę o kilka procent. Nie wiedząc jednak o tym, byłem ciągle niezadowolony z osiągnięć jachtu, stale szukałem przyczyn, próbowałem lepiej ustawić jacht, jednym słowem byłem wciąż w stanie pełnej mobilizacji i aktywności.

Był to więc, mimo ładnej pogody, dzień bardzo pracowity i męczący. Mój samoster wiatrowy, nazwany przeze mnie pieszczotliwie „Głuptakiem”, nie radził sobie najlepiej z „myszkowaniem” jachtu na fali. Stąd wynikała konieczność częstych interwencji sterem głównym, który teraz pełnił rolę steru pomocniczego: pomagał sterom rufowym – bliźniakom

sprężonym z samosterem – w chwilach, kiedy nie dawały one sobie rady z utrzymaniem kursu. Innymi słowy, gdy zejście z kursu przekraczało 10°, musiałem reagować na to kierownicą steru głównego. Jeśli tego działania zaniechałem, „Spaniel” czasami „wychodził” z sektora skutecznych możliwości samosteru i konsekwentnie zmierzał do zwrotu przez sztag lub rufę. Gdy płynie się pod spinakerem, taki nieplanowany zwrot może przynieść opłakane rezultaty. Można tak się omotać spinakerem, tak splątać liny, narobić sobie takiego bigosu, że zlikwidowanie skutków może kosztować wiele wysiłku i stratę czasu, nie mówiąc już o prawdopodobnych uszkodzeniach sprzętu. A tu trzeba się spieszyć, bo to przecież regaty, nie można dopuścić do żadnych zacięć. Trzeba więc nieustannie czuwać, gdyż tu nie ma reguł i czasami jacht idzie równo przez piętnaście minut, a później odwija parę kapryśnych „zagrań”, a prawie nigdy nie można przewidzieć, kiedy się one rozpoczną i kiedy skończą.

Gdy czuję się już mocno zmęczony lub muszę zejść pod pokład, by coś tam zrobić, wtedy rolę „interwenta” pełni „Sharp” – autopilot elektryczny. To jest jedno z tych nielicznych urządzeń na „Spanielu”, które omal nie doprowadziły mnie do wściekłości. Nie darmo moi chłopcy przezwali go „Kretynem”. Wielokrotnie naprawiane dwa egzemplarze – jeden liczył cztery lata a drugi dwa – miały podobne charaktery: przez jakiś czas bezmyślnie, lecz precyzyjnie trzymały kurs, reagując na zejście o 1° z kursu kompasowego, aż nagle ściągały ster na burtę. Raz na lewą, raz na prawą. Nigdy nie można było przewidzieć, na którą. Jak gra w zielone–czerwone. Skutki wiadome.

Niech się zatem nikomu nie zdaje, że żegluga samotna polega na nastawieniu automatów i że można się ograniczyć do „kontrolowania prawidłowości ich działania w drodze obserwacji odpowiednich wskaźników”, a gdy to przestaje bawić, można się zagłębić w lekturze ciekawej książki.

Konieczność zrzucenia spinakera przywitałem z ulgą. Wiatr utrzymywał się nadal z południowo – wschodniej ćwiartki, ale w ciągu dnia wzrósł i „Spaniel” zaczął się buntować, co chwilę brutalnie tarmoszony za blisko dwie setki metrów kwadratowych żagli. Były już takie chwile, że nie dało się opanować jego

wyraźnej ochoty wykonania na spinakerze zwrotu przez sztag. Dalsze niesienie spinakera byłoby czystym szaleństwem, mimo że prędkość dochodziła do 10 węzłów. Po jego zrzućeniu i odwiniećiu całej lekkiej genuy, która dotąd tylko częściowo pracowała, szybkość spadła niewiele. Za to żegluga stała się dużo spokojniejsza i miałem wrażenie, jakbym z wyboistej polnej drogi wyjechał na autostradę.

Dzień trzeci

Już wczoraj o tym myślałem, ale dziś dopiero dojrzałem do tej ważnej decyzji: nie będę się trzymał kurczowo ortodromy, na której – jak sądzę – są wszyscy liczący się konkurenci. Historia tych regat uczy, że ci, którzy odegrali czołowe role, starali się trzymać tej najkrótszej prowadzącej do celu drogi. Schodzili tylko trochę na południe, dla ominięcia Ławicy Nowofundlandzkiej z jej górami lodowymi, mgłami i możliwością spotkania bezwietrznej pogody.

Skróćenie sobie drogi przez jazdę po ortodromie kusi każdego, przynajmniej na wstępie. Później, w miarę zbliżania się do Nowej Fundlandii, ostrożność bierze górę i wielu zawodników ucieka na południe, obchodząc łukiem zdradliwą i groźną ławicę.

Dziś podejmuję decyzję – zastosuję inną taktykę. Od początku będę schodził nieco na południe, tak by żeglować mniej więcej w połowie między ortodromą i loksodromą. Oczywiście jest to założenie generalne i oparte o statystykę meteorologiczną – znakomitą większość stanowią na Północnym Atlantyku wiatry południowo – zachodnie. Teraz wieje korzystny, południowy, dość silny wiatr. Nawet nie słuchając prognoz można się spodziewać, że zgodnie ze statystyką wiatr zmieni kierunek, odwróci się na południowo – zachodni. Z tego kierunku nadejdzie, warto więc już teraz podejść tam, by go otrzymać wcześniej niż inni, by znaleźć się „wyżej”, mieć zapas wysokości pozwalający na pełniejszy kurs względem wiatru.

Koryguję więc kurs kompasowy, idę 10° bardziej w lewo. Nadłożenie drogi nieznaczne, a korzyści mogą być olbrzymie. Coś za tego wieje od rana. Na razie szóstka, w południe siedem i

znowu sześć. Pewnie się uspokoi. Też zgodnie ze statystyką. Na czerwiec przewiduje ona szesnaście dni wiatrów średnich, 4 – 5°. Wiatry całkiem słabe: trzy dni; słabe: cztery dni. Dla szóstki rezerwuje się cztery dni, dla siódemki półtora dnia. Ósemki i dziewiątki mają do swojej dyspozycji po pół dnia. Przy odrobinie szczęścia można przebyć Atlantyk bez jednego prawdziwego sztormu. Obecna siódemka, zaliczana wprawdzie już do kategorii sztormów, nie robi na „Spanielu” większego wrażenia, tym bardziej że wieje równo, prostopadle do burty. Jacht idzie szybko, z niewielkim przechyłem, pod trzydziestometrowym fokiem i zarefowanym, zredukowanym do dwudziestu metrów grotem. Idąca z zachodu martwa długa fala krzyżuje się ze świeżą krótką falą wywołaną południowym wiatrem. Od czasu do czasu następuje spotkanie dwóch fal, powstaje spiętrzenie, woda tryska w górę. Zdarza się również, że akurat w takie spiętrzenie właduje się dziób „Spaniela” kręcącego swoje 8 węzłów, wtedy nad pokładem leci poziomo w stronę rufy superszpryca. A pod pokładem fruwią popielniczki, wyskakują szuflady.

Większość dnia steruję ręcznie, parę razy refuję, to znów podnoszę grot. Zbliża się wieczór, jestem już porządnie zmęczony. Oczy pieką od soli i z braku snu. Nie słuchałem prognozy, ale słabnący od godzin południowych wiatr oraz ładny i ciepły wieczór nastrajają optymistycznie. Prześpię się krztynę w nocy, jeśli będzie dobra widzialność. Trochę zaniedbałem te krótkie, kilku lub kilkunastominutowe drzemki, szkoda mi było dobrej szybkości, jaką mogłem utrzymać sterując ręcznie.

Nie było kiedy w ciągu dnia zrobić czegoś do jedzenia i jestem głodny jak wilk. Nabieram do szybkaru trochę wody, wstawiam słoik z gołąbkami i podgrzewam na kuchence, którą jak zwykle rozpalam kilkakrotnie. Nie mogę opanować pośpiechu, z jakim zjadam te gołąbki zagryzając chlebem z masłem, co zawsze uważam za najlepsze menu, oczywiście jeśli muszę sam sobie przyrządzać posiłki. Łapię się na tym, że jest mi bezmyślnie i smutno. Kończy się trzeci dzień, dopiero trzeci, a mnie się chce do ludzi, do domu.

Zjadłem ćwierć słoika i apetyt minął, opycham się trochę na siłę, muszę przecież za chwilę wyjść na pokład, bo rzut oka na wskaźnik prędkości... „Uspokój się – powtarzam sobie – wiatr cichnie, jutro może przyjdzie flauta, to będzie bardziej ulgowo,

pośpisz sobie. Akurat! Im bardziej słabo, tym bardziej wyścigowo. Cholera, nigdy nie będzie spokojnie”. Wieczorem wiatr rośnie. Znowu sześć. „Żeby cię...” O północy podliczenie drogi – zaledwie 130 mil. Co jest?

Dzień czwarty

Godzinę po północy wiatr słabnie do czterech i stopniowo odkręca ku zachodowi. Rozrefowanie grota, kurs 315°, przydało się to schodzenie – na południe albo inaczej mówiąc: nabieranie wysokości. Dobrze jest. Nie potrwało to długo. Po dwóch godzinach wiało już z północnego zachodu, wykonałem więc pierwszy od dnia startu zwrot przez sztag. Dziób jachtu skierowany wprost na metę. Nie najgorzej. Wstawał kolejny dzień, jak poprzedni pochmurny, szary. Szły chmury szeregiem, rzędami, kolumnami. Tysiące? Ile tego jest i kiedy się to skończy? Słońca na lekarstwo – błysnie jak latarnia na brzegu i czekaj godzinami na następną dziurę w chmurach.

Ósma rano, ósemka z kolekcji Beauforta. Szlag by to trafił! Czerwiec, miesiąc upałów? Deszczowe zimne szkwały. Fale jak domy. Gdzie ja jestem? Co ja tu robię, co mnie tu przygnało? Cały dzień ocean poniewierał jachtem, wiatr kręcił raz na zachodni, raz na północno-zachodni. Wiatr skręca, a kierunek fali dłuższy czas się utrzymuje. Skręca również jacht, który ustawia się pod stałym, optymalnym kątem 40–45° do kierunku wiatru, tyle że teraz wbija się dziobem prostopadle w zbocza fal, które wytworzył wiatr przed godziną. Ale pozostała jeszcze fala po wczorajszym południowym wietrze i po zachodnim sprzed paru dni, teraz te dwie zderzają się z falą idącą z północnego zachodu. Diabelski kocioł, a na jego powierzchni gnany przez wicher biało – czerwony, ostry kształtem, precyzyjny instrument. Synteza drewna, stali nierdzewnej, aluminium i ołowiu, kleju, żywicy i gumy, naturalnych i sztucznych tworzyw, kilometrów włókien i przewodów elektrycznych. Nie stoi, nie dryfuje, nie kolebie się bezładnie, lecz płynie, szybko płynie, prawie prosto pod sztormowy wiatr. Jakże szczęśliwy musi być człowiek – orzeł morski, który śmiejąc się w nos sztormom i burzom, kieruje tym

wspaniałym urządzeniem, beczelnie pobrzękującym hydraulicznie napiętymi stalowymi linami.

Całe szczęście, żeglarstwa nie uprawia się na stadionie, „dobrze, że państwo tego nie widzą”. Kibicowi z trybuny nie przypadłby do gustu zawodnik w mokrym od środka sztormiaku, szczękający zębami z zimna, który ma na głowie guza, a na tyłku siniaki, potłuczone kolana i podrapane ręce. Który wylatuje z fotela przy zderzeniu z falą, przewraca się na rozchybotanej podłodze. Który ma brudne paznokcie, dłonie śmierdzące naftą, denaturatem i olejem, zlepione włosy i czterodniowy zarost. Który tęskni do łóżka, do łazienki, do domu, drzew, słońca, ciepła rąk i czyjegoś uśmiechu. Który ma przed sobą jeszcze trzy tygodnie samotności, cztery tysiące kilometrów zimnego oceanu. Który widzi czarno, klnie i sobaczy, ma gdzieś regaty i dość wszystkiego. Nic z orła, za to bardzo dużo ze zwykłej zmokłej kury.

A może jutro będzie lepiej?

Dzień piąty

Wieje równo z południowo-południowego zachodu. Siódemka nie schodzi z licznika. Jakoś pozbierałem się psychicznie, poczyniłem parę eksperymentów z doborem żagli. „Spaniel” dał do przodu w pełnym bejdewindzie, tym razem bez niespodzianek. Widzialność zaczęła się pogarszać i barometr leciał w dół regularnie po milibarze na każde dwie godziny.

