

**„STARY”,  
MŁODZI  
I MORZE**



Bezdroża

Tekst: Marcin Jamkowski, Jacek Waclawski

Zdjęcia autora: strony XXX

Projekt graficzny: Dawid Kwoka

Redaktor prowadzący: Paweł Sondej

Redakcja: Iwona Baturo | baturo.pl

Korekta: XXX

Skład: Iwona Baturo | baturo.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym lub innym powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji.

Wszystkie znaki występujące w tekście są zastrzeżonymi znakami firmowymi bądź towarowymi ich właścicieli.

Autor oraz wydawnictwo Helion dołożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz wydawnictwo Helion nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Wydawnictwo Helion

ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice

tel.: 32 2309863

e-mail: redakcja@bezdroza.pl,

księgarnia internetowa: <http://bezdroza.pl>

Drogi Czytelniku!

Jeżeli chcesz ocenić tę książkę, zajrzyj pod adres:

<http://bezdroza.pl/user/opinie/?XXX>

Możesz tam wpisać swoje uwagi, spostrzeżenia, recenzję.

Marcin Jamkowski

# „STARY”, MŁODZI I MORZE

Od Antarktydy do Alaski.  
Wyprawa wokół obu Ameryk



# POŁUDNIE



## Wodne góry Hornu

**J**acht ruszył w dół jak szalony. Pochylał się na dziób i z sekundy na sekundę nabierał prędkości. Nie było nawet chwili, żeby się zastanowić, co dalej. Żołądki podchodziły żeglarzom do samego gardła.

Łódka była mała i stara. Mała, bo jak na te wody raptem 13 metrów długości kadłuba oznaczało tak naprawdę liliputa. A stara, bo... nazywała się „Stary”! Jacht był mocny i dzielny, ale na swoje imię zasłużył. Metalowa 12-letnia konstrukcja, płynąc w dół wodnego zbocza, jęczała i wpadała w wibracje, co wprawiało dziewiątkę żeglarzy w nastrój niczym ze śmiertelnego rollercoastera. Nigdy wcześniej nikt z nich nie widział tak potężnych fal. Każda miała więcej wzrostu niż najsilniejsza znana z Bałtyku. Więcej siły niż jakakolwiek fala spotkana na Atlantyku. Pokładowy wariometr pokazywał wysokość – regularne 12–14 metrów. Mniej więcej poziom piątego piętra! Takie fale mogły przerażać, a z pewnością budziły szacunek. W tworzonym przez nie spektaklu było niezaprzeczalne piękno, widoczne zwłaszcza wtedy, gdy ciemnoszara, granatowa kipiela zaczynała pulsować pod powierzchnią, gotować się, wirować, by w końcu stanąć dęba i spieniona przewalić się przez pokład. Wtedy prócz piękna wyczuwało się w tym żywiole coś więcej: wyzwanie. „Płynmy!” – krzyczało wówczas gdzieś w człowieku. „Na przekór naturze!”

Zjazd ze zbocza wielkiej wodnej góry – tych najpotężniejszych i najgroźniejszych morskich fal, które tworzą się na Oceanie Południowym – to jedna z najbardziej wymarzonych, ale też przerażających wizji w życiu żeglarza. „Dotarcie na Horn, to jak zdobycie żeglarskiego Everestu” – mawia się. Są jednak góry trudniejsze od Everestu, i są wody groźniejsze od Hornu.

„Stary” płynął właśnie na południe od legendarnego przylądka, przez cieśninę oddzielającą Amerykę Południową od Antarktydy, nazwaną na

GPS  
58°34'S, 62°45'W  
Cieśnina Drake'a

część szesnastowiecznego angielskiego korsarza sir Francisa Drake'a. Wraz z rozwojem sztormu wierzchołki fal robiły się coraz bardziej gwałtowne. Wiatr urywał kawałki wodnych grani, zwiewał bryzgi wody i siekł nimi niemiłosiernie w twarz. Dwaj wachtowi – jeden na pokładzie, za kołem sterowym, drugi wewnątrz jachtu – przekrzykiwali się przez pleksiglasową szybkę.

– Najgorsze jest uderzenie górnych trzech czy czterech metrów fali, kiedy się załamuje. Jak uderzy prosto w burtę, może nas wywrócić! – krzyczał Jacek do siedzącego w środku Sławka.

Sternik musi być niezwykle uważny. Największe fale trzeba przyjmować pod odpowiednim kątem, tak by nie dać się porwać ich sile. Cały czas należy śledzić kierunek wiatru i strukturę fal oraz utrzymywać kontakt ze śledzącym przyrządy nawigacyjne drugim wachtowym. Ten siedzi wpatrzony w radar i sprawdza, czy na obranym kursie nie ma gór lodowych. W tych okolicach zdarzają się nawet takie, które mają kilka kilometrów długości. Kiedy stojący za sterem na zewnątrz zmarznie na kość, żeglarze zamieniają się miejscami.

Obowiązuje najcięższy możliwy zestaw ubrań. Bez gogli i grubych gumowych rękawic nie ma żadnych szans na wytrzymanie wachty. Poza tym wszystko co najmniej podwójne: czapki, rękawiczki, swetry, grube sztormiaki. I najważniejsze – szelki asekuracyjne, wpinane do poręczówki zaraz przy wyjściu. Żeby za żadne skarby świata nie dać się zmyć za burtę.

Nagła chwila spokoju. Sztorm ustał? Cisza? Nie, to tylko fala znów się buduje. Rośnie i po raz kolejny wynosi jacht 14 metrów w górę. Mija kilka długich sekund, starcie z łamiącym się szczytem fali, głośny szum piany spływającej po pokładzie i „Stary” znów jedzie w dół jak szalony. Wibruje. Jęczy i straszy. Ale wytrzymuje. I tak setki razy. „To najintensywniejsze chwile mojego życia” – napisze potem Jacek w swoim dzienniku. „Cały czas bałem się wywrotki”.

Położenie się na takiej fali to najgorsza perspektywa, a w podobnych warunkach może się to zdarzyć w każdej chwili. Wystarczy moment nieuwagi, jacht obróci się burtą do fali i masa wody, uderzając w łódkę, może zmieść sternika, zerwać wszystko z pokładu i złamać maszt. Jeśli ten wybije dziurę w pokładzie, w sekundę później lodowata woda zacznie wdzierać się do pomieszczeń. Zimno morskiej wody o temperaturze kilku stopni sparaliżuje każdy ruch. Szanse na wyjście z tego bez szwanku są prawie żadne.

Ekipa „Starego” wypływała świadoma ryzyka – bojąc się go i jednocześnie chcąc je ponieść. Wody wokół Hornu są cmentarzyskiem statków i marynarzy, którzy zginęli w takich sztormach jak ten, mając mniej szczęścia od dwudziestolatków ze „Starego”. W czasach kiedy „statki były z drewna, a ludzie z żelaza”, droga wokół Hornu była koniecznością. Każdy, kto płynął z Atlantyku na Pacyfik, lub odwrotnie, musiał się zmierzyć z huraganowymi wiatrami, z których słynie to miejsce. Wyjące pięćdziesiątki (Horn leży na 55. stopniu szerokości geograficznej południowej i stąd ten przydomek) mają swoje źródło w wielkich różnicach temperatur między lodowatą Antarktydą a tropikalną Ameryką. Tworzące się w takich warunkach głębokie niższe wędrują z zachodu na wschód, napędzając wiatry. Na tej szerokości geograficznej nie ma żadnego lądu, który by je powstrzymał – mogą gnać dookoła podbiegunowego świata. Jakby tego było mało, łańcuchy gór Półwyspu Antarktycznego i Andów są uformowane tak, że spychają wielkie masy powietrza niczym gigantyczny lejek i wypływają je właśnie pomiędzy Hornem a Antarktydą – w Cieśninie Drake'a. Szalejące wiatry napędzają fale. A kilkunastometrowe góry kipiącej wody, w dodatku krzyżujące się z różnych kierunków, mogą być śmiertelnym zagrożeniem dla każdego statku i jachtu.

Kiedy w 1914 roku z wielką pompą otwarto po dziesięciu latach budowy Kanał Panamski, trasa z Atlantyku na Pacyfik skróciła się o blisko 14,5 tysiąca kilometrów. Horn popadł w komercyjne zapomnienie. Ale im mniej marynarzy musiało pływać wokół przylądka zawodowo, tym więcej przybywało tam żeglarzy szukających przygód. Chcących zmierzyć się z największymi wyzwaniem: huraganowymi wiatrami, błyskawicznymi załamaniem pogody, wielkimi falami i własnym strachem. Równie szybko przybywało i tych, którzy chcieli w czasie rocznej podróży z Europy na Antarktydę i z powrotem poznać kawałek egzotycznego świata. Bawić się i cieszyć. Tańczyć w tawernach. Zwiedzać miasta i się opalać. Kłócić się i przyjaźnić.

Takich, jak ekipa „Starego”.

## Kapitan bez siwej brody

GPS  
50°17'N, 18°40'E  
Gliwice

**W**szystko zaczęło się od marzeń. Od postanowienia dwóch nastolatków, że w trakcie studiów wybudują jacht, a po otrzymaniu dyplomu popłyną w wielką podróż dokoła świata.

– Potrafiliśmy rozmawiać o tym kilka razy dziennie, nakręcając się wzajemnie – wspomina Jacek Waclawski.

Pochodzący z Gliwic Jacek, dziś 31-letni lekarz pracujący w Śląskim Centrum Chorób Serca w Zabrze, już w szkole dał się poznać jako dobry organizator. Bujął w obłokach, ale też doskonale sprawdzał się w działaniu. Ambitny, skoncentrowany, ujmująco życzliwy – wiedział, czego chce, i potrafił dopiąć swego. Szybko zebrała się wokół niego grupka przyjaciół gotowych na każdą przygodę.

Jak przystało na nastolatka-pasjonata, Jacek poświęcał swojemu hobby każdą chwilę. W sezonie pływał we wszystkie weekendy, odbywał co najmniej 2–3 dłuższe rejsy każdego roku i z wypiekami na twarzy pochłaniał kupione w antykwariacie książki żeglarskie. Nie wypływając poza Bałtyk, znał na pamięć szczegóły nawigacyjne z Wielkiej Rify Koralowej u wybrzeży Australii, wiedział, czego się można spodziewać w Patagonii, na co uważać w rejonie Cieśniny Magellana i przylądka Horn. To właśnie podczas lektur rodziły się w jego głowie żeglarskie marzenia o wielkiej wyprawie.

Był też inny powód tej silnej motywacji, potrzeby osiągnięcia sukcesu.

– Miałem dziesięć lat, kiedy w Wigilię zginął mój ojciec. Ta tragedia była dla mnie zdarzeniem, które najsilniej pamiętam z dzieciństwa – opowiada Jacek.

Dziś, wspominając te czasy, jest spokojny, wtedy jednak zawałił mu się cały świat. Mały chłopiec nie potrafił zrozumieć tego zdarzenia, nie wiedział,

jak poukładać wszystko na nowo. Zamknął się w sobie. Śmierć ojca stała się bolesnym, skrywanym przeżyciem. Podświadomie chciał jednak pokazać innym własną siłę i wartość. Zadziwić świat.

Matka Jacka postanowiła zapisać go na sportowe zajęcia, by poznał nowych kolegów, znalazł się w środowisku, które nie znało jego tragedii. Lekarstwem dla samotnego chłopca miały być weekendowe zajęcia w gliwickiej Szkole Narciarsko-Żeglarskiej Jana Maya-Majewskiego. W rodzinie nie było żeglarzy, chodziło się raczej w góry, ale pomysł chwycił. Jacek w nowym miejscu rozkwitł. Narty w Beskidzie Śląskim, żagle na jeziorze Pławniowice... Szybko przesiadł się z jednoosobowego optymisty na omegę, na której nauczył się „czuć wiatr”. Pierwsze wywrotki, pierwsze sukcesy, pierwsze poczucie satysfakcji, kiedy jacht postawiony na nowo po nabraniu wody, znów słucha młodego żeglarza.