Zapowiadało się nie najlepiej, przywykłem na Bałtyku do tego, że w czasie sztormu barometr idzie w górę. Widocznie na Atlantyku są inne zwyczaje. Trzeba się pogodzić z losem i przyzwyczaić do tej siódemki. Może się skończy, jak przestanę o tym myśleć.

O 15.30 włączyłem radiotelefon. Zacząłem nasłuch na fali bezpieczeństwa 2182 KHz. W tym czasie samolot Polskich Linii Lotniczych LOT był już godzinę po starcie z lotniska Shannon w Irlandii i znajdował się dwieście mil na północ ode mnie. Wyobrażałem sobie pełną słońcaabinę pilotów – w wygodnych

fotelach siedzi czterech panów w samych koszulach, piją kawę i palą carmeny. Ile razy spotkałem pilotów, czekając na odlot w bufecie na lotnisku, zawsze robili to samo – siedzieli nad kawą, a nad ich głowami unosił się dymek z carmenów.

Włączony autopilot, pozycja sprawdzona, pogadali z wieżą kontrolną w Shannon, radiooperator wystukał już kluczem do Warszawy, że jest OK, i może teraz mówią do siebie:

– Gdzieś tu niedaleko powinien być ten wariat, co płynie sam na żaglówce. Weź go tam, Edek, powołaj, bo nam Kowalik łby pourywa, że nic nie wiemy.

Radiooperator na wszelki wypadek przesuwa dźwigienkę włącznika na „ON”, naciska klawisz z napisem „2182”, spogląda na wskaźnik mocy i na zegar. Czeką na koniec ciszy radiowej. Gdy wskazówka sekundnika dochodzi do cyfry 12, o godzinie 15.33 GMT, naciska kciukiem trzymany w dłoni mikrofon.

– Polski jacht „Spaniel”, „Spaniel”, „Spaniel”, woła transatlantyk „Kopernik”, woła „Kopernik”, słucham 2182, over.

Mój Boże, jak mi tego teraz trzeba! Żebyście chłopcy wiedzieli, jak bardzo czekam na wasz głos ...

W tym samym czasie siedziałem w kabinie „Spaniela”, na słonomokrej koi, na którą padały nie promienie słońca, lecz krople wody z nieuszczelnionego dobrze luku. Pomiedzy kolanami trzymałem szklankę z kawą, a w popielniczce smrodził extra-sport. Okoliczności były więc zbliżone, tyle że komfort nie taki, no i niestety kawy nie przyniosła mi stewardesa. Patrzyłem na sekundnik chronometru, jak mija cyfrę 12, i gdy po minucie ponownie ją osiągnął, wcisnąłem włącznik mikrofonu.

– Polish passenger aircraft, Lima Oskar zero zero six, Polish sailing yacht „Spaniel” calling, two one eight two, over.

Używałem języka angielskiego w nadziei, że usłyszą to również wszyscy operatorzy w zasięgu mojego nadajnika i jeśli samolot

nie odpowie, to może ktoś litościwy zawiadomi go na innej częstotliwości lub powtórzy moje wołanie z większą mocą.

Odłożyłem mikrofon po jeszcze dwukrotnym powtórzeniu wołania, złożyłem dokładnie mapę Atlantyku, na którą sam szef łączności LOT-u inżynier Kowalik osobiście i z wielką starannością naniósł plan rejsów samolotów kursujących między Polską i Stanami Zjednoczonymi, jak również moją przewidywaną trasę.

Odłożyłem to do jutra, może będzie lepiej, może dziś zapomnieli słuchać.

Dzień szósty

Sztorm trwa. O trzeciej nad ranem wzmaga się do 9°, szkwały osiągają prędkość do 50 węzłów. To już dawno przestało być zabawne. Może to jednak przesilenie? Rzeczywiście, rano jest tylko sześć, w południe pięć, później cztery. To już plaża, tyle że słońca nie ma.

Zachmurzenie całkowite. Wiatr kręci cały dzień w południowo-zachodniej ćwiartce.

Przypomniałem sobie o jajkach. Jak wszyscy zawodnicy dostałem od jakiejś angielskiej firmy trzydzieści jaj w gustownym plastikowym opakowaniu. Bardzo dobrze gotuję jajka na miękko. Przygotowałem szybkowar, jedyny mój garnek, trochę duży, bo pięciolitrowy. Brak dwóch małych garnków jak też jedyne go klucza do konserw zauważyłem już pierwszego dnia. Zostały na „Tytanie” po wytwornej kolacji w przeddzień startu. Były tam potrzebne, wypożyczono je ze „Spaniela” i tam już pozostały. Nikt nie miał głowy do tak małych spraw.

Nalałem litr wody do szybkowaru, zagotowałem, wrzuciłem dwa jajka, zamknąłem pokrywą ciśnieniową. Za dwie minuty miały być gotowe. Wyskoczyłem na chwilę na pokład, by coś poprawić, a gdy wróciłem, szybkowar był na podłodze. Na tej posztormowej fali wszystko jest możliwe. Postawiłem go powtórnie na kuchence, odczekałem minutę i zdjąłem pokrywę. To, co było wewnątrz, trudno opisać. Nadawało się jedynie do wyrzucenia, co

też bez żalu uczyniłem. Przyjrzałem się pozostałym jajkom i po stwierdzeniu, że na większości z nich pojawiły się ciemne plamki, jednym zdecydowanym ruchem posłałem je razem z gustownym opakowaniem za burtę.

Z lżejszym sercem przystąpiłem do remanentu prowiantu. Dziesięć słoików kapusty z kiełbasą, dziesięć słoików gołąbków, cztery puszki polędwicy, dwieście torebek herbaty, dwa słoje koncentratu kawy, świeże mleko w papierowych opakowaniach, chleb na wykończeniu. Bardzo dużo masła, cukru, chleba w puszkach, kompotów i słodczy. Wyrzuciłem trochę różnych nadpsutych produktów oraz mąkę i kaszę, z którymi i tak nie wiedziałbym, co zrobić.

Mój stosunek do kambuza w ogóle można określić dwoma słowami: zło konieczne. Jem, gdy zaczynam odczuwać potrzebę; zjadam na początku co najlepsze i co znajduje się pod ręką. Piję bardzo dużo kawy i herbaty. Pitraszenia nie cierpię, bardzo dobrze znoszę taką dietę i nigdy nie miewam żadnych dolegliwości. Bilans tego dnia był mizerny, tylko 114 mil, ale też warunki były podłe, do popołudnia kręcący i słabnący wiatr, ogromna wysoka fala. Dopiero wieczorem wrócił wiatr do południo – południowo – zachodniego, pozwalając na szybką żeglugę wprost na metę. Pozycja zliczona o godzinie 12.00 GMT, a więc dokładnie sześć dni po starcie – 48° 20' N i 23° 30' W. 810 mil od startu, przeciętny dobowy przebieg: 135 mil. Płynąc w takim tempie osiągnę czas przejścia trasy: 21,5 doby! Niemożliwe i nieprawdopodobne. Wydmuchało się już tyle, przyjdą teraz cisze, statystyka powinna się zgodzić. Albo będą naprawdę przeciwnie wiatry i halsując, jak ukręcę 80 – 100 mil na dobę, to będzie sukces. Zmieścić się w 25 dniach – w myśl założenia przyjętego jeszcze przed regatami – teraz wydaje mi się realne. Wystarczy od tego dnia przejeżdżać dziennie „tylko” 110 mil. Jest więc dobrze i świat nie wydaje się taki ponury.

Dzień siódmy

Czy naprawdę nie może być choć jeden dzień słonecznie i bez sztormu?

Zapisy w dzienniku:

4 rano – sześć

6 rano – osiem– dziewięć

8 rano – dziewięć

10 rano – dziewięć

12 – dziewięć

Log przestał działać. Nie tak całkiem, ale wskazuje połowę prędkości i połowę przebytej drogi. Pewnie trawka w propelerku. Żeby się tam dostać, wyjąć czujnik ze studzienki w dnie jachtu, trzeba pójść do forpiku, zrobić porządek, poukładać wory z żaglami. W tych warunkach, kiedy na każdej fali startuje się pionowo? Nie ma frajerów, następna trawka załatwi log ponownie i robota od początku. Pojadę na oko, i tak nie ma słońca, by sprawdzić pozycję, a Atlantyk taki duży, że mila w lewo czy w prawo...

W dalszym ciągu wiatr jest bardzo silny, ale z korzystnego kierunku, dopiero po południu zaczyna słabnąć i skręcać na zachodni. Godzinę przed północą już wieje tylko dwójka, i to z zachodu. Jacht prawie stoi, mimo pełnej lekkiej genuy. Idę kursem 330°, do wiatru 50– 60°, i nie mogę ujechać ani dwóch węzłów. Olbrzymia boczna fala, jazda jak po górach. Mała atrakcja – nisko nad jacht od strony rufy nadlatuje dwusilnikowy samolot ze znakami brytyjskimi.

Kiwam mu ręką, odpowiada kiwnięciem skrzydłami. Wszystko OK, leci dalej. Rzucam się do radiotelefonu, włączam 2182 i wydzieram się do mikrofonu:

– British aircraft, sailing yacht number ONE–ONE–ONE. Over.

Cisza. Beznadziejne jest to pudło, mam ochotę kopnąć je ze złości.

Dzień ósmy

Nareszcie coś dla „Spaniela”. Słaby zachodni wiatr odkręcił do południowego, a o szóstej rano do południowo – wschodniego. Poszedł w górę radialny spinaker. Szarpanina okropna. Fala z dziobu, wiatr w rufę. Takich warunków nam trzeba więcej. To nie jest dla wielokadłubowców, to nie dla jachtów o małym ożaglowaniu. Stoją teraz beznadziejnie, a „Spaniel” ze swoim ogromnym stoczerdziestometrowym spinakerem idzie do przodu, przebijając się przez martwą falę. Żeby tak chciało potrzymać choć jedną dobę!

Jeszcze wczoraj marzyłem o słabszym wietrze. Wyobrażałem sobie, że będzie to chwila wytchnienia, że będzie można „na luzie” trochę pospać, w odcinkach dwudziestominutowych. Przyszedł słabszy wiatr, ale o luzie nie ma mowy. Trzeba ręcznie sterować, uważać na spinaker, pilnować prędkości. Do kompletu tylko brakowało nam mgły. Albo ona szybko osiada, albo to normalny gęsty i drobny deszcz.

Mokro, zimno i nic nie widać. Przejaśnia się w południe, Wiatr tężeje, odkręca z powrotem ku zachodowi. Trzeba zrzucić spinaker. Łatwo powiedzieć: trzeba zrzucić. Normalnie jest to zajęcie dla sześciu i nikt nie narzeka wtedy na bezczynność. Odbywa się to tak: jeden przy sterze, drugi na dziobie wypina róg z bomu spinakera i likwiduje bom, trzeci jest przy maszcie i luzuje fal spinakera, czwarty i piąty zbierają najpierw szot, a później materiał żagla do kokpitu, szósty wciąga pod pokład. Wyluzowany, łopoczący w silnym wietrze żagiel jest bardzo trudny do opanowania i zdarzyło nam się kiedyś, że czterech silnych i sprawnych mężczyzn dziewięćdziesięciometrowy spinaker wyciągnął z pokładu za burtę!

Teraz trzeba to zrobić samemu. Mam jednak opracowany i sprawdzony system, prosty, niezawodny i pozwalający na

ściągnięcie spinakera w każdych, nawet sztormowych, warunkach. Polega on głównie na sprowadzeniu wszystkich czynności do kokpitu. Zbiegają się tam liny służące do manewrowania spinakerem. A więc fał przechodzi przez maszt, system bloków kierunkowych i kończy się na kabestanie w kokpicie. Przez bom spinakera przeprowadzona jest stalowa linka, która wychodzi z bomu blisko masztu i zakończona jest uchwytem. Szarpnięcie za linkę powoduje otworenie zamka na noku spinakera i zwolnienie rogu żagla. Do uchwytu tej linki wpina się szekłę zatrzaskową linki operacyjnej, biegnącej przez system bloków do kokpitu.

Najważniejszą rolę w tym systemie spełniają obciążacze bomów spinakera. Są to bardzo długie liny przechodzące z kokpitu pod pokładem do dziobu, gdzie wychodzą przez bloki w pokładzie. Kiedy spinaker jest postawiony, nawietrzny obciążacz mocuje się do bomu spinakera, czyli spełnia on właściwą sobie rolę. Zawietrzny natomiast przewleka się przez pierścień na końcu szyny przy maszcie, następnie pod „estakadę” szyny szotów grota, dalej przez specjalnie ukształtowany kosz rufowy. Tak poprowadzoną linę wpina się do rogu szotowego spinakera i w ten sposób staje się ona szotem. Wystarczy teraz kręcić kabestanem i wybierać ten szot, po uprzednim zwolnieniu rogu z bomu, przez szarpnięcie linki operacyjnej i przy równoczesnym luzowaniu z kabestanu fału spinakera. Wybierany szot wciąga róg żagla przez kosz rufowy, dalej pod „estakadę”, przez pierścień, i doprowadza róg spinakera aż do bloku pokładowego na dziobie. W ten sposób dwie trzecie spinakera są „ujarzmione” na pokładzie, a pozostałą jedną trzecią zbiera się ręką do kokpitu. To, co leży teraz na pokładzie, wiązuje się co dwa metry „krawatami”, zwalnia róg na dziobie i taką powiazaną „kiszkę”, już teraz niegroźną, wciąga się przez kokpit do wnętrza jachtu.

Po południu znów mgła, wiatr do sześciu, deszcz, wiatr do siedmiu, a koło północy rośnie do dziewięciu. 140 mil tego dnia, ale znów sztorm, tym razem z kierunku mniej korzystnego, bo z zachodnio – południowego zachodu.

Dzień dziewiąty

Wiem już od wczoraj, że ocean przygotowuje się do ostatecznej rozprawy ze „Spanielem”. Ja również jestem przygotowany do walki. Wiem z komunikatów meteo, co się święci, niosę od wczoraj mały sztormowy grot i niezawodny fok nr 1, który mogę w każdej chwili zarefować. Pas bezpieczeństwa opina mi ciasno ubranie sztormowe, termosy pełne kawy i herbaty. Kuchenka nie będzie w użyciu. Wszystko pochowane, na pokładzie sprawdzone.

Zaczynam głośny bluźnierczy monolog:

– Chodźcie tu, wszystkie sztormy, podejdź bliżej, cholerny żywiole, wykorzystam cię do swoich celów. Pojadę na tobie jak na łysej kobyle, aby dalej, aby bliżej do mety. Chodź tu, nie boję się ciebie, tak jak nigdy się nie bałem. Nic mi nie zrobisz, „Spaniel” jest mocniejszy od ciebie, nie odbierzesz ode mnie żadnej daniny, wiesz, że raz nawet nie rzygnę.

Zapis w dzienniku.

godz. 2 – SSW 8–9

„ 4 – SSW 9

„ 8 – SSW 9

„ 10 – SSW 10

„ 12 – SSW 11

Ocean gotuje się. Mimo bardzo dobrej widzialności, czasami trudno jest dostrzec fale. Jacht ginie w pianie. Są chwile, że oddychać nie ma czym. Fantastyczne góry wody. „Spaniel” wspina się, nurkuje, otrząsa się z grubej warstwy wody, którą nabiera na pokład.

Do południa niosę zarefowany grot i też zarefowany fok: jedenaście plus siedemnaście metrów kwadratowych. Gdy wiatr osiąga 11°, zrzucaam fok, mocuję linami klapy kokpitu dziobowego, gdzie upchany został zrzucony żagiel. Po pokładzie

można jedynie pełzać. Nic nie da się więcej zrobić, nie ma mowy o postawieniu foka sztormowego. Po prostu przekracza to możliwości jednego człowieka. Jacht na samym zarefowanym grocie idzie w dużym przechyle do przodu, raz po raz opada z fali, bije dziobem i przednią częścią dna w następną falę. Łomot niesamowity, akompaniament wiatru w olinowaniu przerażający. Jak na ironię, raz po raz ukazuje się między chmurami błękitne niebo, promienie słońca rozjaśniają zwariowane, dzikie morze. Jasno zielone ściany wody atakują jacht, który nie broni się, nie ustępuje, lecz sam je taranuje z zaciekłością myśliwskiego psa.

Nie mogę opanować własnej radości zmieszanej z uczuciem wściekłej determinacji. Jestem pewny wytrzymałości jachtu w każdym szczególe. Znam każde wiązanie, mocowania okuć, podwiewi wantowych, wiem, kto je robił. Wiem, że nie puści żaden zacisk Nowosada, żaden splot na linie. Mam do ich roboty pełne zaufanie, przecież pływamy razem, wiedzą, co robią, i jakiemu ma się to oprzeć żywiołowi. 11° Beauforta, strzałka anemometru wskazuje 58 węzłów. Kolo czwartej po południu nie wytrzyma grot. Strzępy dacronu furkoczą jak oszalałe. Zbieram się w sobie i startuję do masztu. Mocuję do bomu resztki grota. Może jednak postawić mały sztormowy fok? Czołgam się do kokpitu dziobowego, nagle tracę kontakt z pokładem, woda unosi mnie w górę jak szczeniaka. „Puści, czy nie puści” – myślę o karabinku pasa bezpieczeństwa, który jest wpięty w stalówkę rozciągniętą od dziobu do kokpitu. Spadam na pokład na cztery łapy. Druga próba – to samo, ląduję plecami na osłonie kokpitu. Życie mi jeszcze mile, wycofuję się. Patrzę na rufę i przecieram oczy, nie mogę uwierzyć w to, co widzę. Z głowicy samosteru wiatrowego sterczy parę strzępków mahoniowego forniru. Poszedł sobie statecznik. Cudowny, jak piórko lekki, jak skrzydło szybowca, doskonałe i precyzyjne dzieło Świerkowego. Dosięgła go któraś z fal. Dwa metry nad pokładem. To katastrofa, oczywiście w pojęciu regatowym – nie mam zapasowego. Nie starczyło już czasu, by wykonać drugi. W tej chwili jest niepotrzebny, jacht dryfuje bez żagli i, o dziwo, ustawia się do fal skośnie, trochę dziobem, trochę lewą burtą.

Szkwały dochodzą do 60 węzłów. Nadchodzi noc. Wiatr nie słabnie ani trochę, co gorsze, kręci na południowo – zachodni. Wydaje się, że „Spaniel” wylatuje w powietrze. Teraz kołysze nim

inaczej, przechyły raz na lewą, raz na prawą burtę ogromne. Nieregularne. Od czasu do czasu na pokład wali się góra wody. Jacht pod wodą. Za chwilę wychodzi na powierzchnię, woda spływa olbrzymimi kaskadami z obu burt. W kokpicie dość sucho, czasami wpadnie parę wiader. Przez kominek do nagrzewnicy dostała się woda.

Koniec komfortu.

Nie ma co marznąć na pokładzie, zresztą nic już nie mam tu do szukania. Schodzę pod pokład. Tu dopiero jest kanonada. Uderzenia fal o kadłub, o pokład są coraz częstsze, coraz mocniejsze.

Siedzę zaparty nogami na koi, trzymam się oburącz, czego się da, by nie pofrunąć. Nie mogę nic zrobić, tylko czekać, aż się uspokoi.

Obserwuję wskaźniki nad stołem nawigacyjnym. 60° do wiatru, prędkość wiatru ponad 60 węzłów, strzałka anemometru stoi oparta o koniec skali, wskazówki chronometru zbliżają się do północy.

Dzień dziesiąty

Siedzę i czekam. Teraz już wiem, że czekam albo na koniec sztormu, albo na koniec jachtu. Nagle zdaję sobie sprawę, że jestem zupełnie bezbronny, że czekam na wynik pojedynku, na to, kto się okaże mocniejszy.

Wycie huraganu narasta. Huk uderzeń fali. Jakby kadłub walił o beton nabrzeża. Coś się musi rozlecieć. Jacht wytrzyma dziesięć, dwadzieścia takich ciosów, ale tysiąc? Wgniecie pokład czy burtę? Raczej pokład. Trzeba przygotować tratwę. Anemometr zwariował. Pokazuje 15 węzłów, a ryk wichury nie maleje, przeciwnie, wciska się do wnętrza jachtu, wypełnia ciepłą jeszcze przestrzeń.

Po co ja wlażłem w tę awanturę? Nie wyjdę z tego cało. I Wreszcie mnie dopadło i umoczę tyłek. Ale za co? A może za to, że nie miałem szacunku dla żywiołu, że zawsze mówiłem: „Człowiek mocniejszy od morza, potrafi żywioł wprząc w swoje cele”. Widocznie do czasu. Teraz żywioł jest górą, a ja czekam jak skazaniec na egzekucję. Za którym uderzeniem fali to nastąpi? Trzeba do tratwy zabrać rakiety spadochronowe. Ile ich wystrzelę, zanim mnie ktoś zauważy? Pewnie w domu nie wiedzą, że tu takie piekło. Ciekawe, kiedy się zorientują, że mnie szlag trafił. W ciepłym domu śpią teraz spokojnie, przytulone do siebie, Elżbieta i Kropka. Czy coś przeczuwają?

Jak ja się dostanę do tej tratwy? Będzie koło jachtu, raz parę metrów wyżej, a za sekundę gdzieś w dole. A ta zabawka z napisem „Emergency Transceiver”? Będzie toto działać? 121,5 MHz – kto tego słucha tu, na środku oceanu? Zanim wleżę do tratwy, będę mokry jak gąbka. Ile godzin wytrzymam na tym pontoniku, który będzie się kulał na fali, raz po raz wysypując do zimnego morza swoją zawartość?

Rany boskie, jak się ten pokład zawali, to nie wydostanę się do kokpitu! Trzeba siedzieć przy samym wejściu. Nie ma co czekać, trzeba tę tratwę przesunąć. Do kieszeni sztormiaka dodatkowo dwie paczki czerwonych rakiet. Czekolada. Wstaję z koi, trzymam się prawą ręką szafki, lewą kambuza, metr do wyjścia. Grzmot. Straszliwy szum zamykającej się nad jachtem wody. Szafa staje się sufitem, lecę do tyłu nad kuchenką, ląduję na siedząco w zlewie. Strącam po drodze pokrywę lampy. Ciemności. Jacht prostuje się, wali na drugą burzę. Spadam na ręce na podłogę, w tej sekundzie wdziera się do wnętrza wodospad z całego przekroju wejścia! Płynę z wodą w stronę dziobu. Koniec? Zatrzymuję się na worku z żaglem. Rozpaczliwym odruchem łapię worek, i do wejścia. Zatkać! Za wszelką cenę nie wpuścić więcej wody do wnętrza. Uświadamiam sobie nagle, że wystarczy zamknąć drzwi, otwarte dotąd, by łatwiej było zwać na pokład. Rzucam się do pomp. Włącznik pompy elektrycznej. Sprzęgło pompy mechanicznej. Światło. Pompa ręczna. Wody po kolana. W poprzek jachtu, od koi do koi, płynie: parę książek, wiadro, gumowe buty. Zamknąć drzwi. Pompować. Nie ma frajerów, koniec strachu. Walczymy o życie i wygramy tę bitwę. Jak „Spaniel” wytrzymał to ostatnie gigantyczne natarcie, to wytrzyma

wszystko. Lina kotwiczna, związać koc, lina na dziób i do wody, żeby ustawić „Spaniela” bardziej dziobem do fali. Na pokład.

Wystawiam głowę ponad osłonę. Wiatr, wydaje się, wyrywa włosy. Kolejna fala na pokładzie. Nie, to samobójstwo, nie da się pójść na dziób.

Chyba wstaje dzień, bo trochę jaśniej. Siódma rano. Wiatr nagle spada do dziesięciu, za minutę tylko dziewięć. Chwilówka czy koniec sztormu?

Do boju! Idzie w górę fok, zabieram się do wymiany podartego grota małego na normalny, zarefowany, Trochę za dużo tych żagli, ale z mniejszymi nie ujadę pod tę falę.

„Spaniel” ożył, zaczyna atakować. Nie ma czasu, piętnaście godzin straty w dryfie bez żagli. Do przodu, do przodu, do mety. Po sztormie pozostała fala. Teraz, gdy jasno, widać, że jacht ginie w dolinach chyba do pół masztu, za moment jest na takiej górze, że dech zapiera. W ciągu dnia stopniowo uspokaja się – wieczorem siódemka, w nocy piątka.