Jacek zaprzyjaźnił się z Andrzejem Kolonem i Mateuszem Sznirem, rówieśnikami, z którymi kilka lat później znalazł się na pokładzie „Starego”. Mając czternaście lat, pływał z nimi po Bałtyku na jachcie „Alabaster”.

– Za pierwszym razem nasze morze okrutnie mnie sponiewierało. Leżałem błądy i głodny od choroby morskiej. Nawet sucharki mi nie wchodziły. Ale i tak było pięknie, zwłaszcza, kiedy nie rzygałem – śmieje się.

Kiedy choroba odpuściła, na horyzoncie pojawiły się brzeg. Był zachwycony rejsem, morzem, poznawaniem nowych portów.

Podczas kolejnych rejsów kapitan Andrzej Beżański uczył go, jak myślać „ludzie morza”.

– Pokazał mi, że na morzu nie chodzi tylko o technikę, ale przede wszystkim o sposób patrzenia, o pokorę i szacunek dla żywiołu i tradycji żeglarskiej – wspomina Jacek.

Wkrótce do paczki dołączyli Andrzej „Wesoły” Nowakowski, Grzesiek „Jendroszcz” Jendroszczyk i Sławek „Skalma” Skalmierski.

– Skalmę znałem z opowiadań. Wiedziałem, że lata na paralotni, jeździ na motorze i ma w sobie tyle energii, co mały reaktor atomowy. Wszyscy mówili, że to kompletny wariat. Okazało się to prawdą, tyle że jego „wariactwo” było bardzo pozytywne – opowiada Jacek.

Metodyczny Jacek i żywiołowy Skalma świetnie się uzupełniali. Ich przyjaźń przetrwała wiele wypraw i niejedną sztorm.





■ Góry lodowe  
u wybrzeży  
Antarktydy



Nim wypłynął na pełne morze, Jacek zaczytywał się w relacjach z dalekich oceanicznych ekspedycji Krzysztofa Baranowskiego i z samotnego rejsu non stop dookoła świata Henryka Jaskuły. Był pod wielkim wrażeniem tego, jak samotny człowiek potrafi zmagać się z wielkim wyzwaniem, oceanem i własnymi słabościami. Najbardziej zainspirowała go jednak książka Gérarda Janichona *Damien. Góry lodowe i morza Południa*, w której dwudziestokilkuletni Francuzi opisywali, jak w trwającym kilka lat rejsie opłynęli

przylądek Horn i Antarktydę. „Dowiedli, że dla młodości nie ma żadnych granic” – napisał w swoim dzienniku. I postanowił pójść w ich ślady.

Miał zaledwie osiemnaście lat i nowiutki dowód osobisty, kiedy pojechał nad Zalew Szczeciński zdawać na stopień Jachtowego Sternika Morskiego. Był najmłodszym uczestnikiem kursu. Nawet egzaminatora zdziwił jego wiek.

– Panie Jacku, wiedzę i praktykę pan ma, ale brakuje panu jednej ważnej rzeczy – powiedział do niego. – Kapitan jachtu powinien mieć długą siwą brodę!

Mimo to Jacek egzamin zdał. Został najmłodszym kapitanem w Polsce. I od razu wyruszył z przyjaciółmi w pierwszy samodzielnie kierowany rejs morski, do Oslo, na pokładzie znanego mu już jachtu „Alabaster”.

– W Muzeum Kon-Tiki przeczytałem wtedy słowa Thora Heyerdala, norweskiego odkrywcy i podróżnika, które zapadły mi mocno w pamięć: *Borders? I have never seen one. But I have heard they exist in the minds of some people.* „Granice? W życiu żadnej nie widziałem. Ale słyszałem, że niektórzy mają je w głowach”. Później stały się one mottem naszej wyprawy na Horn – wspomina.

Sukces tego pierwszego rejsu sprawił, że chcieli ruszyć jeszcze dalej, odważniej. W 2001 roku Jacek wyczarterował stalowy jacht „Stary” z Jacht Klubu AZS ze Szczecina na 50-dniową wyprawę do Norwegii i Szkocji. Załogę tworzyli sami znajomi: Kolon, Jendroszcz, Skalma, Mateusz.

– Zabrakło tylko Wesołego, którego ojciec nie chciał puścić w rejs przeze mnie prowadzony. Pewne przez brak tej siwej brody – śmieje się Jacek.

Przepłynęli Bałtyk i Morze Północne, by zmierzyć się z najtrudniejszą cieśniną w Europie – Pentland Firth, położoną na północ od Szkocji. Prądy osiągają tam prędkość do 15 węzłów\*, trzy razy więcej niż średnia prędkość jachtu. Płynąc, ma się wrażenie, że trafiło się na górską rzekę.

\* Węzeł to tradycyjna morska jednostka pomiaru prędkości. Jeden węzeł (kn – od angielskiego słowa *knot*) jest równy prędkości jednej mili morskiej na godzinę (1852 m/h). Nazwa „węzeł” pochodzi od tradycyjnego sposobu pomiaru prędkości, kiedy marynarz wyrzucał za burtę boję i liczył, ile węzłów regularnie zawiązanych na przymocowanej do niej linie, przesunie się między jego palcami w czasie odmierzanym przez specjalną klepsydrę [wszystkie przypisy pochodzą od autorów].





■ Załoga wyprawy (od lewej): Grzegorz Jendroszczyk („Jendroszcz”), Grzegorz Dolnik („Siwy”), Andrzej Nowakowski („Wesoły”), Jacek Wacławski, Andrzej Kolon, Sławomir Skalmierski („Skalma”), Dominik Bac („Dodzik”), Mateusz Szniur

Wszystko poszło gładko, a kiedy jacht wrócił w dobrym klarze i na czas, opiekun łódki Tadeusz Podkalicki rzucił trochę od niechcenia na pozór niezobowiązujące pytanie:

– Nie chciałbyś wziąć tego jachtu na dłużej, na rok na przykład?

Odpowiedź była niemal natychmiastowa: „Tak! Na Horn!”.

– Horn pierwszy przyszedł mi do głowy, bo to Everest oceanów! Sięgnąć po najwyższy szczyt, to przecież prawo młodości – opowiada Jacek. I dodaje: – Chcieliśmy zaryzykować, ruszyć się z miejsca, opłynąć Amerykę Południową, a przy okazji dobrze się bawić. Stabilność była wówczas ostatnim hasłem, z którym chciałem się identyfikować.

Szybka konsultacja z Mateuszem i zmiana planów z Wesołym – nie będą budować swojego jachtu, tylko go wypożyczą. Wesoły zgodził się bez wahania, pojawił się jednak problem, z którym zmagali się później przez wiele miesięcy. Ojciec Andrzeja wciąż nie zgadzał się na udział syna w wyprawie.

Z Grześkiem Jendroszczykiem Jacek spotkał się na dworcu w Gliwicach.

– To jak? Dookoła Świata? – brzmiały pierwsze słowa Grześka.

– Nie, na Horn – odparł Jacek.

– No to świetnie, bo już myślałem, że będziemy się musieli bardzo spieszyć!

Do ekipy dołączyli Kolon i Skalma. A wraz z nimi na pokład weszli ich znajomi: Grzesiek „Siwy” Dolnik i Dominik „Dodzik” Bac. Ten ostatni wrócił właśnie z Indii, zakochany w górach i w Azji. Razem osiem osób. Średnia wieku 21 lat.

– Jako jedyny miałem odpowiednie uprawnienia, by prowadzić jacht przez ocean. Nie mieliśmy więc problemu z wyborem kapitana – mówi z nutką dumy w głosie Jacek.

Wystarczyło kilka wspólnych spotkań, przygotowań i snucia planów, aby w głowach załogi wykiełkował jeszcze ambitniejszy plan. A może Horn to za mało? Skoro jest szansa, by dotrzeć na południe Ameryki Południowej w lutym, można się pokusić o popłynięcie do Antarktyki, gdzie znajduje się Polska Stacja Polarna imienia Henryka Arctowskiego.

– Bylibyśmy pierwszą załogą polskiego jachtu, która by do niej dopłynęła – rzucił któryś z żeglarzy.

W 1976 roku był w tamtych okolicach polski jacht „Gedania”, ale wtedy nie było jeszcze stacji Arctowskiego.

– Tylko czy damy radę? – zapytał ktoś.

– Damy, damy! Jak nie my, to kto! – zawołał Skalma.

Plan uznali za zatwierdzony. Jacek dodał:

– Jeśli się uda, to będzie niczym wygrana w Lotto. Trafienie za milion. Młodość za milion!

## Za (prawie) wszelką cenę

GPS  
52°5'N, 4°19'E  
Scheveningen,  
Holandia,  
wybrzeże Morza  
Północnego

**W**yjazd grupy dwudziestolatków na Antarktydę oznaczał masę nie-wiadomych. Ale jedno nie ulegało wątpliwości – potrzebowali furi pieniędzy. Budżet oszacowali na około 400 tysięcy złotych, sumę niemal nieosiągalną na progu dorosłego życia. Nikt z nich nie miał pojęcia, jak zdobywa się sponsorów na taką wyprawę. Pierwsze rozmowy z potencjalnymi darczyńcami kończyły się zanim jeszcze tak naprawdę się zaczęły – „nie” mówiły im już sekretarki, nie dopuszczając nawet przed oblicza prezesów.

– Zmieniło się, kiedy zaprosiłem na wyprawę Monikę Witkowską, dziennikarkę poznaną na pokładzie „Zawiszy Czarnego” – opowiada Jacek. – Monika, która zdecydowała się płynąć z nami od Valparaiso w Chile przez Horn na Falklandy, napisała o naszych planach w „Gazecie Wyborczej” i kilku innych pismach.

Przyszła ekipa „Starego” stała się tym samym grupą wiarygodnych podróżników. Pisano o nich w prasie, co dla sponsorów oznaczało, że warto w nich zainwestować. Kiedy jednak otrzymali pierwszy datek od prezesa ogromnej firmy ze Śląska, Skalma nie mógł się powstrzymać od ponurego komentarza:

– Jaki kraj, takie inwestycje. Kilkaset złotych? To wystarczy na waciki! No, może na szekle do want!

– Cierpliwości Sławeczku, to dopiero początek. Zobaczysz, że zbieramy. Mamy jeszcze długą listę gości do obdzwonienia. – Jacek był optymistą.

Wzięli się do pracy. Rzeczywiście, dzięki kontaktom całej załogi lista darczyńców powiększała się z dnia na dzień. Niestety, mimo największego entuzjazmu, budżet był wciąż daleki od domknięcia. Wyprawę wsparli rodzice,

a jeden z żeglarzy, Mateusz, stwierdził, że rok na morzu nie wychodzi drożej niż rok życia w Warszawie i sprzedał swojego starego poloneza.

– Wtedy trafiliśmy do Tadeusza Świetlickiego, prezesa firmy inżynierskiej QNT z Gliwic, który zobaczył, że bardzo wierzymy w to, co chcemy zrobić. Nie dla promocji firmy, ale zwyczajnie po ludzku, postanowił nam pomóc. Przez ponad rok co miesiąc wspierał nas finansowo – opowiada Jacek. – W tym samym czasie wpadliśmy też na pomysł, żeby do zarabiania pieniędzy wykorzystać samego „Starego”.

Od czerwca do września zaplanowali więc rejsy komercyjne. Trasa Szczecin – Portugalia, siedem etapów, po dziesięć osób każdy, łącznie dwa i pół miesiąca na wodzie. Duży zastrzyk finansowy dla wyprawy, choć także spore obciążenie – znalezienie klientów, zorganizowanie wszystkiego, przygotowanie jachtu dla gości i setka innych drobiazgów. Opłaciło się. Zawartość skarbonki zaczynała zmierzać w dobrym kierunku. Rejs na Antarktydę przybierał coraz bardziej realne kształty.