Dzień jedenasty

Atlantyk uspokajał się. „Tylko” piątka. Po tym, co było, wydawało się to zefirkiem. Przyrosło nad ranem do siedmiu. Już się nie dziwiłem, statystyka przestała dla mnie istnieć, w nic już nie wierzyłem, nawet komunikaty meteo nie sprawdzały się.

Puściło jednak wkrótce. Dzień rozpoczął się dobrze. Cztery, trzy. Znów zachmurzenie całkowite.

W forpiku koło zapasowej pletwy sterowej zapobiegliwy Świerkowy mimo moich protestów zakamufłował trochę różnego „materiału drzewnego”. Kawałki desek, sklejki, listew. Wiele tego nie było, broniłem się przed nadmiernymi zapasami, ale jak zwykle i Gruby, i Świerkowy, każdy w swojej specjalności, coś po kątach chomikowali. Na jachcie można było znaleźć pęczki drutu,

lin stalowych, sznurków, kawałki gumy, tekstolitu, pleksiglasu, kleje, szpachlówki, wkręty, śruby, podkładki, nakrętki i jeszcze sto pięćdziesiąt innych drobiazgów. Wszystko się może przydać, żal było wyrzucać coś za burtę. Wozilem więc stale dziesiątki kilogramów, raz narzekając, to znów błogosławiąc ich za to.

Wygrzebałem z tego magazynu jedyną odpowiednich rozmiarów cienką deskę. Niewygładzoną, pełną drzazg, nierówności i sęków. Powstał z tego nowy statecznik, tak prymitywny i szkaradny, że wybuchnąłem śmiechem, kiedy już to cudo założyłem do samosteru. Postanowiłem, że przed metą wyrzucę to, bo wstyd przyniesie. Później zapomniałem, wróciło to do Polski na jachcie i oczywiście wywołało spodziewany rechot u tych zbójców.

Zająłem się remontem jachtu. Najpierw samoster, by mógł mnie zastąpić przy sterze. Dobrałem się do „Kretyna”. Rozebrałem, popatrzyłem i szybko złożyłem. Gmatwanina przekaźników, tranzystorów i kondensatorów. Obwody drukowane. Równie dobrze mogłem chcieć naprawiać telewizor. Założyłem zapasowy, co nie było zajęciem najprostszym, ale rozpoczął swoją rolę „interwenta”, ruszyło moje alfa romeo.

Nagrzewnica, potraktowana z góry przez słoną wodę, zdecydowanie odmówiła dalszej pracy mimo próśb, perswazji i walenia w nią pięścią. Nie pomogło nawet rozebranie na najdrobniejsze części. Korozja, natychmiastowa po zalaniu wodą, poczyniła takie spustoszenia, że tych najdrobniejszych części przybyło. Nie pozostało nic innego, jak zapakować je, upchać do środka i pogodzić się ze świeżym powietrzem.

Potem przyszła kolej na naprawę, i to skuteczną, wiatrowskazu, gdyż on też dostał swoją porcję słonej wody. Wymieniłem także regulator napięcia, który niedawno przyłapałem na tym, że wesoło palił się jasnym płomieniem.

Rozpierała mnie duma z tych „skuteczności”. Nadszedł wieczór po tym łagodnym dniu, a wraz z nim... Co mogło nadejść? Oczywiście siedem do ośmiu! Przyjąłem to i zniósłem ze stoickim spokojem. Już nic nie mogło mnie ruszyć.

Dzień dwunasty

Wczorajszy wieczorny sztormik zgaś w nocy, wiatr cały dzień stopniowo siadał. Za to pojawiła się już nad ranem mgła, która działa deprymująco, wręcz destruktywnie. Widzialność w promieniu dwustu metrów. Mimo włączonych urządzeń alarmowych nie było mowy o spokoju.

Wpatrywałem się w białawą watę, jakbym był na ruchliwym szlaku. Nie pomaga tu odwoływanie się do rozsądku, powoływanie na rachunek prawdopodobieństwa. Wyćwiczony przez lata nawyk kontrolowania, czujności i stosowania zasady ograniczonego zaufania nie pozwalał na przymknięcie oka. Łapałem się często na tym, że zaniedbuję starania o szybkość na rzecz obserwacji koła, w którego środku znajdował się jacht, a którego obwodem była linia styku mgły i wody.

Musiałem większą część czasu sterować ręcznie, gdyż płynąłem prawie półwiatrem i wykonany poprzedniego dnia statecznik samosteru nie chciał nawet drgnąć w tym coraz słabszym południowym wietrze. Doszło do tego, że wieczorem zacząłem miło wspominać niedawne silne wiatry, w których „Głuptak” pracował jak marzenie.

Zliczenie dokonane w południe tego dnia nie nastrajało optymistycznie. 1380 mil od startu, przeciętna 115 mil, a więc nieco mniej od zakładanej średniej pozwalającej osiągnąć metę w dwadzieścia pięć dni. A przecież przede mną była jeszcze druga połowa trasy, na której z reguły występują słabsze wiatry. Jednak z mojej wiary w reguły ostatnie dni wyleczyły mnie dość skutecznie, przyjąłem zatem, że może nie będzie tak źle.

Silna halogenowa żarówka w lampie umieszczonej na topie masztu dawała po zmroku efekt dotąd mi nie znany. Jej promienie odbite od mgły tworzyły świetlny kołyszący się pierścień o średnicy około stu metrów. Dawało to złudzenie, że mgła zgęstniała, dopiero zgaszenie na chwilę światła rozszerzało znacznie krąg widoczności.

Zbliżała się północ, a sztorm nie wracał. Aż dziwne.

Dzień trzynasty

Wiatr dalej dość słaby, przeskakujący trzykrotnie w ciągu dnia z południowo – zachodniej do północno – zachodniej ćwiartki, zmuszał mnie za każdym razem do wykonania zwrotu. Nie był to manewr kosztujący wiele wysiłku i jedynym kłopotem była konieczność zrolowania przed zwrotem lekkiej genuy na sztagu, przeniesienie szota na drugą burtę i przełożenie go przez bloki. Zwrot wykonywałem na samym grocie i gdy tylko dziób przeszedł przez linię wiatru, zwalniałem linę bębna rolsztagu i wybierałem szot. Wystarczyło wybranie jednego metra, a odwinięty mały trójkąt żagla wypełniał się wiatrem i reszta genuy rozwijała się już sama, odkręcając sztag. Powodowało to z kolei nawijanie liny na szpulę wewnątrz bębna. Chcąc ponownie zrolować żagiel na sztagu, należało wybierać tę linę – oczywiście jak wszystkie liny – przy pomocy kabestanu, gdyż siły w nich występujące przekraczały możliwości operowania samą ręką.

Prowadzę nasłuch na fali bezpieczeństwa 2182. Jak tylko mam chwilę czasu lub jestem czymś zajęty wewnątrz jachtu, włączam odbiornik. Od paru dni panuje tam ożywienie. Duża wymiana słów, niestety w języku francuskim, którego kompletnie nie rozumiem. Rozróżniam jednak znajome nazwy jachtów i nazwiska zawodników. Terlain, Fauconnier, Fehlmann. Woła kogoś uparcie „Arauna IV”.

Statek „Atlantic Conveyor”, w języku angielskim, gdzieś całkiem blisko, bo wyraźnie go słychać, dopytuje się kogoś o Mister Fauconniera. Padają nazwy jachtów: „ITT Oceanie”, „Kriter”. Rozmów jest dużo, wywołań jeszcze więcej, niektóre poprzedzone „Mayday” oznaczającym wzywanie pomocy lub korespondencję dotyczącą niebezpieczeństwa, ratowania, poszukiwań. Coś się dzieje. Sam nie mam nic do zakomunikowania, więc tylko słucham. Włączam się tylko raz, gdy „Arauna IV” woła „All ships” – do wszystkich statków. Słyszy mnie niewyraźnie, odpowiada, że mówię „za szybko”, co wprawia mnie w zdumienie, gdyż wszyscy mi zawsze zarzucają, że mówię za wolno. Orientuję się, że Francuz woła raczej kogoś ze swoich rodaków, jeszcze bardziej niż ja przedkładając nad angielski swój

język ojczysty. Słyszę też wołanie Alaina Colasa, ma widocznie potężny nadajnik, ale najwyraźniej jest jeszcze daleko od mety, bo śledziłem jego dalszą rozmowę na innej częstotliwości i padła tam nazwa „St. John's” – port na wschodnim wybrzeżu Nowej Fundlandii.

No, to nie jest tak źle. Mam towarzystwo, i to jakie! Żeby jednak nie było za radośnie tego dnia, po południu rozdmuchało się do ośmiu. Wieczorem siadło do pięciu i zdecydowanie odwróciło na północny zachód.

Dzień czternasty

Już się martwiłem, że przeważające dotąd południowo – zachodnie wiatry wypchnęły mnie zanadto na północ, pod ortodromę. Ortodroma przechodzi blisko Cape Race, południowego cypla Nowej Fundlandii, a więc przecina w najszerszym miejscu obszar, gdzie gromadzą się spływające z Prądem Labradorским góry lodowe.

Doświadczenia innych uczą, że występują tam prócz mgieł również okresy bezwietrznej pogody. Największe niebezpieczeństwo upatrywałem jednak w możliwości spotkania przy samej Nowej Fundlandii wiatru południowo – zachodniego i konieczności wybrania wtedy albo kursu zachodniego, albo południowego. Pierwszy prowadziłby prosto w brzeg wyspy, drugi w poprzek trasy. Strata fatalna.

Zmiana kierunku wiatru, która nastąpiła ostatniego wieczoru, dawała szansę odejścia z pobliża ortodromy i ominięcia z większym szacunkiem Cape Race.

Ruszyłem więc dziarsko w kierunku mety z dziesięciostopniową poprawką w lewo, podobnie jak to zrobiłem na początku trasy regat. Rano wiatr trochę „spuchł”, do trójki, i przeszedł na północny. Spinaker w górę. Piękna żegluga po coraz łagodniejszym oceanie. Kurs wprost przez środek bliskiej już ławicy Nowofundlandzkiej. Niech się dzieje, co chce, jakoś te

góry lodowe powymijam, byle nie było mgły. W odbiorniku usłyszałem wyraźny dziewczęcy głos:

– All ships, all ships, „Robertson's Golly” calling, over.

Nie wytrzymałem. Wolałbym nie zdradzać przeciwnikom mojej pozycji, ale muszę wiedzieć, gdzie ONA jest. Za mną? Na miły Bóg, chyba nie z przodu!

– „Robertson's Golly”. Polish yacht „Spaniel” replies, over.

Uzgodniliśmy częstotliwości robocze, po przejściu na nie nastąpiła wymiana uprzejmych pytań: co słychać, jaka pogoda i w ogóle jak z samopoczuciem po ostatnim sztormie.

– Clare, dlaczego wołałaś „All ships”?

– Interesują mnie góry lodowe, czy masz jakieś informacje?

– Wiem z BBC, jak wyglądała granica obszaru, na którym występują.

– To mało, chcę znać pozycje poszczególnych gór, czy odebrałeś komunikat lodowy z Kanady?

Masz babo placek. Ma czas na odbiór tasiemcowych informacji. Analizuje. Nanosi na mapę setkę gór. Potem, naturalnie znając dokładnie swoją pozycję, lawiruje w ciemnościach nocy i mgły, by je ominąć. Jak ona to robi? Od początku regat nie było warunków, by „ustrzelić” słońce sekstantem, jedziemy na zliczeniu, skąd ona ma pozycję? Mogła spotkać statek, który jej podał. Szczęściara. Wchodzi już na ławicę?

– Nie, nie mam żadnych bliższych informacji, Clare, gdzie ty jesteś, czy możesz mi powiedzieć?

Podana przez nią pozycja – około sześćdziesięciu mil na północny wschód ode mnie. Cudownie. Pytała, czy życzę sobie, aby moją pozycję przekazała do Anglii, z którą ma codzienną łączność. Nie było wyjścia, zdradziłem jej, gdzie jestem. Liczyłem przy tym, że wiadomość ta dotrze z Anglii do Polski i trochę wszystkich uspokoi.

– Clare, mam ochotę zaprosić cię na kawę...

- To poczekaj na mnie...
- Nie mogę, spieszę się – odpowiedziałem chętnie.

Dzieli piętnasty

Barometr stoi wysoko, wyżej niż kiedykolwiek w obecnych regatach. Łagodne morze, północny, trochę zimny wiatr, w górze kolorowy spinaker, doskonała widzialność.