Wydawało się, że wszystko uda się dopiąć do ostatniej złotówki, kiedy na pokładzie jachtu rozległ się dźwięk telefonu satelitarnego. Jacek płynął właśnie „Starym” zamienionym w żeglarski miniwycieczkowiec z Amsterdamu do Londynu. Dzwonił Mateusz.

– Załamka. Wycofał się sponsor. Zostaliśmy bez kasy.

– Ja piernicze! – Jacek aż usiadł z wrażenia.

– Nie zdążymy już zebrać brakujących pieniędzy nim dopłyniesz z klientami do Portugalii! Przełożmy wyprawę. Popłynemy za rok. – Mateusz nie widział innego wyjścia.

Propozycja była kusząca. Dawało to czas, by lepiej się przygotować, zdobyć więcej informacji o żegludze w regionach polarnych, dozbierać fundusze. Przez chwilę Jacek się wahał. Przypomniawszy sobie jednak Jurka Wąsowicza, właściciela i kapitana jachtu „Antica”, który powtarzał mu, żeby bez względu na przeszkody, nie odkładał wyprawy na później. „Entuzjazm i motywacja z czasem znikną. Lepiej działać i patrzeć, jak znikają przeszkody” – dźwięczały mu w uszach jego słowa. Odchrząknął więc i odezwał się do Mateusza:

– Nigdy...

– Co nigdy?

– Jeśli nie popłyniemy teraz, nie popłyniemy już nigdy! Nigdy! Rozumiesz! A ja bardzo chcę popłynąć! Musimy! Jesteśmy już za daleko, Mateusz. Nie możemy się wycofać! Jego kolega długo milczał. Ruszenie w taką podróż, kiedy ma się w kieszeni zaledwie połowę budżetu, to jak skok do dopiero napełniającego się basenu. Jest szansa, że wylądujesz bezpiecznie, ale też możesz się zdrowo poobijać.

Entuzjazm i determinacja Jacka przekonały jednak Mateusza. Ustalili, że trzeba zrewidować (po raz kolejny) zaplanowane w budżecie wydatki i działać dalej.

Przygotowanie łódki do wyprawy na Horn i Antarktydę wymagało szczególnej uwagi. Jacht składa się z kilkuset tysięcy elementów, przed wyprawą na tak trudne akweny trzeba zadbać o każdy szczegół. Wzmocniono olinowanie, uszyto nowe żagle sztormowe, sprawdzono silnik. Długie tygodnie zajęło też przedzieranie się przez formalności. „Stary” miał być pierwszym jachtem w Polsce oficjalnie dopuszczonym do żeglugi oceanicznej. Wstępna inspekcja zakończyła się negatywnie tak dla łódki, jak dla załogi – protokół obejmował aż 17 (!) punktów wymagających poprawy.

– Posypaliśmy głowy popiołem i wszystko poprawiliśmy – opowiada Jacek.

Problemem okazała się także klauzula zawarta w Karcie Bezpieczeństwa jachtu. Czarno na białym stało w niej: „Żegluga wyłącznie po wodach wolnych od lodu”.

– Ale my będziemy pływać wyłącznie po otwartej wodzie! Jak tylko zobaczymy górę lodową, ominiemy ją szerokim łukiem. – Jacek z zapałem przekonywał inspektora z Urzędu Morskiego. Ten jednak okazał się człowiekiem pozbawionym poczucia humoru. Tłumaczenie Jacka na niewiele się zdało. Na szczęście chłopcom udało się przekonać jego szefa i wszystko znów mogło toczyć się dalej.

Tuż przed rejsem okazało się, że będzie kolejny kłopot, tym razem z ubezpieczeniem łódki. Horn z definicji był wyłączony ze strefy odpowiedzialności. Polisy obejmują wyłącznie tereny do 50. stopnia szerokości geograficznej południowej. Tymczasem Horn leży na 55. stopniu, a Półwysep Antarktyczny, dokąd załoga planowała dotrzeć, jeszcze 10 stopni dalej.

– W razie problemów będziemy się zasłaniać przepisem, że ubezpieczenie jest ważne także poniżej pięćdziesiątego stopnia, jeśli żegluga zaczynała się lub kończyła w strefie ubezpieczenia – przekonywał Jacek pozostałych członków wyprawy.

Było to zresztą prawdą – od Valparaiso (33. stopień) aż po Falklandy (około 50. stopnia) mieli płynąć bez zawijania do portów, bo tych po drodze zwyczajnie nie było.

Chłopcy zgadzali się nagiąć i budżet, i warunki ubezpieczenia byle tylko wypłynąć. Za wszelką cenę. No, prawie wszelką, bo nie za cenę bezpieczeństwa. Mimo entuzjazmu, zapału i odwagi („pełnej palmy”, jak podsumował Skalma) zdawali sobie sprawę, że w starciu z Hornem są młokosami. Szukali więc osób, które dopłynęły w ten rejon i mogły podzielić się z nimi swoimi doświadczeniami.

Wielu starszych żeglarzy i kapitanów patrzyło na ich działania z nieufnością. Jeden z siwobrodych wilków morskich zadał Jackowi retoryczne pytanie:

– Po jaką cholere tam się pchasz? Lód, smród i szczekanie zębów.

Inny przepowiadał:

– Sam zobaczysz, zostaniesz na Karaibach. Tam dopiero jest raj! Takie na przykład Wyspy nie tak całkiem Dziewicze! Zakochasz się!

Ani Jacek, ani pozostali żeglarze „Starego” nie traktowali tych uwag poważnie. W końcu obaj zapytani od dawna mieli Horn na swoim koncie. Dlaczego jednak nie chcieli pomóc? Z zazdrości? Z obawy, że na podium zarezerwowanym dla „zawodowców od Hornu” staną małolaci? A może zwyczajnie przeważył strach przed odpowiedzialnością, że ekipa „Starego” nie da rady, ktoś zginie, a oni będą współwinni?

Tak czy inaczej młodzi żeglarze nie otrzymali praktycznych wskazówek. Postanowili więc płynąć trochę „w ciemno”.

– Chrzańć to, trzeba płynąć. Co tam! Szczęście się jeszcze do nas uśmiechnie – przekonywał z charakterystyczną swadą Skalma.

I miał rację. Już w trakcie wyprawy do ekipy „Starego” zgłosił się na forum internetowym Paweł Motawa. Znał Cieśninę Drake’a, żeglował w jej rejonie kilka sezonów. Nawet nie przypuszczali, jak cenna okaże się za kilka miesięcy jego wirtualna pomoc.

– Pisał niezwykle pomocne, znakomite techniczne maile, instruując nas, jak żeglować na dalekim południu – podkreśla Jacek.

Na długo nim wyruszyli, do pomysłu tej szalonej wyprawy trzeba było przekonać rodziny. Czy będą mogli liczyć na ich pomoc finansową i wsparcie psychiczne? Czy chęć, by dzieci realizowały swoje marzenia, przeważy nad troską o ich los podczas rejsu?

– Podczas rozmowy z Mamą i Ojczymem powiedziałem, że pewnie zawałę pierwszy rok wymarzonych studiów medycznych, ale będę się starał o urlop dziekański. I że wierzę, że wszystko się uda – wspomina Jacek.

Szczerłość przyniosła efekt: oboje nie tylko zgodzili się na jego udział w ekspedycji, ale też konsekwentnie wspierali go podczas przygotowań i wyprawy. Przekonać dali się i inni rodzice. Łatali dziury budżetowe, pomagali, niepokoiли się. Tylko ojciec Wesołego postawił weto. Oznajmił, że Andrzej musi najpierw załatwić sprawy uczelniane, a on mógł dać jakieś pieniądze na wyprawę w kolejnym roku. W tym nie mieli co na niego liczyć. W końcu przyjął do wiadomości determinację i entuzjazm załogi, ale się nimi nie zaraził. Wesoły popłynął trochę na przekór niemu.

Na przekór sobie musiał też postąpić Jacek – wyjeżdżając, zostawiał na rok Agnieszkę, swoją dziewczynę.

– Byłem jak szczęśliwy egoista. Myślałem tylko o sobie i o swoich planach – przyznaje.

Zanotował w dzienniku: „Cały znany mi świat został za plecami. Poczułem jak świadomość realizacji marzeń uskrzydla, niesie siłę, która przebija wszystkie bariery. W pasji jest zaklęta moc, a moc porywa. Jak wiatr. Warto ją odnaleźć. Obudzić wiatr”.

## W przypadku powodzenia – honor i uznanie

**K**iedy sir Ernest Shackleton ruszał w 1914 roku żagłowcem w swoją wielką antarktyczną wyprawę, by przemierzyć Siódmy Kontynent w poprzek – od Morza Weddella do Morza Rossa na saniach – szukał do załogi ludzi twardych i niewymagających. Do dziś powtarzana jest anegdota, jakoby wówczas na łamach londyńskiego „Timesa” zamieścił ogłoszenie następującej treści: „Szukam ludzi na wyprawę. Małe płace. Przejmujący chłód. Ciągłe zagrożenie. Bezpieczny powrót – wątpliwy. W przypadku powodzenia – honor i uznanie”. I choć wygląda na to, że ogłoszenie takie nigdy się nie ukazało (miejską legendę o nim powtórzono w końcu lat czterdziestych w książce o stu najlepszych reklamach), to jego treść dobrze oddaje specyfikę rejsu polarnego. Należy się spodziewać wszystkiego najgorszego i liczyć na wielkie szczęście.

Zadanie ekipy kierowanej przez Jacka Waclawskiego było oczywiście nieskończenie łatwiejsze – wystarczyło do Antarktyki dopłynąć. I wrócić. Nie było jednak żadnych gwarancji, że i ich wyprawa nie skończy się zatonięciem jednostki w starciu z lodami południa – jak stało się to na wyprawie Shackletona. Ani czy uczestnicy będą mieli tyle szczęścia, co Brytyjczycy sprzed stu lat, którzy po trzyletniej (!) odysei na granicy życia i śmierci, cudem uszli z życiem\*.

\* Żagłowiec „Endurance” został uwięziony przez lód na Morzu Weddella w styczniu 1915 roku. Wymarznięty w lód, dryfował zimą, a marynarze mieszkali na jego pokładzie. Wiosną, po zniszczeniu statku przez napierający lód, załoga przeniosła się na krę, a gdy ta pękła, popłynęła w sześciometrowych szalupach na Elephant Island, gdzie przetrwała miesiące w prymitywnym obozie, żywiąc się upolowanymi pingwinami i fokami. Sam kapitan Shackleton z częścią



Kiedy 22 września 2002 roku Jacek stanął nad nadmorskim klifem w Lagos, silny wiatr wiejący od Atlantyku targał jego ubranie.

– Wiem, że zabrzmiało to sentymentalnie, ale poczułem wtedy, że ten wiatr napętnia moje żagle. Moje osobiste żagle – opowiada.

W dole w marinie widoczna była sylwetka „Starego”. Trwały ostatnie przygotowania do wypłynięcia, a właściwie gorączkowe próby upchania nadmiaru sprzętu, który chcieli zabrać w rejs. Na pokładzie ośmiu dwudziestolatków o całkowicie różnych charakterach i osobowościach, przed nimi długa droga i żadnych gwarancji powodzenia. „Ocean są drogami, które nie znają ograniczeń, a młodość to brak barier! Od dziś wszystko jest możliwe!” – zapisał Jacek z usprawiedliwioną młodzieńczą egzaltacją w dzienniku. I oddał cumy.

Szybko przeskakują przez Maroko i Wyspy Kanaryjskie, traktując rejs w tych okolicach niemal jak żeglugę przybrzeżną. Zostawiają ląd za rufą i ruszają na Atlantyk – w stronę Martyniki, francuskiej wyspy na Morzu Karaibskim.

---

ekipy ruszył jedną z szalup po pomoc na odległą o 600 (!) mil morskich Georgię Południową, skąd sprowadził wsparcie. Do Europy wrócili wszyscy w 1917 roku. Ich epicka odyseja, przyćmiona przez I wojnę światową, przeszła wówczas niemal zupełnie bez echa.

## Kino pod żaglami

Choć pasaty są najbardziej stałymi wiatrami na świecie, nie można w tę stałość przesadnie wierzyć. Kilka dni po opuszczeniu Wysp Kanaryjskich „Stary” płynął na południe – prosto do strefy, gdzie powinien na niego czekać regularny podmuch z północnego-wschodu. Powinien, ale jakoś tego roku nie czekał.

Pasaty to tropikalne morskie wiatry, których stałość jest na wagę złota od czasów, gdy pierwsi ludzie i towary zaczęli podróżować pod żaglami. Do kierunków tych wiatrów dopasowywano szlaki rejsów. Od ich kapryśków zależało powodzenie wypraw wojennych i udane transakcje zamorskich kupców. Otaczano je czcią. Dziś wiadomo, że pasaty rodzą się w okolicach równika, kiedy ogrzane słońcem powietrze wznosi się pionowo do góry – na powierzchni oceanu pozostawiając tylko niż i tropikalne deszcze. Kiedy ta masa powietrza dotrze w górne warstwy atmosfery, nagle zakręca i odpływa od równika w stronę zwrotników. Nie płynie jednak prostopadle do równika – z każdym metrem odbija nieco w bok. Działa bowiem na nią siła Coriolisa, zakrzywiająca tor ruchu wszystkich obiektów ślizgających się po powierzchni kuli – w tym wypadku kuli ziemskiej. Po pokonaniu tak zakrzywionego szlaku wędrujące masy powietrza docierają w okolice Zwrotnika Raka i tam opadają w dół (dzięki czemu w rejonach zwrotnikowych częste są pogodny wyżej atmosferyczne), a następnie gnają tuż nad powierzchnią oceanu, z północnego wschodu na południowy zachód, dmuchając we wszystkie napotkane żagle.

Kiedy jednak „Stary” dotarł w miejsce, w którym kapitan Jacek zaplanował rendez-vous z pasatem, na żeglarzy zamiast stabilnego, mocnego i przewidywalnego wiatru czekały tylko marne podmuchy. Były nie tylko słabe, ale

GPS  
23°50'N, 22°38'W  
Ocean Atlantycki



też wiały z zupełnie różnych kierunków. Naukowcy, politycy i ekoaktywiści spierają się o przyczyny tego typu niespodzianek od lat. Nagłe burze, niespotykane wcześniej susze czy nienotowane ulewy – dziś nikt nie ma wątpliwości, że pogoda zmierza w stronę zjawisk ekstremalnych. Wygląda na to, że zmiany są pochodną jednego procesu – podnoszenia się temperatury globu. Na ile jednak ten wzrost odbywa się za sprawą człowieka tnącego lasy i inwestującego w dymiący przemysł, a na ile wiąże się z naturalnym zwiększeniem aktywności Słońca czy ziemskich wulkanów (wyrzucających do atmosfery gigantyczne ilości gazów cieplarnianych), pozostaje nierozstrzygnięte. Tak czy inaczej zaburzenia regularności pasatów są jednym z objawów zmian klimatycznych. Prawdę mówiąc, jednym z mniejszych. Z dużo większymi zmianami załoga „Starego” spotka się w Arktyce i w Antarktyce, ale nie uprzedzajmy zdarzeń.

– Chłopaki śmiali się, że musimy poszukać „boi pasatowej”, od której zacznie się regularny wiatr – opowiada Jacek.

Ich cierpliwość została wystawiona na jeszcze większą próbę, gdy ustały nawet drobne podmuchy wiatru. Na kilka godzin zapadła kompletna cisza, jacht się zatrzymał. Flauta nie może jednak trwać wiecznie i po pełnych napięcia godzinach, żagle zaczęły się napełniać – pasat zadziałał. Ruszyli. Za rufą został Punta de Orchilla, przylądek na kanaryjskiej wyspie El Hierro, przez starożytnych uznawany za koniec świata.

Do Nowego Świata płynie się mniej więcej miesiąc. Życie przy wiejącym stale pasacie nabrało spokojnego rytmu. „Na mojej uczelni zaczyna się rok akademicki, a ja martwię się raczej tym, żeby nasz kurs był dobry i poranna wachta zmyła pokład” – zapisał Jacek w swoim dzienniku.

Wachty zmieniają się co cztery godziny. Nie mają wiele do roboty – na horyzoncie żadnych statków, żagli nie trzeba zmieniać, fala od rufy mocno buja jachtem, ale wszyscy się przyzwyczaili.

Co drugi dzień urządzają wieczorek filmowy. To pomysł Jendroszcza, który przygotował na wyprawę duży stos filmów. Każdy głosuje na trzy, Grzesio skrupulatnie liczy głosy i zaraz potem ogłasza wyniki ku radości jednych i rozczarowaniu innych. Gusta filmowe ekipy dramatycznie się różnią, ale nikt nie kwestionuje wyboru. Kiedy zaczyna się wachta wieczorna i robi się ciemno, wyjmują laptopa na pokład i zaczynają seans. Mateusz,



■ „Stary” łapie pierwsze podmuchy pasatu

drugi oficer odpowiedzialny za zapasy jedzenia, wydaje każdemu po paczce paluszków z wielkiej plastikowej beczki na pokładzie, której zwykle pilnie strzeże. Wszyscy tłoczą się koło sternika, na dnie kokpitu, gdzie tylko się daje. Nie ma foteli.

– Co z tego, to najlepsze kino, w jakim byłem – wspomina Jacek. – Zatapiałem się w oglądaniu thrillerów i kryminałów.

Żagle postawione, spokojny wiatr wieje w plecy, na bezchmurnym niebie morze gwiazd. Czasem tylko sternik zjedzie z kursu, zapatrzony w ekran zamiast w kompas, albo do kokpitu wleci przerażona ryba latająca.

W dni nieparzyste, kiedy nie ma filmu, wieczorami na pokład wyciągane są głośniki. Muzykę wybiera sternik, nie ma więc sporów o repertuar. Niekiedy padają tylko komentarze w stylu: „Mateusz, to jakieś pieprzone meksykańskie discopolo”. Kiedy steruje Kolon, leci techno. Wesoły lubi romantyczne ballady i, co najbardziej irytuje resztę chłopaków, gdy szczególnie upodoba sobie jakiś utwór, potrafił puszczać go na okrągło.

Nastrój jest idylliczny. Dzień za dniem mija, nie przynosząc większych kłopotów. Życie się uprościło. Jacek wstaje rano, patrzy na GPS, ile jeszcze zostało mil, nakleja w mesie kolejną karteczkę z numerem dnia przelotu i je śniadanie z chłopakami. Po miesiącach przedwyprawowego napięcia opanował go niebываły spokój. Upaja się świadomością, że przez kolejne tygodnie nie trzeba nigdzie się śpieszyć, bo nie ma gdzie.

W kabinie rufowej odbywają się rozgrywki w karty. „Liga Atlantycka” – jak zwie to Kolon. Wszyscy dużo czytają. Jacek nadrabia zaległości z Hemingwaya, Puza, Kapuścińskiego. Sięga po *Greka Zorbę* Kazandzakisa. Fantastyczną rozrywką są kąpiele w oceanie. Jacht nie zwalnia wtedy swojego biegu, utrzymuje 5–6 węzłów, a pływak jest ciągnięty na długiej linie za rufą. Regularnie „Staremu” towarzyszą delfiny, ryby latające, czasem nawet orki. Rekinów ani śladu. A o osiemnastej polskiego czasu seans łączności – na godzinę włączany jest telefon satelitarny. Dziewczyny, rodzice, dziadkowie, znajomi dzwonią i dostarczają tematów do rozmów na długie godziny. Kto odbiera telefon, czuje się dumny. W dalekiej Polsce o nim się pamięta.

## Karaiby na pontonie

**C**hleb był z zewnątrz śliski, kolorowy, a w środku twardy jak kamień. Po przepłynięciu w 26 dni całego Atlantyku, ostatni bochenek zabrany z Polski wypadł na ostatnie śniadanie oceaniczne przed wypłynięciem na tropikalne, turkusowe i luksusowe wody Morza Karaibskiego. Na horyzoncie widać było Martynikę, kiedy wachtowy odkrawał brzegi z bochenka mieniącego się wszystkimi odcieniami pleśniowych błękitów i zieleni, obtaczał cząstki w jajku i smażył jak jajecznicę.

– A na brzegu Franole pewnie wcinają bagietki – rzucił Skalma.

Choć leżąca w archipelagu Wysp Zawietrznych w małych Antylach Martynika została odkryta przez samego Kolumba (w 1502 podczas czwartej podróży do Ameryki), od 1635 roku znajdowała się w rękach Francuzów. Była kolonią paryskiego imperium, gdzie plantatorzy zwozili do pracy afrykańskich niewolników. Obecnie ma status francuskiego departamentu i regionu zamorskiego i dzięki temu jest częścią Unii Europejskiej. Skąpana w ostrym słońcu, otoczona wodą jak z obrazka, żeglarzom po długim rejsie jawi się niczym raj. Pozostało tylko ją opłynąć – większość portów i zatok na Antylach znajduje się po zawietrznej stronie wysp, gdzie podejście do lądu jest bezpieczniejsze – i można będzie rzucić kotwicę.

Pojawił się jednak mały problem: jak dostać się z jachtu na ląd? Kiedy wyruszali na wyprawę, załódze zabrakło funduszy na kupno nowego pontonu z silnikiem. Skalma zaproponował wtedy, że weźmie z domu swój – jak argumentował, solidny i sprawny. U wybrzeży Martyniki okazało się, że ponton, który zabrał to prezent, jaki dostał od ojca na... piąte urodziny! Cud techniki produkcji radzieckiej – Ufimka 2. Gumowy, w kolorze wyblakłej zie-

GPS  
14°26'N, 60°31'W  
Martynika, Morze  
Karaibskie





■ Saint Lucia,  
kwintesencja  
urody  
Karaimów

leni, kształtem przypominał canoe. Po pierwszym rozłożeniu wywołał salwy śmiechu. Mimo wątpliwości estetycznych doskonale się jednak sprawdził.

– Ojciec w życiu nie przypuszczał, że tak daleko na tym pontonie dopłynę – żartował sam Skalma, ruszając nim w stronę brzegów Martyniki.

Podczas przelotu przez Atlantyk czas jachtowy rozjechał się z cyklem dnia o kilka godzin, ale nie miało to znaczenia. Rytm wyznaczały wachty. Teraz żeglarze stwierdzili, że zamiast ustawiać na zegarkach godzinę lokalną, dopasują czas do własnych potrzeb.

– O której chcecie, żeby był zachód słońca? – spytał Jacek i po krótkim głosowaniu ustawili zegarki na wybraną godzinę.

„Tu nie ma żadnych spraw, które goniłyby nas gdzieś na określoną godzinę” – zapisał Jacek w dzienniku. Wkrótce rozpięchli się po wyspie. Jacek ruszył do kawiarenki internetowej, spragniony wieści ze świata.

– Spędziliśmy na morzu miesiąc, bez wiadomości o tym, co dzieje się na świecie, w polityce, a ja czytam newsy codziennie. I tam nagle zobaczyłem, że tak na prawdę nic się nie wydarzyło. Nic nas nie ominęło. A przynajmniej nic, co byłoby bardziej emocjonujące niż otaczająca nas rzeczywistość – wspomina.



■ Od lewej:  
Jacek,  
Mateusz,  
Wesoły i Siwy

A ta była naprawdę fascynująca. Po raz pierwszy w życiu dwudziestoletni żeglarze zatopili się w tropikalny raj. Słomiane dachy, kolorowe drinki, ciemne dziewczyny kiwające się w takt kreolskiej muzyki – mieszanki jazzu i disco, lśniąca, białe katamarany zacumowane w porcie Fort-de-France.

– Pierwszy raz łupałem kokosy na dzikiej plaży, jadłem banany smakujące jak słodkie ziemniaki, nurkowałem na rafie koralowej – opowiada Jacek.

Upajali się wolnością.