Rzecz niebywała – świeci słońce! Normalne przygrzewające słońce, „jak za dawnych dobrych lat”. W jego istnienie zaczynałem już wątpić, głośno pytając samego siebie, czy to możliwe, że gdzieś świeci, że są plaże, opalające się dziewczyny?

Korzystam z tego uśmiechu losu i po raz pierwszy od startu sięgam po sekstant. Przykładam lunetkę do oka; widzę wyraźną czystą linię widnokregu, po chwili łapię w lustro instrumentu słońce i obracając palcami śrubę, sprowadzam „złotą kulę” w dół, aż dotyka swoją dolną krawędzią widnokregu. Hop! Zatrzymuję stoper uruchomiony przed paroma minutami według chronometru. Schodzę na dół, zapisuję dokładnie czas obserwacji, stan logu. Powtarzam jeszcze dwa razy całą operację od początku. Celebрую te czynności z ogromną przyjemnością i z uczuciem nie byle jakiej satysfakcji. Bądź co bądź robię to pierwszy raz w życiu na wodzie. Również pierwszy raz w życiu przystępuję do praktycznego zastosowania tego sposobu określenia swojej pozycji. Tak się bowiem złożyło, że moje dotychczasowe kontakty z astronawigacją ograniczyły się do skubnięcia teorii i zdania egzaminu kapitańskiego z tego przedmiotu. Działo się to przed piętnastoma laty.

Nie było czasu, by przed wypłynięciem na regaty choćby przypomnieć sobie teorię czy przeprowadzić parę ćwiczeń. Jedynie w drodze do Plymouth trafiła mi się okazja. Weszliśmy na parę dni do Lymington, gdzie stał już polski jacht „Trygław”, szykujący się do skoku przez Atlantyk. Załoga złożona z moich

stoczniovych kolegów. Kapitan – doświadczony i znakomity Zyga Perlicki. Przycumowaliśmy obok, wieczorem złożyłem tam wizytę. Pogadaliśmy o starych Polakach i karabinach, a gdy trochę się uspokoiło i część towarzystwa wyruszyła na podbój Anglii, zapytałem Zygę, czy zechciałby przeprowadzić małe szkolenie z astronawigacji.

– Muszę ci, Zyga, wyznać, że nie mam zielonego pojęcia o tym. Nie było mi to dotąd potrzebne i zaniedbałem to zupełnie. Ty masz z pewnością w małym palcu te sprawy po ostatnich regatach dookoła świata.

– Za pół godziny wszystko ci się wyjaśni w głowie. Siadaj koło mnie. Stasiu, dwa jarzębiaki.

Siedzieliśmy za obszernym stołem nawigacyjnym „Trygława”. Zyga sięgnął po „Rocznik Astronomiczny”, tablice, jakiś tajemniczy gruby brulion w podniszczonych okładkach.

– Miałem ten zeszyt na „Copernicusie”. Codziennie, jak warunki na to pozwalały, robiłem pozycje. Bardzo proste, pięć minut roboty. Patrz, tu rysuje się na każdy dzień taką drabinę. Wpisuje się dane, na tym dokonuje się obliczeń. Tu wpisujesz fi, tu lambda, tu stan logu. Z „Rocznika” wyciągasz deklinację i kąt godzinny – dla Greenwich oczywiście – do tego dodajesz swoją zliczoną długość. Stasiu, dwa jarzębiaki. Zaokrąglasz do pełnych stopni. Tu wpisujesz wysokość słońca, tu ogólną poprawkę.

– Skąd?

– Stąd. ha es plus minus ha zet równa się δ ha , ale to wpisujesz później, jak do ha ce dodasz poprawkę de i dostaniesz ha zet. Chyba jasne?

– Jasne. Wszystko się zgadza. Co dalej?

– Wchodzisz do tablic kątem godzinnym, szerokością i deklinacją. Jakie masz tablice?

– Achmatowa, „azymuty w tri minuty”.

– Wyrzucić za burtę. Tego się używało przed wojną. Teraz się stosuje ha de . Masz tu drugi egzemplarz, mogę ci go podarować. Teraz kulminacje. To jest najprostsze, robisz bez tablic. Od

dziewięćdziesięciu stopni odejmujesz ha es, dostajesz zet, dodajesz deklinację i otrzymujesz fi. Proste?

– Proste. Jak drut.

– Stasiu, dwa jarzębiaki. Przepisz sobie tę drabinkę, radzę ci, zaprowadź sobie taki zeszyt, codziennie łap słońce i obliczaj na bieżąco, to się nie pogubisz i do Ameryki trafisz. Poniał?

– Poniał. Wszystko jest jasne. Twoje zdrowie. Jakoś to be.

Teraz jednak jest środek oceanu, nie ma Zygi, który wszystko wiedział, i od czasu tego szkolenia upłynął miesiąc. Szukam drabinki. Przepadła. Rozstąpi się ziemia; nie ma. Bez tego ani rusz. Szukam, przewracam wszystko, fruwają zeszyty, spisy światła, notatki, czasopisma, papier maszynowy i kalki. Wreszcie jest! Wspaniała drabinka od mojego przyjaciela Zygi!

Rozsiadam się wygodnie w fotelu, na stole już porządek, zabieram się do obliczeń. Patrę na drabinkę i... nic nie rozumiem. Nic. Staram się przypomnieć sobie, co znaczy co. Co to są małe „p” i „d”, duże i małe „z”? Może w tablicach? Nie ma. Gdzieś w kolumnach tablic znajduję małe „d”, ale co to znaczy? Nie ma Zygi, nie ma jarzębiaku i w głowie nie chce się nic rozjaśnić. Sięgam po podręcznik Astronawigacja. Sama trygonometria. Studenci wyższych szkół morskich, wykłady, ćwiczenia, planetarium i dwójka na egzaminie po dwóch latach. Nic z tego. Robi mi się gorąco. Coś jednak muszę zdziałać, bo walnę dziobem w ląd i nawet nie będę wiedział, co to za kraj. Zaczynam grzebać w notatkach, podręcznikach, objaśnieniach do tablic, znajduję stary podręcznik Astronomia żeglarska Ledóchowskiego, ten sam, z którego uczyłem się przed laty do egzaminu. Powoli wyłapuję rzeczy najistotniejsze, wertuję przykłady rozwiązań. Szczęśliwie się składa, że wiatr jest równy, „Kretyn” prowadzi od dłuższego czasu bez dowcipów i alarm kursowy milczy. Rozgryzam powoli układ tablic. Przerabiam przykład podany w objaśnieniu. Muszę korzystać ze słownika, są w objaśnieniu słowa, których nie znam.

Próbuję rozwiązać zadanie własne, według obecnych danych. Nie wychodzi. Pomyłka w znaku. Plus zamiast minus. Jeszcze raz. Duża rozbieżność. Wchodzę do tablic ponownie, przyjmując inną,

skorygowaną długość geograficzną. Może być. Dzwoni budzik. Niedługo kulminacja słońca. Sekstant i na pokład. Łapię słońce, jeszcze idzie w górę. Siedzę długo, obserwuję jak myśliwy zwierzyne. Wreszcie jest, stoi. Za chwilę schodzi w dół. Ustrzeliłem słońce. Obliczenie jest łatwe, otrzymuję dokładną szerokość geograficzną. Przed wieczorem robię jeszcze jedną obserwację, wypełnienie drabinki już bez kłopotów, tablice już są moje i wreszcie dostaję pozycję, do której mogę mieć zaufanie.

Koniec dobrych czasów, wieczorem się chmurzy, wiatr przechodzi do normalnego, południowo – zachodniego kierunku, przynosi ze sobą mgłę. Koło północy wzrasta do sześciu. Wraca wszystko do normy.

Dzień szesnasty

Straszliwy ziąb. Mgła, wiatr cały dzień stopniowo przyrasta, by wieczorem osiągnąć siłę ośmiu stopni. Temperatura wody 3°C, powietrza 5°C.

Już jestem na zimnym Prądzie Labradorским. Wilgotne powietrze wciska się pod sztormiak, nic nie rozgrzewa, zęby dzwonią. Nie pomagają gorące duże kawy, nie pomagają tabletki „Fast energy” – angielska glukoza, którą podkarmiam się od pewnego czasu, kiedy odkrywczo stwierdziłem, że upadam nie tylko na duchu.

Jedyne na jachcie lustro, wielkości znaczka pocztowego, umieszczone w pokrywie nieczynnej maszynki do golenia, powiedziało mi niewesołą prawdę. Potwierdziło ją pomaganie się po wystających gnatach.

Od początku regat, z drobnymi wyjątkami, nie cierpię na brak apetytu i zjadam duże ilości wcale dobrych rzeczy. Więcej nawet, staram się na siłę jeść więcej, niż mam ochotę. Z drugiej strony brak normalnego snu, napięcie, koncentracja uwagi, wysiłek fizyczny, „wypłukiwanie” z organizmu energii przez wilgotne zimne powietrze, przez wodę, która przecieka nieszczelnościami ubrania sztormowego.

Bolą mnie wszystkie zęby, starannie przecież wyleczone przed startem. Odczuwam coraz silniejszy ból prawego ucha. Poradnik medyczny doktora Morzyckiego, od którego prócz dedykacji otrzymałem bogato wyposażoną apteczkę, leży teraz na stole nawigacyjnym. Nie doczytałem się tam jednak tego, czego bałem się naprawdę i najbardziej – konieczności interwencji lekarza. Może i szkoda, do Nowej Fundlandii tak blisko. Jeden, dwa dni, szpital, biało ubrane dziewczyny o ciepłych rękach. Nie ma czasu. Wygrzebuję skądś moherową, czarną i ogromną czapkę, którą w ostatniej chwili w Szczecinie dostałem od Elżbiety. Owijam twarz szalikiem i na pokład. Nie dać się. Mgła. Pięćdziesiąt metrów, może mniej.

Mimo dnia mam zapalone światła pozycyjne, świeci również szczytówka białym, silnym światłem wzmocnionym jeszcze przez odpowiednio ukształtowane szkło.

Nie jest to zgodne z przepisami, ale czort z nimi, wolę być wcześniej zauważony przez statek.

Ryczy megafon na oścież kokpitu. Co minutę rozlega się przeraźliwy pięciosekundowy sygnał. Przez pozostałe pięćdziesiąt pięć sekund megafon zamienia się w mikrofon, a wiszący nad stołem nawigacyjnym mikrofon jest teraz głośnikiem. Każdy szmer idący od strony dziobu, wzmocniony wielokrotnie, wypełnia wnętrze jachtu. Słysząc szum wody rozcinanej dziobem, każde uderzenie w falę, krótki łopot liku żagla.

Po jakimś czasie przybiera to pewien rytm, ucho przyzwyczaja się, nie odczuwa tego. Gdyby jednak w pobliżu pojawił się statek, obcy dźwięk naruszyłby ten rytm. Może będzie jeszcze szansa gwałtownym manewrem uciec spod jego dziobu. Teoretycznie statek w tych warunkach powinien również nadawać syreną sygnały mgłowe, ale kto go tam wie? Może nie lubią hałasu, może wierzą w swoje cudowne radary z automatycznymi systemami antykolizyjnymi. A tam jeden z tysięcy elementów, mały jak ziarnko groszku tranzystorek, zrobił „pyk”, automat nie zadziałał i po „Spanielu” zostanie parę biało-czerwonych drzazg na wodzie.

Nie ma spania, trzeba pilnować własnej skóry. Oczy pieką, łzawią na wietrze.

Mgła nierówna, niejednolita, przesuwa się z lewej ku prawej jak chmury. Widać wyraźnie ostrą krawędź takiej „chmury”, czasem ta krawędź przybiera kształt dziobu, nadbudówki. Z zamazanego świata wyłania się statek, odkosy fali dziobowej, z trudem hamuję odruch skoczenia do steru. Później tych dziobów jest coraz więcej, statki zaczynają atakować z tyłu, z przodu, z boku. Kawa i glukoza. Teraz lepiej.

Dzień siedemnasty

Wiatr w nocy odkręca i gdy przechodzi na zachodni, słabnący do czterech, znika mgła. Później, w ciągu dnia, będzie kręcił dalej przez ćwiartkę północno – zachodnią, by wieczorem dmuchnąć równo z północy z siłą siedmiu stopni.

Znów jest słońce, ale morze rozkołysane i z powtórzenia zabawy w astronawigację nic nie wychodzi. „Spanielem” rzuca tak, że trudno utrzymać równowagę i słońce nie daje się sprowadzić sekstantem do widnokręgu. Niedaleko ląd, niedługo bardziej przydatna stanie się radionawigacja.

Pełniejszy wiatr, ale nie na tyle, by postawić spinaker, zresztą i bez niego jacht płynie bardzo szybko. Odrabiamy zaległości z drugiego tygodnia.

Wypełniam dziennik. Łowię uchem jakieś nietypowe dźwięki. Przed chwilą byłem na pokładzie i nic nie widziałem, a przejrzystość powietrza tego dnia jest wyjątkowo duża. Coś się jednak dzieje. Wychodzę do kokpitu. Dostrzegam to kątem oka i czuję, jak cierpie mi skóra. Może metr, może trochę więcej, przy lewej burcie sterczy z wody czarna płetwa. Tnie wodę jak nóż, płynie równolegle z jachtem. Rekin! Zaraz mnie dziabnie, odruchowo cofam się za osłonę. Niemożliwe, tu za zimno na rekiny. W tej chwili patrzę za rufę i widzę w odległości paru metrów eskadrę sześciu obłych czarnych cygar. Równiutko jak

pod sznurek, łeb w łeb, cała szóstka wychodzi z wody, ułamek sekundy i znika pod powierzchnią. Znow po sekundzie są w powietrzu, zachowując ten sam dystans od jachtu. Delfiny! To nie żaden rekin, tylko delfiny. Całe stado. Piętnaście, szesnaście, siedemnaście... tracę rachubę. Są dookoła, baraszkują, wyskakują z wody, nurkują pod kadłub, celując prosto w płetwę balastową. Coś do nich wrzeszczę, nareszcie żywe istoty i nie takie głupie jak te ptaki, które są wszędzie, na środku oceanu, ciche i ponure. Mam ochotę pogłaskać tego najbliższego. Mają trzy, może cztery metry długości, słyszę wyraźnie stęknienia, popiskiwanie, jakby nawet „nawoływania”.

Przyglądam im się z zainteresowaniem i radością graniczącą z uniesieniem.

Coś mi się jednak te łby nie podobają. W pamięci przywołuję obrazek delfina skaczącego do podawanej mu ryby. Tamten miał łeb zakończony długim dziobkiem, wesoły, jakby uśmiechnięty pysk. Te są tępogłowe, dużo większe, czarne, a brzuchy mają białe. Orki? Czuję ogarniającą mnie panikę. Matko Boska, jedno uderzenie łba w kadłub i wpadnie mi do środka! Każda ma przynajmniej tonę żywej wagi, a poruszają się jak torpedy, bez wysiłku, nie widać nawet ruchu ogonem. Może się któraś pomyli, coś jej się w głowie pokręci, pomyśli o pomalowanym niebieską farbą dnie jachtu, że to wieloryb (cholera wie, może są niebieskie wieloryby), i walnie w tego wieloryba głową. Tak przecież orki atakują. Uderzają w okolicę serca, ogłuszają i potem robią sobie ucztę, skubiąc kawały wielorybiego mięsa.

Uruchamiam moje hałaśliwe volvo. Zwalniam hamulec wału śrubowego, napędzana przepływającą wodą śruba zaczyna się obracać. Włączam pompę mechaniczną, strumień wody z węża kieruję w bok daleko od jachtu. Może tym hałasem, wirem z obracającej się śruby i strumieniem wody wyprowadzę je z błędu, że ten jacht jest wielorybem, i dadzą mi spokój? Nagle łapię się za głowę – z rury wydechowej sika woda chłodząca silnik, jak wielorybowi z nosa! Strumień z węża też może im to przypominać!

Zatrzymuję silnik, zostawiam tylko swobodnie obracającą się śrubę. Żadnego wrażenia na nich to nie zrobiło. Bawiły się koło

jachtu przez dobrą godzinę, a kiedy wiatr na chwilę osłabł i spadła prędkość jachtu, nagle zniknęły. Wynurzały się teraz w komplecie kilkadziesiąt metrów od jachtu, po chwili były już daleko. Poszły na północny zachód – prosto pod wiatr.

Dzień osiemnasty

Od późnych godzin wieczornych poprzedniego dnia silny do siedmiu, a czasem do ośmiu, wiatr północny. Bardzo szybka żegluga. Jestem już na ławicy Nowofundlandzkiej, w rejonie gromadzenia się gór lodowych.

Jest noc, przejrzyste powietrze, morze wzburzone, poszatkwane białymi grzywaczami widocznymi mimo czarnych ciemności „Spaniel” pędzi tej nocy jak biało uskrzydłony upiór.

Obserwuję pilnie grzywacze, te przede mną. Muszę rozróżnić od tych normalnych, wynikających z naturalnego załamania się fali, takie, które mogą wytwarzać się na kawałku lodu. Góra lodowa może być jak Giewont i wtedy nie jest zbyt groźna, bo można ją zauważyć, a może być również wielkości małego domku. Taki „domek” może być górą w jej końcowym stadium istnienia lub odpryskiem czy odłamkiem większej góry – matki. „Matka” odpływa z wiatrem, „dziecię” zostaje i czeka na płynącego z prędkością 8 węzłów „Spaniela”. Z wody wystaje sam czubek, parę procent objętości. Nieforemne ostre krawędzie czyhają ukryte pod wodą.

Mało to sympatyczne. Z kolei dużych rozmiarów góra lodowa może być pod wodą szeroko rozbudowana, może mieć daleko wysunięte płycizny, na których załamuje się fala jak przy piaszczystym płytkim brzegu. Jej bezbarwny czysty „czubek” może być na tyle daleko, że nie zostanie w nocy zauważony w porę i jacht wyląduje niespodziewanie na takiej mieliźnie. Parę razy włączam reflektor skierowany przed jacht, gdyż wydaje mi się, że ponad białą kreską coś majaczy. Bardzo męcząca jest ta noc.

Koło drugiej nad ranem nagłe włączenie się alarmu szarpie i tak już napięte nerwy. Temperatura wody spadła do 2°C i aparat zareagował w sposób prawidłowy. Mogło to oznaczać, że wpłynąłem w pobliże góry lodowej, wokół której woda jest silnie ochłodzona. Wytrzeszczam oczy, wypatruję. Nic nie ma, nic nie widzę.

Wiatr stopniowo słabnie w ciągu dnia, po południu godzina zupełnej ciszy. Zrzucam żagle, bo telepie nimi okropnie. Przychodzi normalny południowo – zachodni wiatr. Pozycja w południe: 45°30'N, 51°50'W – dwa tysiące mil od startu, średnia dobową 111, jak mój numer startowy. Wcale mnie ta zbieżność nie cieszy, do mety 900 mil. Trzeba kręcić 128 mil na dobę, by wykonać plan w dwadzieścia pięć dni.

Jak to zrobić?

Dzień dziewiętnasty

Wiatr dalej słaby, widzialność pogarsza się od wczesnych godzin rannych. Przez cały dzień gęsta mgła. Znów sygnały megafonem, znów wypatrywanie niebezpieczeństw, tym razem nie tylko statków, ale w dalszym ciągu gór lodowych. Dopiero po południu wychodzę z ławicy Nowofundlandzkiej, rośnie głębokość, rośnie temperatura wody. Aż 7°, góry lodowe mamy prawdopodobnie za sobą. Nie widziałem żadnej i nie mogę tego odżałować.

Wczoraj po południu miałem trochę spokoju. Nie było mgły, wiatr ulgowy i dobra widzialność.

Nastawiłem budzik na dwie godziny, zasnąłem i po dziesięciu minutach byłem na pokładzie. Powtarzało się to parę razy, budziłem się i zasypiałem jak automat. Gdy wreszcie budzik zadzwonił, nie nastawiłem go powtórnie i znów położyłem się na chwilę. Tym razem spałem cztery godziny bez przerwy. W tym czasie „Spaniel” zszedł z kursu kompasowego, poszedł za

odkręcającym wiatrem i „Profesor” bez litości policzył sześciomilowe zejście w lewo.

Najgorsze było to, że przepadła mi prognoza pogody. Próbowiałem ratować się odbiorem kanadyjskich komunikatów, ale zupełnie nie mogłem się połączyć w ich systemie podziału na rejony. Kanadyjskie prognozy nadawane fonią przez stacje brzegowe są, podobnie jak BBC, lakoniczne, niewystarczające dla jachtów w regatach, a przy tym operatorzy mówią bardzo szybko i inną angielszczyzną. Nie działał już mój magnetofon, gdyż wykonał w czasie sztormu samodzielny lot przez całą szerokość „Spaniela”, po którym legł w gruzach, nie mogło być więc powtórki z taśmy.

Dziś wracam do nasłuchu komunikatów nadawanych dla statków rybackich przez jedną z europejskich stacji brzegowych. Atlantyk podzielony na szereg małych prostokątów, komunikaty szczegółowe, podawane kluczem, więc odbiór jest dużo bardziej czytelny. Jedyną trudnością jest teraz konieczność odbioru bieżącego, wewnątrz jachtu. Nie można w tym czasie wyjść na pokład i nadstawiać ucho, jak to wystarcza przy odbiorze fonicznych prognoz. Tutaj trzeba siedzieć przy stole i zamieniać od razu kropki i kreski na litery. Nie zajmuje to wiele czasu, gdyż tempo nadawania jest wysokie – ponad sto liter i cyfr na minutę.

Ten system ma jeszcze jedną dodatkową zaletę – daje on poczucie wyższości nad pozostałymi zawodnikami, gdyż ten rodzaj odbioru dostępny jest właściwie tylko dla profesjonalistów lub dla rutynowanych radioamatorów. Nie sądzę, by jeszcze ktoś z zawodników go stosował, więc stąd wynika moje dobre samopoczucie, przynajmniej w tym zakresie. Nie ma dziś mowy o dłuższych odcinkach snu niż dwie do pięciu minut, przeważnie na fotelu w kokpicie. Dopiero późno w nocy znika mgła. Świat wydaje się od razu przerażająco ogromny, przestrzeń oceanu bezkresna i straszliwie pusta. Gapię się na rozgwieżdżone niebo i wcale nie czuję się szczęśliwy. Konieczność zarefowania grota sprowadza mnie z wszechświata na pokład jachtu, do zajęć odpowiednich i właściwych – po to tu jestem, by kierować tym urządzeniem, by je doprowadzić szybko do mety.

Dzień dwudziesty

Płynie wzdłuż brzegów kanadyjskich ze wschodu na zachód odnoga zimnego Prądu Labradorskiego. Trzymam się tego prądu, korzystnego, niosącego w stronę mety. Miejscami ma on prędkość jednego węzła, czasami pół. Na południe ode mnie ściera się on z Golfsztromem, płynącym w przeciwnym kierunku ciepłym prądem, biorącym początek w Zatoce Meksykańskiej. Na styku tych prądów tworzą się wiry, małe odnogi, zimny cofa się na wschód, ciepły na zachód. Trudno się w tym połapać, bo granica prądów nie jest stała, przesuwa się raz na północ, raz na południe. Staram się trzymać z dala od tych niespodzianek, ale jednocześnie nie chcę odejść niepotrzebnie zanadto na północ, chcę w dalszym ciągu „podkładać” się pod przeważające południowo – zachodnie wiatry. Zbliżam się, halsując raz w lewo, raz w prawo, gdyż wiatr kręci, do małej wysepki Sable. Nie wiem jeszcze, czy wezmę ją prawą czy lewą burtą. Wiatr zmienia się, a ja ciągle płynę prawie wprost na nią.

Dalej pochmurno i nie mogę sprawdzić swojej pozycji, nie mogę ocenić, jaką ma prędkość prąd, czy jestem blisko czy daleko od wyspy.

Radiolatarnia na Sable jest nienajlepsza, ma jakiś przedziwny ton sygnału, namiary są tylko przybliżone. Wokół wyspy mielizny, na których utknęło już wiele statków.

Widzialność ograniczona, muszę być prawie nieprzerwanie na pokładzie, wiatry kręcące, kursy zmienne, pada deszcz, zimno. Tracę w końcu rachubę czasu, zaczynam się gubić w tych zmiennych kursach i wiatrach. Dawno nie byłem pod brzegiem, podchodzę teraz z pełnego oceanu do nieznanego niebezpieczeństwa z duszą na ramieniu. Nadmiar wyobraźni przeszkadza, nie pozwala na odprężenie się, czuję bliskość lądu, wprowadzie byle jakiego, bo co to za ląd – piaszczysta łacha i maleńka wyspa. Nie mogę się doczekać, by ją mieć na trawersie, by ją wreszcie minąć i wyjść znów na otwartą przestrzeń. Mam ją parę razy, raz na lewym, raz na prawym trawersie, ale wtedy, gdy wiatr zmusza mnie do zmiany kursu, płynę prawie w poprzek trasy. Robię zwrot i znów mam ją na kursie. Można oszaleć, zaraz

na nią wlezę, co z tego, że słyszę ją w radionamierniku, widzę na wskaźniku radiokompasu, skoro nie mogę określić odległości od niej.