Popłynęli na kolejne karaibskie wysepki – Saint Lucia, Saint Vincent i archipelag Grenadyn: Bequie, Union, Tobago Cays i Grenadę. W Kralendijk na Bonaire, w Antylach Holenderskich, trafiają do parafii polskich księży: Andrzeja i Wieśka.

– Były akurat Andrzejkę, wieczorem świętowaliśmy więc potrójne imię. Księdza Andrzeja, Kolona i Wesołego – pamięta Jacek.

Księża odprawili też mszę w intencji wyprawy w języku papiamento – urzędowej, kreolskiej mieszance języków afrykańskich, hiszpańskiego, portugalskiego, angielskiego i holenderskiego, oraz po polsku. Cały kościół wypełniony dziećmi, przy ołtarzu perkusja, gitary, wszyscy śpiewają z radością – jak to na Karaibach. Przed odbiciem od brzegu żeglarze zapraszają księży na jacht.

– Był posprzątany, jak nigdy dotąd, zrobiliśmy bigos ze słoików jeszcze z Polski. Czuliśmy się naprawdę wyjątkowo – opowiada Jacek. – „Stary” został poświęcony, a ja pomyślałem, że teraz wyprawa musi się udać.

Następnego dnia ruszają przez wody Morza Karaibskiego w kierunku Panamy. I od razu zaczyna się piękne żeglarstwo! Silny wiatr w plecy i prędkości zupełnie niecodzienne dla „Starego” – przy zjazdach z dużych fal sięgające kilkunastu węzłów. Aż trudno było utrzymać ster.

– To jak surfing na dwudziestotonowej desce – podsumował Skalma.

„Stary” ustanowił najlepszy dotychczasowy przebieg dobowy – 166 mil. Kolejnego dnia poprawił go o dodatkowych kilkanaście mil. Jacht minął Arubę, gnał blisko wybrzeża Wenezueli. Sto mil od Panamy pasat wystawił go jednak do wiatru. „Stary” stanął w upale w zupełnej flaucie. Smażąc się niemiłosiernie, ekipa dotarła na silniku do przedsiönka Kanału Panamskiego. Do samej mekki żeglarskich pędziwiatrów.



## Na Pacyfik bez steru

GPS  
9°20'N 79°54'W  
Colón, Panama

**N**a oceanie jest tyle dróg, ile żeglarskich dusz. Atlantyki i Pacyfik dają nieograniczone możliwości wyboru tras, kolejny wysp i archipelagów. Wielka żeglarska rodzina rozpieczęta po oceanach spotyka się w większym gronie zaledwie w kilku miejscach na świecie: w Kapsztadzie w RPA, Port Darwin w Australii i w Colón. To ostatnie znalazło się na trasie „Starego”.

Miasto, choć leży w środkowoamerykańskiej Panamie, powstało na fali gorączki złota w dalekiej Kalifornii. Kiedy w połowie XIX wieku odkryto tam bogate złoża kruszcu i masa Europejczyków starała się dostać na zachód USA, Amerykanie zbudowali 76-kilometrową linię kolejową, która w jednym z najważniejszych miejsc łączyła panamskie wybrzeże Atlantyku z portami nad Pacyfikiem. Klientów chętnych, by przez Panamę skrócić sobie drogę na dziki wówczas zachód z pominięciem podróży w poprzek Stanów Zjednoczonych, było co niemiara. Colón (nazwane tak na cześć Kolumba) szybko urosło wokół stacji kolejowej do rozmiarów sporej aglomeracji. Dzisiaj, gdy międzyoceaniczna linia kolejowa ustąpiła popularności Kanałowi Panamskiemu, spadła i ranga samego Colón – załatwia się tam wszystkie formalności niezbędne do przejścia łódką przez słuzy.

Skromna marina Panama Canal Yacht Club zupełnie nie wygląda na strategiczne miejsce połączenia dwóch oceanów. Jest właściwie poczekalnią, przedsiódkiem Pacyfiku. Jak magnes przyciąga jednak najbardziej niesamowitych żeglarzy.

– Postanowiliśmy spędzić kilka dni w Colón – opowiada Jacek. – Chcieliśmy poza załatwianiem formalności, przygotowaniem jachtu do słuźowania i uzupełnianiem zapasów nasiąknąć miejscową atmosferą.



■ „Stary” w słuźie  
Kanału  
Panamskiego

A ta jest przyjacielska – wszyscy spotykają się w barze albo na kei i rozmawiają o dalekich rejsach. Wiek nie ma znaczenia, żeglarstwo nie znosi podziałów, nie ma niepotrzebnego dystansu, wszyscy są na „ty”. Większość załóg cumujących tu jachtów to małżeństwa ze Stanów, Francji i Anglii – ludzie, którzy żyją pod żaglami od dłuższego czasu. Nie ma turystów na czarterowych jednostkach. Wszyscy przyłynęli gdzieś z daleka. Wieźli swoją długą historię, opowieści z nieznanym morzem.

– Szybko zadomowiliśmy się tam na dobre. Co wieczór na „Starym” była impreza, zapraszaliśmy wszystkie załogi z mariny – opowiada Jac.

Piją piwo, śpiewają te same szanty w różnych językach i rozmawiają o nieznanym miejscach. O górach w Kolumbii. O tym, czy warto popłynąć do Cartageny. O Indianach na San Blas\*. W te wieczory rodzą się setki pomysłów.

W dniu, kiedy szykują się do przejścia przez Kanał, okazuje się, że ster nie działa prawidłowo. Mimo wysiłku obydwu Grześków usterki nie udaje

\* Archipeląg 378 wysp na wschód od Przesmyku Panamskiego na Karaibach. Tylko 49 wysp jest zamieszkałych przez Indian z plemienia Kuna. W przeszłości dogodne miejsce spotkań piratów.



się usunąć, najwyraźniej coś się zapiekło. Zmiana zgłoszonego wcześniej terminu przepłynięcia kosztowałaby majątek, postanawiają więc zaryzykować przejście Kanału Panamskiego z ledwie działającym sterem. O świcie odbierają pilota i z nim na pokładzie kierują się do pierwszego zespołu służ. Ster działa bardzo ciężko. Pomagają sobie, sterując żaglami. Razem ze „Starym” płynie francuski jacht, na którym małżeństwo w średnim wieku robi już drugie „kółko” dookoła świata.

Jak na złość do służы wchodzi tuż za wielkim „Seven Seas Highway” wiozącym tysiąc kontenerów. Wrota zamykają się za nimi z hukiem, a tuż przed dziobem wznosi się gigantyczna rufa kontenerowca – przy 32-metrowej szerokości statek ledwie mieści się między betonowymi nabrzeżami. Strugi ze śrub giganta rzucają jachtem. Bez steru walka skazana jest na porażkę. „Stary” solidnie obją się o Francuzów. Na szczęście cała burta została wcześniej obłożona odbijaczami i nic złego się nie stało. Ruszają pompy. Poziom wody zaczyna się podnosić. Jacht jedzie w górę 25 metrów, do poziomu jeziora Gatún.

Jezioro zostało utworzone w czasie budowy Kanału Panamskiego. O tym jak wielka była skala inwestycji najlepiej świadczy to, że Gatún było wówczas najbardziej rozległym sztucznym zbiornikiem świata, a tama spiętrzająca wody zasilającej je rzeki Chagres – największą zaporą wzniesioną przez człowieka. Dziś pływa nim 14 tysięcy jednostek rocznie. Dla jachtów (nawet tych ze słabym sterem) jezioro jest jak zbawienie. Duże statki płyną wyznaczonym torem, to wyłaniając się na chwilę, to ginąc za kolejnymi wyspami porośniętymi tropikalną roślinnością, małe łódki mogą natomiast przemieszczać się na skróty, wyprzedzając pełnomorskie giganty.

Pod koniec rozlewisko zwęża się i przechodzi w Culebra Cut, wykutą w skale część Kanału, od której w 1881 roku rozpoczęła się jego budowa. Francuzi, którzy podjęli ten trud, nie docenili skali przedsięwzięcia. Trapiły ich choroby, przesładowały kłopoty finansowe i trudności inżynierskie. W 1904 roku splajtowali w atmosferze skandalu i odsprzedali plac budowy Amerykanom, którzy pod wodzą Davida du Bose’a Gaillarda dokończyli prace. Na cześć tego inżyniera, pułkownika armii Stanów Zjednoczonych, wąwóz zwany jest także Gaillard Cut.

Gdy przed dziobem „Starego” wyrastają ostatnie służы prowadzące na nowy ocean, na łódce robi się poruszenie. Tuż przed wejściem na Pacyfik zainstalowano kamerę internetową, przez którą rodziny i przyjaciele mogą obserwować zbliżający się jacht. Pilot poprosił przez radio, żeby obsługujący kamerę zrobił zbliżenie na „Starego”. Po chwili na pokładzie rozdzwania się telefon.

– Rozmawiałem z rodzicami, którzy oglądali nas przez internet – wspomina Jacek. – Fantastyczna chwila! Entuzjazm z powodu nowego oceanu mieszał się z radością z kontaktu z rodziną w tak wyjątkowym momencie.

Kiedy wielkie wrota służы Miraflores zostały za rufą, pilot z uśmiechem na ustach powiedział: „Witam na Pacyfiku”, i pogratulował każdemu z żeglarzy. Na horyzoncie widać było Most Ameryk, jedyny łączący Amerykę Północną z Południową, a za nim miasto Balboa (nazwane na cześć hiszpańskiego konkwistadora Vasco Núñeza de Balboa, który przeszedł na piechotę przez Przesmyk Panamski i w 1513 roku, jako pierwszy Europejczyk, zobaczył Pacyfik). Nieco dalej wyłaniały się wieżowce banków stołecznego miasta Panamy i upragniony Pacyfik.

## Wigilia na krańcach świata

GPS  
02°05,3'N,  
80°31,2'W  
Basen Panamski,  
Pacyfik

**W**ielkie i ciężkie płaty śniegu miękko spadały na ziemię. Było tuż przed północą i siarczysty mróz dawał się solidnie we znaki. Rodzice Jacka brnęli przez centrum Istebnej, pokonując zasy w drodze na Pasterkę.

– Tym razem na pewno się uda! – Mama Jacka wskazała mężowi oszronioną budkę telefoniczną stojącą przed Urzędem Gminy.

Wcześniej pięć razy próbowali się połączyć z załogą „Starego”, ale bezskutecznie – numer był ciągle zajęty.

– Kochany! Jak dobrze cię słyszeć! – krzyknęła, gdy w końcu przez satelitę usłyszała głos syna. – Wesołych Świąt! – dodała szybko ze wzruszeniem i zaczęła mu opowiadać o tęsknocie, o choince, jaką przybrali w rogu pokoju, o aniele na szczycie, o specjalnej bombce z napisem „Cape Horn” zawieszonej na jednej z gałązek i o talerzu, który dziś ustawili na wigilijnym stole, z białą karteczką ze srebrną wstążką i napisem „Kapitan”. – Tu u nas minus dwadzieścia dwa stopnie, a wy pewnie w upałach?

Tymczasem na „Starym” był to najzimniejszy dzień od początku rejsu.

– Musieliśmy po raz pierwszy założyć bluzki z długim rękawem – pamięta Jacek.

Chłodno zaczęło się robić po wypłynięciu z Panamy. Nie tylko dlatego, że zmierzali ku zimnym szerokościom, lecz także przez wpływ Prądu Humboldta. Ten nazwany na cześć XIX-wiecznego niemieckiego przyrodnika i twórcy współczesnej geografii zimny prąd morski, zwany także Peruwiańskim, bierze swój początek w rejonach podbiegunowych i płynie na północ wzdłuż zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej. Powoduje pustynnienie między innymi chilijskiej Atacamy i ochładzanie regionów nadmorskich. Zazwyczaj

nie przekracza równika, tym razem jednak zahaczył o „Starego”, który był w połowie drogi do Salinas, kurortu w Ekwadorze.

– Mamy dwanaście potraw, zabrane jeszcze z Polski opłatek, kolędy na kompakcie. Chłopaki właśnie kąpią się za burtą, w ramach doprowadzania do ładny przed wigilią, i zaraz siadamy do stołu – opowiadał przez telefon Jacek.

Siwy i Mateusz rewelacyjnie wszystko przyrządzili. Dominik udekorował mesę, a do masztu przymocował małą choinkę. Pierwszy raz podczas rejsu stół przykrywa ładny obrus, więc nastrój jest prawdziwie świąteczny. Podzielili się opłatkiem.

– Czułem się fantastycznie, gdy składaliśmy sobie życzenia. Miałem poczucie, że to wielka sprawa mieć przy sobie takich przyjaciół – wspomina dziś Jacek.

Wszyscy życzą sobie szczęśliwej dalszej drogi na Horn. Potem czytają fragment tekstu z Biblii i zabierają się do wigilijnych potraw. Są kotleciki rybne, kapusta z grzybami, kapusta z grochem, zupa grzybowa z prawdziwych grzybów, barszcz, kilka sałatek, ciasta, prawdziwy kompot.

– Kiedy zjedliśmy większość wigilijnych dań, Siwy podał jeszcze jedno, jak mówił, trzynaste danie, wino mszalne od księdza z Bonaire – śmieje się Jacek.

Zrzucone żagle, wyłączony silnik. Przy słabym wietrze łódka spokojnie kołysze się w dryfie. Na horyzoncie żadnego statku. Wigilia jakich mało! Chłopaki się wygłupiają. W tym świąteczno-radosnym nastroju Jacka doganiają jednak smutne wspomnienia. Jedenaście lat wcześniej w Wigilię zmarł jego ojciec. Schodzi pod pokład. Notuje w swoim dzienniku: „Długo żyłem w okowach wspomnień. Wśród myśli, z którymi nie potrafiłem wygrać. Chciałbym zrzucić tę skorupę. Jestem na własnej drodze, czuję, że dorastam, ale coś jeszcze potrzebuję sobie udowodnić, choć czasem trudno przyznać się do tego przed samym sobą”.

Jakby na zawołanie, na rozweselenie, przychodzi mail od Jasia Majewskiego, pierwszego żeglarskiego nauczyciela Jacka: „Nigdy, w najmniejszych marzeniach nie przypuszczałem, że dożyję momentu, gdy duma i radość jednocześnie będą rozpierać moje serce. Sprawcą tego jesteś Ty oraz Twoi koledzy. Wiem, że musicie skupić się na najtrudniejszym odcinku trasy

i choć macie awarię steru, to tylko chwilowe kłopoty i na pewno im zaradzicie. Cieszę się, że panuje u Was dobra atmosfera. Jeśli to tylko możliwe, utrzymajcie ją dalej. To więcej warte niż wszystkie bogactwa świata. Życzę Ci spełnienia marzeń, które są na wyciągnięcie ręki. A w Nowym Roku chciałbym wnieść toast: »Za tych, co na lądzie, bo Ci, co na morzu, radę sobie dadzą«.

Dobry nastrój wraca Jackowi drugiego dnia świąt, gdy „Stary” przechodzi przez równik. Mimo że wypada to w nocy i jest zimno, wszyscy skaczą do wody, by popływać po tej magicznej dla żeglarzy linii. Zgodnie z żeglarską tradycją przechodzą równikowy „chrzest” i otrzymują nowe imiona. Nawet dzielnemu „Staremu” Neptun nadaje nowy przydomek – „The Blue Boat” albo, jak kto woli, „El barco azul”. Rozbawieni chłopcy, krążą po linii równika tam i z powrotem, przecinają go co najmniej cztery razy. Na niebie zaczynają wypatrywać Krzyża Południa.

Zamiast tej sławnej konstelacji, wskazującej południowy biegun nieba, Skalma podczas nocnej wachty zauważa ogień na powierzchni wody. Rankiem okazuje się, że w ten właśnie sposób ekwadorscy rybacy zaznaczają miejsca, w których stawiają sieci. Choć czy na pewno są to rybacy? Ponura sława tego rejonu Pacyfiku sprawia, że za każdym razem na widok jachtu czy kutra każdy z żeglarzy myśli o tym samym – o piratach.

Współcześni piraci grasują u wybrzeży Somalii, w Indonezji i na Karaibach, skąd narkotykowy szlak wiedzie na Florydę, oraz w okolicach, przez które właśnie płynął „Stary” – w pobliżu Ekwadoru i Kolumbii. A także w słynącej z pirackich napadów Zatoce Guayaquil na granicy Ekwadoru i Peru, do której „Stary” zmierzał. Piraci napadają w tej okolicy zarówno statki, jak i jachty. Napaść na statek gwarantuje spory zysk, bo kapitan zawsze wiezie w sejfie dużo gotówki, wymaga jednak od piratów zorganizowania, działania w sporej grupie i stawienia czoła niemałemu ryzyku. Plagą stały się więc łatwiejsze grabieże jachtów. Zdobycie do przyszłego szmuglu łódki nienotowanej dotychczas przez policję czy straż wybrzeża to nie lada gratka.

Najgłośniejszym w polskim żeglarstwie starciem z piratami była tragedia Krzysztofa Zabłockiego, który w 1999 roku kończył rejs dookoła świata na jachcie „Sadyba”. Zmierzał do Dżibuti, ślad po nim urwał się w Zatoce Adeńskiej. Dopiero po dłuższym czasie odnaleziono wrak jego jachtu i potwierdziły się podejrzenia rodziny: żeglarza napadnięto, został zabity,

a łódkę rozgrabili piraci. Tragedia Zabłockiego wydarzyła się w innej części świata, ale cała ekipa „Starego” wiedziała, że i na Pacyfiku taki scenariusz jest prawdopodobny.

– A jak rozpoznamy, czy taki podpływający statek to piracki czy zwykły kuter? – retorycznie pytał Skalma.

– Nawet nie mamy się czym bronić, jakby co. Z raketnicy mamy strzelać? Niewiele by to pomogło – dodał Jacek.

Są przeczuleni. Napięcie odbiera im beztroską radość, z jaką dotychczas chłonęli przesuwający się za burtą świat. Na każdy zbliżający się statek patrzą z niepokojem. Do bliskich spotkań z miejscowymi jednostkami dochodzi często. Przy każdej takiej okazji sternik woła na pokład wszystkich, by pokazać, że są dużą ekipą i że ewentualnym napastnikom nie będzie łatwo.

Kiedy zbliżają się do brzegu na odległość około 20 mil, małych statków rybackich przybywa. Morze na rozległej przestrzeni przecinają sieci i długie sznury z pływającymi bojami. To na nich nocą płoną ogniki. Krążą w tym labiryncie, szukając drogi. W końcu dochodzą do wniosku, że bez przecięcia jednej z takich lin nie da się płynąć dalej. To jeszcze wzmacnia ich niepokój.

Po godzinie szukania wyjścia, do „Starego” podpływa łódź. Rybacy czy piraci? Czekają w napięciu na ruch ze strony miejscowych.

– *Agua señor? Agua?* – pada pytanie.

– Oni po prostu nie mają wody! – mówi z ulgą Skalma.

Ratują pechowych i wycieńczonych rybaków butelką. Szyper w zamian wskazuje im drogę wyjścia. Ruszają, zmierzch zapada szybko. Niedaleko widać światła wybrzeża. W pobliżu zaczynają jednak krążyć nieznajome statki. I atmosfera znowu robi się gęsta. Na dodatek wpadają w kolejne sieci. Teraz są odcięci z dwóch stron na niewielkim akwenie. Niedaleko nich pojawia się następny kuter. Nerwy. Niepewność.

– Nie ma co czekać! – woła Jacek.

– Trzeba spierdalać – zgadza się Skalma.

Nie słuchając już żadnych porad, odsuwają sieci bosakami i prześlizgują się na czyste morze. Gaszą światła i odpływają – jak najszybciej, jak najdalej. Oddychają z ulgą dopiero po godzinie. Znow są bezpieczni.

## Woda na horyzoncie!

**M**iały być rybackie bieda-kutry i zatęchły rybny targ. Spodziewali się, że będzie jak w Safi w Maroku, gdzie wielkie trawlerzy wyłapały wszystkie ryby, doprowadzając miejscowych rybaków i miasto do finansowej ruiny. Zamiast tego, Salinas wyglądało jak ekwadorskie Rimini. Drogie jachty zacumowane obok statków wycieczkowych w pięknej marinie, eleganckie samochody zapelniające pobliski parking, i rozbawieni turyści na nieodległej plaży zamkniętej rzędem nowoczesnych hoteli. Po ulicach suną na rowerach młodzi ludzie z deskami surfingowymi – niedaleko stąd są dobre fale.

Żeglarze ze „Starego” zachłannie rzucają się do poznawania miasta. Błyskawicznie znajdują dobry portowy bar. Mimo że to kurort, jest dosyć tanio.

– Tutaj przepić dolara to masakra – stwierdza Wesoły z właściwym sobie wdziękiem na widok niskich cen.

Powoli przywykają do tego, że jedyną stałą w tej podróży jest zmienność. Ekwador to ich szósty kraj w ciągu ostatnich dwóch miesięcy. Chcąc poznać miejscowy klimat, postanawiają, pierwszy raz na wyprawie, na kilka dni zostawić „Starego” i pojechać w głąb lądu. Zweryfikować obietnice z przewodników i sprawdzić dobre rady z piwnych opowieści usłyszanych w marinie w Colón: piękne góry, wysokie na ponad pięć tysięcy metrów, Aleję Wulkanów, amazońską dżunglę, wybrzeże Pacyfiku.

Ruszają w całonocną podróż autobusem do Quito, drugiej najwyższej położonej stolicy na świecie (po boliwijskim La Paz). Ledwie zamykają się drzwi autobusu, gdy padają ze zmęczenia. Od razu zasypiają. Jacek budzi się, kiedy wstaje świt. Wszyscy w autobusie jeszcze śpią. Przygląda się drodze, która wije się wzdłuż stromego górskiego zbocza. W dolinie zalega gęsta mgła, a zbocza porośnięte są tropikalną roślinnością.

– Nie do końca chyba obudzony, pomyślałem, że to jeszcze sen! Czułem się trochę jak na planie filmu przygodowego, odkrywając nową niesamowitą krainę – wspomina.

Wkrótce budzi się Jendroszcz i na widok krajobrazów, też od razu przykleja nos do szyby.

– Stary, myślałem, że takie widoki są tylko w grach komputerowych! – rzuca, kiedy napotyka wzrok Jacka.

Zwiedzają Quito, na rowerach zjeżdżają z Wielkiej Doliny Centralnej – zwanej Aleją Wulkanów, spod aktywnych, dymiących stożków 70 kilometrów do stóp dżungli. Jadą wśród stromych zboczy potężnych wulkanów, przy rwącej rzece, wysokich wodospadach spadających wprost na trasę, aż z wysokiego wzniesienia pierwszy raz w życiu widzą ciągnącą się po horyzont dżunglę.

– Wtedy pomyślałem sobie, że jestem prawdziwym szczęściarzem. Sądzę, że podobnie czuli inni, moi przyjaciele. Stawaliśmy się świetnym zespołem – wspomina Jacek.

Jadą otwartym pickupem z Riobamba na zbocze Chimborazo, najwyższej góry Ekwadoru (6267 m n.p.m.). Masyw jest tak rozległy, że zmienia ich pojęcie o wielkich górach. Z ułańską fantazją przechwalają się, że po dotarciu do schroniska wypiją po ekwadorskim piwie dla uczczenia wysokości. Tymczasem na krótkim podejściu do „schronu”, położonego na wysokości pięciu tysięcy metrów, czują się dziwnie, każdy krok kosztuje ich mnóstwo wysiłku. Nie bardzo wiedzą, co się dzieje. Gdy docierają do budynku, konstatają, że nie ma w nim prądu. Obiecane piwo piją przy świecach. Są zmęczeni, ale szczęśliwi. Koszmar zaczyna się nocą. Ból głowy rozsadza im czaszkę, nie śpią ani chwili. Mają klasyczne objawy choroby wysokościowej – brak tlenu i nagły spadek ciśnienia atmosferycznego są dla niezaaklimatyzowanych organizmów bolesne. Do tego czarna noc wzmaga niespokojne myśli.