Zbliża się noc, wisi coś niedobrego w powietrzu.

Dzień dwudziesty pierwszy

Ciemności nocy rozjaśniają błyskawice. Zbliża się burza, zwykła, jak pod brzegiem, ale rozmiary ogromne. Nie słychać jeszcze grzmotów. Fala długa, olbrzymia. Wiatr jak wczoraj, słaby i kręcący. Znów w lewo i w prawo.

Wreszcie przychodzi szkwał, deszcz, słychać grzmoty, długie i basowe. Wiatr przyrasta do pięciu, zwijam lekką genuę. Wybieram parę metrów linki, która odwija się ze szpuli sztagu. Nie idzie. Kręcę korbą kabestanu, czuję wzrastające naprężenie linki. Stop, coś się zacięło. Idę na dziób. Jedna trzecia powierzchni genuy nawinięta jest na sztag, reszta szaleje w rosnącym szkwale.

Próbuję ręką linkę przy bębnie. Napięta jak struna, znaczy, sztag stoi. Wracam do kokpitu, zrzucam linkę z kabestanu, idę na dziób i próbuję ruszyć ręką sztag. Trochę się obraca w prawo i w lewo, ale tylko w dolnym łóżyisku i tylko pół obrotu. Górna część sztagu stoi. Podejrzewam, że zablokował się krętlik fałowy na górze, fał okręcił się wokół sztagu i zaraz się zerwie, gdy na siłę wybiorę linkę z bębna. Do kokpitu, linka na duży kabestan, parę obrotów korbą i... linka zerwana, sztagu nie ruszyło.

Tracę cenny czas, prawie dryfuję z łopoczącą genuą. Refuję grot, bo kładzie, stawiam na wewnętrznym sztagu ciężką „dwójkę”, wybieram szot i jadę.

Czterdzieści metrów kwadratowych lekkiej „jedyńki” łopocze wściekle po zawietrznej stronie pracującej ciężkiej genuy. Kładzie, hamuje, ale jacht kręci swoje sześć węzłów ostro do wiatru. Wychylając się daleko, jak tylko można, za burtę, odcinam

nożem szot „jedyńki”. Zostaje przy rogu żagla koło jednego metra liny.

Tak daleko nie ujadę, a jeśli ujadę, to za wolno. Trzeba zlikwidować „jedyńkę”. O wyjściu na maszt w tych warunkach nie ma co marzyć. Trzeba zerwać fał. Stalowa linka, przekrój sześć milimetrów, trzeba przyłożyć dwie tony, by ją zerwać. Zakładam stoper na linie, talię, i na kabestan. Można tym sposobem unieść sześć ton. Lina powinna się zerwać w miejscu, gdzie zwinęła się wokół sztagu. Odblokuje to sztag, odwinie się genuę i będzie można ją zrzucić. Szkoda mi tego fału, waham się. Idę znów wprost na wyspę, może schować się za nią, stanąć na kotwicy w osłoniętym miejscu i dokonać naprawy wchodząc na maszt? Jak daleko do wyspy? Może pięć mil, może pięćdziesiąt? Wiatr zmienia kierunek, wezmę wyspę prawą burtą. Trzeba odpaść, wziąć ją lewą, by stanąć po zawietrznej.

Po kwadransie znów zmiana kierunku, teraz muszę zrobić zwrot, może ta łopocząca genua przejdzie na drugą burtę sama? Nie pomogę jej wiele, wiatr już siedem do ośmiu, zabije mnie z wdzięczności za pomoc.

Ciemno, leje, błyskawice, grzmoty i szkwały, wypatruję plaży. Znów idę trochę w prawo, minę wyspę lewą burtą. Świta. Wiatr kręci. Przez zachodni, północny aż do północno-wschodniego. W ciągu piętnastu minut! Najpierw odpadam, później muszę znów zrobić zwrot. Dalej wiatr obraca. Pędzę teraz baksztagiem, prędkość do dziesięciu węzłów, wiatr wzrasta do 9°.

Szalona jazda, góry wody, nie można zejść ze steru, samoster za słaby na te warunki. Wiatr z tyłu, jachtem zarzuca na fali, chce ustawiać się bokiem, trzeba uważać, nie dać się wynieść. Lekka „jedyńka” już się uspokoiła zasłonięta przez „dwójkę”, widać wiszące strzepy z liku wolnego. Róg oddarty, zwisa razem z liną, która skręciła się, skłębiła w kulę, zacisnęła w węzeł tak zbity, że odciąłem go później i schowałem na pamiętkę.

Zostawiam na sterze „Kretyna”, będzie sterował byle jak, ale muszę zejść na dół, poszukać radionamiernikiem tej diabelnej wyspy. Szukam z lewej, już jest blisko trawersu, ale nie z lewej, tylko z prawej burty. Już mi się wszystko pokręciło, już nie wiem, czy to wiatr obrócił się dookoła, czy ja okrążyłem wyspę.

Wszystko jest możliwe.

Robię sobie kawę, dużą kawę z dużą ilością cukru, połykam całą zawartość tuby mleka zgęszczonego, słodzonego. Niedobre to, ale muszę stanąć na nogi, opanować szczekanie zębami. Organizm jest na wyczerpaniu, jak akumulator bez napięcia. Przed wyjściem na pokład wkładam, a raczej wbijam się w niebieski kombinezon wypożyczony od Zygii Perlickiego.

– Specjalnie zrobione przez Henry Lloyda na regaty dookoła świata. Możesz się w tym położyć na śniegu, i nie wkładaj go na ciepłe rzeczy, bo się spocisz.

Henry Lloyd, czyli Henryk Strzelecki, to mój rodak z Brodnicy, spotkałem go w zeszłym roku na wystawie w Hamburgu, obiecał taki kombinezon, ale widocznie zapomniał. Przypomnę mu się po regatach.

Mam na sobie ciepłą bieliznę, dwa swetry i krótki kożuszek bez rękawów, toteż muszę się w kombinezon wbijać. Nic nie pomaga, dalej dzwonię zębami. Już nie wracam do sterów rufowych, siadam w fotelu i wyłączam „Kretyna” – kiepsko steruje i wywozi jacht w bok na każdej fali.

Dziś jest okazja do odrobienia dotychczasowych strat, rośnie nadzieja, że zmieszczę się w tych dwudziestu pięciu dniach, muszę jednak sterować sam, wykorzystać tę szansę, jaką daje sztorm w plecy.

„Spaniel” wykonuje dzikie skoki, kręci rufą, jak to spaniel, zjeżdża z fali surfingiem, strzałka speedlogu przekracza 10 węzłów i opiera się o koniec skali. Siedzę w fotelu, w rękach kierownica, przed sobą i po bokach mam szyby osłony, moje alfa romeo zjeżdża z góry, podjeżdża pod górę, jeszcze raz, jeszcze raz. Znajome okolice, już tu byłem, niedawno, widzę znajomy krzak przy drodze – to przecież Bieszczady. Dojeżdżam do Ustrzyk... Głowa się kiwa, przytomnieję, oczy znów się zamykają, głową w sufit. Nie zasnąć, wytrzymać, póki wieje ten wschodni wiatr.

Dzień dwudziesty drugi

Dalej dmucha ze wschodu. Pracowita noc przy sterze. Rano wiatr słabnie do trzech, fala już długa, regularna.

Powierzam ster „Kretynowi” i dostawiam do ciężkiej genuy jeszcze fok. Oba żagle rozpieram bomami spinakera, grot idzie w dół. Zastłonięta już zupełnie dwoma żaglami lekka genna daje się teraz odwinąć do końca ze sztagu i zrzucić na pokład. Fał nie był splątany i dobrze się stało, że go nie zrywałem, bo i tak nic by to nie pomogło. Zablokowało się na śmierć górne łóżyisko. Wracam z dziobu zataczając się. Jest mi już wszystko jedno, walę się na koję, kładąc obok ucha remingtona nastawionego na jedną godzinę.

Dociera do mnie narastający warkot. Wyraźny i bliski huk silnika. Wyskakuję, pochylony pod osłoną, do kokpitu i czuję wiatr spadający z góry, uderzający w tył głowy. Helikopter. Olbrzymi wojskowy helikopter wiszący tuż nad jachtem, nieco po zawietrznej. Widzę na nim rozpoznawcze znaki kanadyjskie. W jednym z licznych okienek ludzka uśmiechnięta twarz.

Mój krzyk radości ginie w grzmocie silnika, macham rękami jak opętany. Helikopter nagle wznosi się i odlatuje na wschód, leci pewnie na wyspę Sable. Może zawiadomi kogo trzeba i w Newport, w pokoju Komisji Regatowej, ktoś wbije w wielką mapę Atlantyku, wiszącą na ścianie, szpilkę z biało-czerwoną chorągiewką?

Na wszelki wypadek wołam helikopter radiotelefonem. Nic, cisza. Nie słucha, łobuz.

Wiatr odkręca wieczorem na południowo – wschodni, dzień kończy się stoczterdziestopięciomilowym „utargiem”, mniej niż wczoraj, kiedy ustanowiłem swój rekord dobowy: 180 mil.

Dzień dwudziesty trzeci

Zaczynam od zrzucenia spinakera, który pracował od wczorajszego popołudnia. Morze już spokojne, ale wiatr odkręcił dalej, na południowy, co zdecydowało o zmianie spinakera na ciężką „jedynekę”. Lekka jest w strzępach, ciężka trochę mniejsza, ale ciągnie nie najgorzej. Robi się już cieplej, jestem blisko granicy ciepłego prądu, bo spotykam pływające kępki nie znanych mi tropikalnych wodorostów.

Na widnokręgu statek. Powoli rośnie, idę wprost na niego, może się z nim dogadam, poproszę go o podanie pozycji. Przygotowuję się na spotkanie z ludźmi. Nerwowo szukam w Księdze kodu sygnałowego odpowiedniego zestawu. Litera „K”, cyfra „8” – „proszę o łączność radiotelefonem na częstotliwości 2182”. Wieszam flagi pod salingiem i czekam. Mijamy się w odległości stu metrów, odbiornik włączony, cisza. Niewielki kanadyjski trawler rybacki, paru ludzi na pokładzie, machają rękami. Na skrzydle mostka dwóch obserwuje mnie przez lornetki. Pokazuję ręką na flagi kodu, machają znowu, ale w odbiorniku cisza. Ze złości strzelam białą rakietę i pokazuję na flagi.

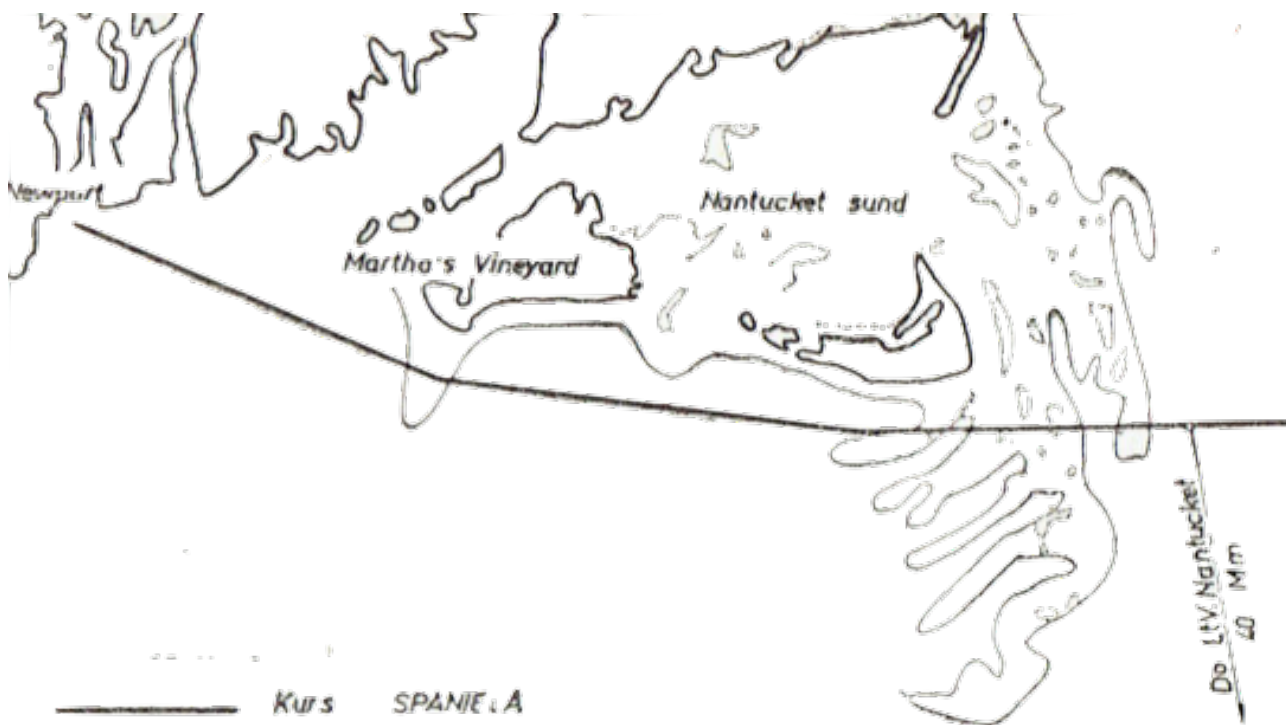
Zawracają, podchodzą blisko, megafon kieruję na nich, mówię do mikrofonu.