– Było tak ciemno, że zdawało mi się, że od tego bólu straciłem wzrok – wspomina Jacek.

Po omacku znajduje latarkę i z ulgą przekonuje się, że jednak widzi. Wychodzi na zewnątrz, w mroźną andyjską noc. Jedyne pociechę przy wysokogórskiej migrenie jest widok oświetlonej przez Księżyc lśniącej kopuły szczytowej Chimborazo – całej w lodzie, na tle rozgwieżdżonego nieba.



Rano na wpół żywi bez słowa zaczynają schodzić. Z każdym krokiem tlenu jest coraz więcej. Wracają do świata żywych. W ciągu jednego dnia zjeżdżają z pięciu tysięcy metrów do poziomu morza.

– Wracamy do domu – mówi któryś z nich, gdy wody Pacyfiku wylaniają się na horyzoncie.

„Dom” – tak myślą teraz o „Starym”.

Od razu wzięli się za „domowe” remonty – najważniejszym była naprawa steru. Mateusz rusza do portu i rozpytuje o fachowca. Przyprawia wielkiego, milczącego Ekwadorczyka.

– To największy konkretny, jakiego widziałem w życiu – mówi Jendroszcz, gdy widzi, jak zabiera się on do pracy.

Ekwadorczyk bez słowa nurkuje do wnętrza jachtu i kilka razy pod wodę. Po czym oświadcza pewnym głosem:

– Panowie, problem leży tutaj. – Wskazuje ręką wyjście rury na ster awaryjny.

Nim zdołali wyjść ze zdumienia, on już wraca na jacht z palnikiem acetylenowym i po kilku minutach usuwa problem, z którym sami nie mogli sobie poradzić od miesiąca. Szybko, skutecznie, choć nietanio.





– Skoro mamy taki dobry ster, może posterujemy gdzieś na bankiet – rzuca Skalma i przypomina, że jest sylwester.

Toast „Za tych, których kochamy” wypili o północy czasu polskiego, czyli w Ekwadorze lekko po południu. Odgłosy muzyki dobiegały wtedy już zewsząd. Latynosi nie potrafili ustać w miejscu, gdy coś gra, ulice zalewa podskakujący i tańczący w rytm wielu orkiestr tłum. Gdy słońce utopiło się z wybuchem kolorów w toni Pacyfiku, tancerze z ulic przenieśli się na plażę. Każdy niósł ze sobą wielką kolorową kukłę, podobną jakiejś znanej osoby, postaci z filmu czy bajki. Wypełnione petardami, płonęły potem na wielkich stosach, wzbudzając na równi serie eksplozji i salwy radości. Jacek składał sobie życzenia z kolejnymi nieznanymi.

– *De donde eres?* Skąd jesteś? – zapytała go jakaś dziewczyna.

– *De Polonia.*

– *POLONIA! Tierra del Papa! Kraj Papieża!* – zawołała.

Plażę rozświetlały wielkie ogniska płonących Bin Ladenów i Spidermanów, a w rozmowę z Claudią, wdał się Dominik. Była z Kolumbii. Atrakcyjna, wesoła, inteligentna. Na plażę w Ekwadorze przyjechała na święta z rodziną.

Rok później Dominik oświadczył jej się na rynku w Krakowie. Powiedziała „tak”.

## Noga z gazu

**D**obrze jest przebywać na lądzie, odpocząć od jachtu i jego małej przestrzni. Poznać nowe miejsca, ludzi, emocje. Nacieszyć się stałością lądu. Ale wystarczy tydzień w porcie, by perspektywa uwolnienia się od kuszącej ziemi cieszyła nie mniej. „Każde wypłynięcie w morze jest wyrazem wolności, zerwaniem cum, które z czasem stają się coraz grubsze i trudniejsze do oddania. Długie postoje działają na mnie frustrująco. Ten jeszcze nie zdążył” – notuje Jacek w swoim dzienniku, kiedy wypływają z Salinas.

Powinni się spieszyć. Mają mało czasu, by dopłynąć do szerokości Hornu. Najlepszy okres do żeglowania na Antarktydzie właśnie się zaczął, a „Stary” do południowego krańca obu Ameryk miał jeszcze blisko pięć tysięcy mil.

W Ekwadorze zostali Dominik i Skalma. Chcieli zdobyć aktywny wulkan Cotopaxi, piękny idealny stożek wyrastający prawie na równiku o wysokości blisko sześciu tysięcy metrów. I polatać na paralotniach. Na pokład „Starego” mieli wrócić za półtora miesiąca, kiedy jacht zawinie do Valparaiso w Chile.

Na łódce bez dwóch osób zrobiło się nagle dużo miejsca. Załoga wzięła się za porządkowanie i doprowadziła „Starego” do stanu „klaru idealnego” – żagle wcześniej zagracaające podłogę zniknęły z kabin, mapy trafiły do specjalnego pudła, rzeczy osobiste do szafek, niewidzialna ręka poukładała nawet filmy.

Wszystko idzie pomyślnie. Jacht jest w pełni sprawny, ster naprawiony, ekipa wypoczęta i w formie. To ważne, bo przed nimi poważny etap – trzy tysiące mil do przepłynięcia za jednym zamachem. O kilkaset więcej niż podczas przelotu przez Atlantyck.

Na dodatek trasa jest mniej oczywista i nie ma co liczyć na stały wiatr. Przez chwilę „Stary” będzie w strefie pasatu południowo-wschodniego, ale tuż po wyjściu z jego podmuchów wejdzie w tak zwane „końskie szerokości”,

GPS  
29°00'S, 81°58'W  
Pacyfik,  
okolice Wyspy  
Robinsona  
Crusoe

gdzie... dominuje cisza. Brak wiatru i charakterystyczna dla tego obszaru niska wilgotność (na lądzie na tej szerokości przeważają pustynie) w połączeniu z wysokimi ciśnieniami i temperaturami wymuszały podczas dawnych rejsów racjonowanie wody na pokładzie. Pierwszymi ofiarami drakońskich oszczędności były konie, masowo przewożone z Europy do Nowego Świata. Nazwa obszaru upamiętnia właśnie te wyrzucane za burtę żaglowców zwierzęta.

Nie tylko wiatr, ale też układ prądów morskich jest na tym obszarze wyjątkowo niekorzystny – płynący na północ zimny Prąd Humboldta uniemożliwia „Staremu” poruszanie się blisko lądu i pokonanie trasy na raty, przybrzeżnymi skokami. Optymalny kurs prowadzi jacht wprost na szeroki ocean – około tysiąca mil od brzegów Peru i Chile, aż do 32. równoleżnika szerokości geograficznej południowej. Tam, według „biblii oceanów” – *Ocean Passages for the world*, łódka powinna wykonać zwrot o 90 stopni na wschód i obrać kierunek na Valparaiso w środkowym ChiTo bardzo długa i jeszcze bardziej niebezpieczna podróż. W razie kłopotów, nie ma co liczyć na pomoc. Po drodze nie ma żadnego portu ani żadnej większej wyspy. Rzadko na tę trasę zapuszczają się nawet statki handlowe.

– Szykowaliśmy się na miesięczną żeglugę – wspomina Jacek. – Życie, jak to zwykle bywa, napisało własny scenariusz.

Na razie sztauuują jedzenie, demokratycznie dołączają kapitana do grafiku gotowania w kambuzie, przepływają nieniekajeni przez słynącą z pirackich napadów zatokę Guayaquil i wciąż polują na wiatr. Na silniku płyną na południowy zachód na spotkanie pasatu. Gdy docierają w rejon jego podmuchów, okazuje się, że wiatr jest nie mniej kapryśny niż jego atlantycki krewniak. Kiedy już napełnia im żagle, co kilka godzin zmienia swoją siłę, a co gorsze również kierunek. Nie mogą płynąć wymyślonym wcześniej kursem.

„Wiatr steruje psychiką żeglarza. Chodzę rozdrażniony, ale mówię sobie, że trzeba to przeczekać. Przed dziobem jeszcze 2500 mil, nie mogę sobie pozwolić na narastanie napięcia i niezadowolenie. Potrzebna mi dużo cierpliwości. Nikt nie wymyślił lepszego lekarstwa na oceaniczne cisy niż właśnie cierpliwość” – notuje Jacek w dzienniku.

Dla zabicia czasu po raz kolejny porządkują jacht, po czym zatapiają się w książkach. Lista lektur dobitnie wskazuje na ich lęki i spodziewane kłopoty.

– Doksztalcaliśmy się przed Hornem, czytając o pływaniu oceanicznym: meteorologii, planowaniu trasy, nawigacji i astronawigacji, technikach sztorowania – pamięta Jacek.

Jakby dla kontrastu za burtami „Starego” panuje tropikalna beztroska. Towarzyszą im delfiny.

Pod koniec stycznia psuje się telefon satelitarny i nastroje natychmiast się obniżają. Są daleko od lądu, daleko od tras statków, bez możliwości przekazania rodzinom krótkiej informacji, że wszystko w porządku. Dla bliskich w Polsce ich milczenie oznacza niepokój – dlaczego na środku Pacyfiku tak nagle zamilkli?

Wyobrażenia podsuwa Jackowi natrętne obrazy organizowanej po nich wyprawy poszukiwawczej. Jego mama rzeczywiście dzwoni w tym czasie do służb ratowniczych w Gdyni. Tam jednak ją uspokajają, na „Starym” jest EPIRB, radiopława satelitarna, rodzaj boi ratunkowej.

– Gdyby było źle, to by ją odpalili. Skoro tego nie zrobili, może się pani nie denerwować – informuje ją dyżurny.

Przekazuje te słowa pozostałym rodzicom, ale strach pozostał. Brak kontaktu z bliskimi przebywającymi na morzu zawsze stresuje.

Tymczasem chłopcy rozważają możliwość odbicia z najkrótszej trasy do Valparaiso i zawinięcia na Wyspę Robinsona Crusoe, by jak najszybciej zadzwonić do kraju. Dotarcie do tej wysepki w archipelagu Juan Fernández i tak zajmie im jeszcze trzy długie tygodnie. Bardzo długie dla ich rodzin.

W nocy płyną prosto na Krzyż Południa. Przy sterze nie trzeba patrzeć na kompas, wystarczy kierować się na ten gwiazdozbiór. Od wielu dni niebo jest bezchmurne, w nocy pięknie widać gwiazdy. Jacek studiuje z Kolonem atlas nieba. Jeden stoi za sterem, drugi szuka na mapie wybranych gwiazd. Wystarczy odrobina wyobraźni i nazwy kolejnych konstelacji nabierają sensu. Skorpion jak żywy, Strzelec, Orion strzelający do Byka – wszystko jak na dłoni. Gwiazdozbiory układają się w historie.

Przez noc całe niebo się przewraca.

– Podczas pierwszego rejsu po Bałtyku zupełnie mnie to zaskoczyło. Pamiętam, ile radości miałem z tego, że wychodząc w nocy na pokład, mogłem bez pudła określić godzinę po wyglądzie nieba, pochyleniu Wielkiego Wozu – opowiada Jacek.

Na niebie południowej półkuli oprócz Krzyża Południa dominuje jasny Wielki Centaur. Krąży wokół Krzyża i odmierza czas wachty. Wśród konstelacji jest Lew i Wielki Pies – mocny, wyraźny, jakby narysowany ręką kilkulatka. I są bracia bliźniacy: Castor i Polluks. Andrzej uwielbia Hydrę. Choć słabo widoczna, wije się przez całe niebo.