- Radiotelephone, two one eight two, please.
- OK.

Zataczają koło, odchodzą i nawiązujemy łączność. Ich język jeszcze mniej niż mój przypomina angielski. Nie możemy się dogadać, radio chrypi, chrypią ich słowa trochę francuskie, trochę angielskie. Są już dwie mile za mną, płyną w przeciwną stronę niż ja. Widzę, że zawracają. Gonią mnie. Nie zwalniam, nie mogę czekać, płynę jednak niezbyt szybko, więc po niedługim czasie są przy burcie. Idziemy parę metrów obok siebie. Gadam jak najęty, odpowiadam na pytania, co tu robię. Nic nie wiedzą, że są regaty, ale przyjmują to do wiadomości.

Długo nie mogą zrozumieć, gdy proszę o pozycję. Wreszcie pokazują na kartonie mazakiem napisane dwie czterocyfrowe

liczby poprzedzone literą „H”. Teraz ja nic nie rozumiem. Domyślam się, że to są hiperbole systemu „Loran”, ale ja nie mam po prostu takich map. Mówię, że idzie mi o ϕ i λ . Rozkładają ręce. Rysuję na odwrocie mapy te dwie litery, znak równości i zapytania. Znow rozkładają.



9. Odcinek trasy pokonany przez „Spaniela” w 24 dniu regat.

ręce, ale po minucie widzę radość na twarzy jednego z tych na skrzydle. Za chwilę pokazują:

$42^{\circ} 08' N$, $66^{\circ} 22' W$

Zapisuję pozycję i nazwę statku

„Cape Charles”, bandera Kanady.

– Thank you, skipper, good luck, all the best.

Pozycja, o dziwo, zgadza się z moją zliczoną. Zaczynam wierzyć w szczęśliwy koniec.

Dzień dwudziesty czwarty

Mój czas okrętowy odpowiada czasowi GMT – Greenwich Mean Time. Tak jest moim zdaniem wygodniej, choć świta dopiero koło dziewiątej rano, a zmierzch zapada po północy. Zapisy w dzienniku rozpoczynają się od północy, stąd „dzień dwudziesty czwarty” zaczął się wieczorem.

Dziś o godzinie 12.00 GMT upłynie dwudziesta czwarta doba żeglugi, licząc od startu. Jest wtorek, 29 czerwca, jeśli będę na mecie jutro przed godziną 12.00 GMT, to osiągnę czas przejścia trasy: 25 dni. W Newport będzie godzina ósma rano, zobaczę wszystkie żaglowce i jachty biorące udział w „Operation Sail-76”. Spotkam znajomych, przyjaciół, będzie „Dar Pomorza”, na jego pokładzie Tadek Karwacki z „Głosu Szczecińskiego”, wyciąuję tego Krasnoludka.

W nocy mgła i wiatr południo – południowo – zachodni, piątka, „Spaniel” kręci do 8 węzłów, szanse rosną. Mordercza ryzykowna żegluga przez mgłę jak wata. Pełne światła i co minutę ryk megafonu.

Rano mgła ustępuje, słońce suszy i ogrzewa. Koło południa chmurzy się, nie sprawdzę szerokości z kulminacji słońca, a jest mi to bardzo potrzebne, bo zbliżam się do wyspy Nantucket, którą należy minąć prawą burzą, od południowej strony. Od wyspy w kierunku południowym ciągnie się język mielizn, kilkanaście mil długości i parę mil szerokości. Celuję na koniec tego języka, bo mielizny są płytkie, ale im bliżej brzegu, tym silniejsze prądy pływowe, których kierunków nie znam, gdyż nie mam atlasu prądów, dysponuję jedynie tablicami pływów.

Prądy pływowe mogły mnie przesunąć bardziej na północ. Namiary radiowe na Cape Cod i latarniowiec „Nantucket”, który stoi pięćdziesiąt mil na południowy wschód od wyspy, potwierdzają te przypuszczenia.

Kilkugodzinna odkrętka wiatru wypycha mnie jeszcze bardziej na północ i po południu znajduję się w takim położeniu, że wyspa jest na drodze do mety. Mało, że trzeba ją obejść łukiem, trzeba minąć koniec języka mielizn. Jak to zrobić, kiedy nie wiadomo, gdzie ta wyspa jest? Nie widać jej, jest lekka mgiełka. W górze słychać samolot, lekki, sportowy, wystartował pewnie z wyspy, na mapie zaznaczone lotnisko. Jest i radiolatarnia, ale... nie działa. Czuję tę wyspę przez skórę. Dookoła mielizny. Miejscami głębokość 1,5 metra, a zanurzenie „Spaniela” wynosi 2,5.

Zbliża się wieczór. Wiatr skręca na południowy, wzmaga się po kilkugodzinnym osłabnięciu w dzień, przychodzi znów gęsta mgła. Wydaje mi się, że walnę za chwilę dziobem w wyspę. Echosonda nie melduje jeszcze płycizn, ale nie mogę się oprzeć wrażeniu, że wyspa jest tuż-tuż.

Co zrobić? Do mety 85 mil w linii prostej. Jeśli pójde na południe, do latarniowca, muszę podejść blisko, zobaczyć go, określić pozycję i dopiero stamtąd odłożyć kurs na metę – jeśli tak zrobię, to stracę dobę, może trochę mniej. Do latarniowca 50, może 55 mil, prosto pod wiatr. Nie zastanę już żaglowców w Newport, odpłyną na defiladę do Nowego Jorku, nie osiągnę czasu: 25 dni; kto wie, ilu konkurentów mnie wyprzedzi.

Zaglądam do tablic pływów. Czas wysokiej i niskiej wody w Newport, w Bostonie, różnica czasów, dedukuję, co może być teraz na mieliznach. Za dwie godziny woda pójdzie w górę, prąd będzie wchodził na mielizny od południa. Odpadam, nabieram prędkości, kurs prosto na zachód – SZARŻA PRZEZ MIELIZNY !

Niech się dzieje, co chce, jak wejdę na kupę piachu, rzucę kotwicę, poczekam, aż mnie woda podniesie, odetnę linę kotwiczną i dalej, na metę.

Dzień dwudziesty piąty

Serce w gardle. Pilnuję wskazań echosondy, która chwila mi dochodzi do zera. Już? Mgła, ciepły południowy wiatr, prędkość do 8 węzłów. 75 mil do mety. Głębokość pod kilem rośnie, po piętnastu minutach maleje znów do jednego metra, potem prawie zero. „Spaniel” przeskoczył przez głębszy rów. Szukam radionamiernikiem raz latarniowca, raz Cape Cod, próbuję znaleźć dalsze radiolatarnie w zatoce Narragansett. 65 mil do mety, rośnie głębokość, mielizny za rufą.

Dalej mgła, już trochę rzadsza, coraz cieplej. Noc, a ja pierwszy raz od startu jestem na pokładzie w samej koszuli. Emocja grzeje dodatkowo. 06.25 GMT trafiam na boję nr 2 przy wyspie „No Man Land”. Stąd już tylko 28 mil do Brenton Reef.

Ostatnie mile. Wiatr trochę słabnie; prędkość pięć do sześciu, jeśli spadnie poniżej pięciu, postawię spiner, muszę być przed 12.00 GMT. Na razie na spiner nie mam sił.

Przecina mi kurs duży statek, wygląda na prom, muszę mu ustąpić. Dostrzegam światło Brenton Tower. Wskazówki chronometru przesuwają się nieubłaganie. Jeszcze mila, jeszcze pół... Mijam lewą burtą ażurową wieżę z dużym napisem „Brenton” – nie ma wątpliwości, skończyłem regaty. Zapisuję czas – 11.40 GMT.

Zrzucam genuę. Składam do dużego worka, chcę wejść do portu z czystym pokładem. Nogi odmawiają posłuszeństwa, dwa razy potykam się o coś, choć woda tu spokojna, leżę na pokładzie jak długi.

W Newport jest poranek, mglisty jeszcze, ale pogodny i bardzo ciepły. Mijam wychodzące w morze jachty, machają do mnie jak do starego znajomego.

Idę na samym grocie, do przystani jeszcze trzy mile. Robię sobie ostatnią kawę.

Z jachtu obok słyszę damski głos:
– Well done...

Dookoła pełno zakotwiczonych żaglowców. Szukam wzrokiem „Daru Pomorza”. Na redzie go nie ma, może stoi w porcie. Dopytywa motorówka, w niej człowiek wyglądający na bosmana portu, bo pokazuje, by płynąć za nim. Pytam go, ile jachtów jest już w Newport. Pewnie myśli, że go nie słyszę przez warkot silnika i pokazuje cztery palce.

– Czterdzieści?

Przeczący ruch głową i znów cztery palce w górze, a potem pokazuje palcem w moją stronę.

– Czwarty?

Przytakuje głową, śmieje się. Czwarty w klasie? Możliwe... Nie najlepiej.

Motorówka płynie z przodu, widzę, że prawie po drodze będę mijał „Dar Pomorza”. Stoi na beczkach, trochę zbaczam, by przejść obok niego, od dziobu do rufy. Na górze chłopcy szorują pokład, jak to rano. Zaraz narobią wrzawy, jak zobaczą biało – czerwoną banderę na rufie „Spaniela”. „Witaj, pogromco Atlantyku!” Przechodzę blisko, pięć metrów, widzę ich twarze. Zaraz rozlegną się gwizdki, salut banderą.

– Cześć, chłopaki! – głos przechodzi mi z trudem przez gardło.

– A, cześć stary... – odpowiedzieli, nie przerywając sobie pracy.

W chwilę później duża motorówka dobija mi do burty.

Pełno ludzi. Wszyscy mówią równocześnie, pstrykają aparaty fotograficzne, szumi kamera.

Po sekundzie mam ich wszystkich na pokładzie, zrozumiałem, że mam nic nie robić, sami zrzucą grot i zawloką mnie do pomostu przystani.

Rozpoznaję Boba Humphreysa, który zegnał mnie w Plymouth.

– Jesteś czwarty – mówi do mnie.

– Powtórz, proszę.

- Jesteś czwarty, w ogóle!
- Kto jest przede mną?
- Patrz – pokazuje ręką. Widzę stojące przy pomoście dwa jachty. Ogromny „Club Mediterranee” i obok niego, przy jego burcie, „Pen Duick VI”.

Bliżej stoi kremowy trimaran z numerem „66” – Third Turtle”, niestety, z mojej klasy.

- Kto jest pierwszy?
- Tabarly!
- Cudownie, kiedy przyszedł?
- Wczoraj rano!
- Powtórz, to niemożliwe!
- Wczoraj. Alain Colas też wczoraj, a dziś rano trimaran Bircha.

Czuję, jak ogarnia mnie szalona radość. Nie mogę pohamować głośnego śmiechu i powstrzymać ściekających po twarzy łez.

Słyszę czyjeś podstępne pytanie:

- Czy będziesz brał jeszcze udział w następnych takich regatach?
- Never more !!!

Wieczorem tego dnia zmieniłem zdanie.

Szczecin, wrzesień 1977