Rankiem zamiast gwiazdozbiorów obserwują ptaki, które pojawiają się w okolicy jachtu. Musiały pokonać tysiąc mil od brzegów Ameryki Południowej lub sześćset od wysepki San Felix. Wydarzeniem jednak staje się, pierwsze na wyprawie, spotkanie z wielorybem. Kiedy z odległości kilkudziesięciu metrów widzą fontannę wydychanego przez ssaka powietrza, podpływają bliżej. Olbrzymie cielsko leniwie przetacza się w wodzie. Łypie na nich jednym okiem. Są zafascynowani.

Gdy po godzinie zwierzę znika, nurkując pod wodę, zdają sobie sprawę, że ich położenie z dnia na dzień staje się coraz trudniejsze. Wiatr, który przez ostatnie dni był kapryśny, zmienił kierunek o kilkadziesiąt stopni, na zupełnie niekorzystny, i osłabł – płyną już tylko na jego słabych podmuchach. Humory dobija brak telefonu. Brak kontaktu z łądem, z tym łądem, z którym dwa tygodnie temu tak chętnie zerwali, przygnębia ich.

Następnego dnia wiatr gaśnie do zera. Siwy zapisuje w dzienniku rejsu: „Płaska powierzchnia oceanu – jak grobowa płyta, brak energii, cisza, pustka”. W ciągu doby kosztem dużego wysiłku, wykorzystywania do maksimum każdego podmuchu wiatru, robią niewiele ponad 20 mil. Jeszcze kilka dni temu przepływali 60 dziennie.

W 28 dniu na Pacyfiku (tyle płynęli wcześniej przez Atlantyck), zmuszeni są wprowadzić racjonowanie słodkiej wody – 10 litrów dziennie na całą sześciuosobową załogę. Do kąpieli – wyłącznie słońca.

W dalszym ciągu uparcie wieje nie w tym kierunku, co trzeba. Nie mogą płynąć bezpośrednim kursem do Valparaiso, a tym bardziej na Wyspę Robinsona Crusoe. Do brzegu pozostaje 550 mil, solidnie obrośnięty wodorostami jacht jednak zwalnia. Nawet przy najbardziej sprzyjających wiatrach (o które trudno) płynie o kilka węzłów wolniej niż jeszcze kilka tygodni wcześniej. I wtedy kończy się gaz. Nie ma już na czym gotować.

„Oceany są ZAWSZE silniejsze” – notuje w dzienniku Jacek. Zamiast smażonych ryb z za burty, pozostają zupy w proszku zalewane wrzątkiem

z działającego, na szczęście, czajnika elektrycznego. Ale ile można jeść te świństwa! Przygotowują ryż na obiad według sposobu Horatia Hornblowera\*: najpierw kilka godzin moczą go w zimnej wodzie, a potem zalewają wrzątkiem. Ryż jest względnie miękki, oni zaś oszczędzają w ten sposób benzynę do agregatu zasilającego czajnik.

– Próbowaliśmy gotować ryż bezpośrednio w czajniku, ale niestety się nie dało – ze śmiechem wspomina Jacek.

Pojawił się też kolejny problem – jak przygotować coś do ryżu. Nie jest łatwo podgrzać zawartość puszek. Żołądek najchętniej zbuntowałby się, wiedząc, co przyjdzie mu przyjąć.

– W nosie mam takie wakacje! – woła któregoś dnia przy stole zrezygnowany Jacek. – Chcę czegoś dobrego! Mateusz, dawaj kisiel!

– Mowy nie ma! Kisiel jest na Horn – odpiera Mateusz, który trzyma pieczę nad zapasami.

– Wyciągaj go! Nie zniosę kolejnego dnia sardynek z twardawym ryżem. Chcę kisiel! – Jacek nie zamierza odpuścić.

– Odmawiam! Mamy mało, a Horn...

– Kupimy kisiel w Valparaiso! Dawaj! – Do Jacka dołącza chór innych głosów.

– A jak nie kupimy? – próbuje jeszcze bronić zapasów Mateusz.

– Dawaj albo się włamiemy! – pół żartem, pół serio krzyczy Jacek.

Mateusz ustępuje i wydaje kisiel do obiadu. Po wymieszaniu go z półsurowym ryżem, chłopcy uzyskują słodką masę, która nie wygląda, ani nie smakuje najlepiej, ale na środku oceanu może uchodzić za przysmak.

Jacek zaszywa się pod pokładem i zapisuje w dzienniku: „Pływania na oceanie uczę się na własnych błędach. Na Atlantyku wszystko było prostsze, tu poprzeczka jest zawieszona wyżej. Brak gazu, zmęczenie, telefon, cisza, długość przelotu, odosobnienie – z tym wszystkim wiąże się stres. Wiem coraz więcej, zaczynam czuć żeglowanie po oceanie, obejmuję coraz więcej jego aspektów. Następny, najważniejszy i najtrudniejszy etap, wokół Hornu i na

\* Tytułowy bohater cyklu 12 marynistycznych powieści Cecila Scotta Forstera, których akcja rozgrywa się w epoce wojen napoleońskich.

Antarktydę, przygotujemy jeszcze mądrzej. Lepiej jest uczyć się na cudzych błędach, ale czasem trzeba na własnych”.

Wiatr uparcie odmawia dostępu do odległej o kilkadziesiąt mil od „Starego” Wyspy Robinsona Crusoe – wieje prosto od tego skrawka lądu. To na skałach tej wyspy narodziła się, stworzona przez Daniela Defoe, legenda Robinsona. Pisząc książkę, XVIII-wieczny angielski pisarz, dziennikarz, handlarz i szpieg, inspirował się autentyczną historią Aleksandra Selkirka, marynarza, który na własne życzenie został wysadzony na ten kawałek lądu i spędził na nim kilka lat. Dziś mniejsza z wysp archipelagu Juan Fernandez nosi jego imię. Większa, na której mieszka kilkadziesiąt osób, została w latach sześćdziesiątych XX wieku przemianowana właśnie na Wyspę Robinsona Crusoe, by w ten sposób przyciągnąć turystów. Mimo to wciąż dociera tu niewielu wycieczkowiczów, ten skrawek lądu leży poza utartymi trasami, 700 kilometrów od brzegów Chile.

Noc przychodzi jak zwykle gwiazdzista. Jest kilka godzin po północy. 14 lutego, Dzień Zakochanych. Nagle na ciemnym horyzoncie pojawia się słabe światło. Jacek i Siwy, którzy są na wachcie, wiedzą, co to oznacza. Statek! Pierwszy od trzech tygodni. Pierwszy od awarii telefonu! Siwy zaczyna od razu wywoływać go przez radio UKF. Odzywa się uprzejmy mężczyzna z dziwnym akcentem, jak się okazuje Węgier.

– Płynęli z Valparaiso do Hongkongu. Zgodził się zadzwonić do Polski. Podaliśmy mu telefon do mojej Agnieszki – opowiada Jacek.

Agnieszka odebrała zaspą, w Polsce była szósta rano. Pracowała do późna nad projektem, który musiała oddać na uczelni, i początkowo nie mogła zrozumieć, o co chodzi. Na dobre rozbudziły ją dopiero słowa: „Vessel, vessel” (ang. „statek”), charakterystyczne dla morskiej komunikacji. Miłym głosem Węgier poinformował ją, że z załogą „Starego” wszystko w porządku, jacht spóźnia się, ale za kilka dni będzie w Valparaiso. Na koniec dodał: „*Stary is safe*”. „Stary” jest bezpieczny. Te słowa w mgnieniu oka obiegły wszystkie rodziny i przyjaciół żeglarzy.

Przekazanie wiadomości do kraju spowodowało na jachcie eksplozję entuzjazmu. Okazało się, że nie brak wiatru, nie słabe żarcie, nie wolne tempo, ale niepokój, co myślą w Polsce najbliżsi, najbardziej przygniatała żeglarzy.

– Ściskaliśmy się ze szczęścia – wspomina Jacek.

To był pierwszy od tygodni uśmiech fortuny. Na dobre los odwrócił się nazajutrz, kiedy „Staremu” w końcu udało się złapać wiatr we właściwym kierunku i osiągnąć dobrą prędkość. Nagły sztorm, z falami przetaczającymi się przez pokład w słoneczny dzień, powitali niczym prezent. Mogli sprawdzić szczelność jachtu i trafność kilku dopiero co wyczytanych rad żeglarzy Kaphornowców.

Jest znów tak, jak marzyli. Mocny wiatr. Wspinanie się na kolejne góry wodne i szaleńcze zjazdy. Sterowanie w takich warunkach to przyjemność. Wokół pięknie – morze i wilgotny pokład jachtu srebrzą się w ostrym słońcu. Jedna z fal w całości przelała się przez kokpit. Kolon, który akurat sterował, zniknął na moment pod wodą. To nic. I tak było pięknie. Nareszcie!

Jeszcze tylko niech trochę ucichnie, bo muszą kilka mil halsować się pod wiatr. I podmuchy, jak na zamówienie, nieco przygasają. Przed dziobem widać już Valparaiso, wyśniony port. I nie mniej wyśnione telefony do najbliższych oraz maile, stały grunt pod nogami, dobre jedzenie i wieczorne piwo w portowej knajpie.

Pierwszy kompa dopada Jendroszcz. Pisze do przyjaciół:

*Skończyło nam się wszystko w te 40 dni na Pacyfiku... po 7 dniach chleb, po 10 ziemniaki i cebula, po 17 ropa i została tylko rezerwa, po 18 dniach czekolada i cukierki, po 23 dniach fajki, po 27 dniach gaz w butli, a pod koniec, po 36 dniach, sucharki. Zostały tylko puszki paprykarzu i mielonki. W dodatku przez Prąd Humboldta nocami było strasznie zimno. Wyobrażacie sobie, co to za uczucie: siedzieć w mokrym swetrze i kalesonach i dzierżąc widelec w zmarzniętej łapie, spoglądać na puszkę znienawidzonego paprykarzu szczecińskiego... Do tego przegrałem 10 dolców. Założyłem się, że dam radę złowić co najmniej dwie jadalne ryby, nim dopłyniemy do Montevideo w Urugwaju, ze sprzętu, który znajduje się na jachcie. No i nie wygram już tego zakładu. Cały mój sprzęt wędkarski zużyłem podczas sztormu... Do naprawy żagli.*



## W porcie jak u Mamy

GPS  
33°02'S, 71°34'W  
Valparaiso, Chile

— **O**biadek dla Pana żeglarza raz! – zakrzyknął Jacek. Kelner widząc bandę zarośniętych głodomorów schodzących prosto z jachtu do pierwszej knajpy w porcie, natychmiast zgiął się w pół. Na stół wjechały w mig legendarne południowoamerykańskie steki na pół talerza, pieczone kurczaki, smażone ryby, frytki i wielkie porcje wytęsknionych warzyw i owoców, a do tego przednie chilijskie wino i lokalne piwo. Nad stołem zaległa cisza przerywana tylko smakowitym pomrukiwaniem.

– A teraz obiadek dla pana żeglarza dwa! – dodał kapitan, ordynując repetę z szerokim uśmiechem, kiedy tylko skończył pierwszy posiłek.

Tego dnia wszyscy ze „Starego” zjedli po dwa obiady. Żeby poza fizycznym, zaspokoić także psychiczny głód. By zapomnieć o żołądkach, przysychających do grzbietu podczas przelotu i by najeść się na zapas. Na Horn.

Założone na początku XVI wieku Valparaiso długo było stolicą hiszpańskiego wicekrólestwa Peru – gigantycznego terytorium obejmującego początkowo wszystkie hiszpańskie zdobycze w Ameryce Południowej. Nawet, gdy straciło stołeczną rangę, wciąż pozostało punktem strategicznym. Nim otwarto Kanał Panamski, wszystkie statki i okręty płynące przez Horn lub Cieśninę Magellana z Atlantyku na Pacyfik i z powrotem zatrzymywały się bowiem w Valparaiso. Tu uzupełniały zapasy, tu odpoczywały przed i po ryczących czterdziestkach, tu kompletowały zdziesiątkowane przez sztormy i szkorbut załogi. Nadana miastu przez Hiszpanów nazwa oznacza „rajską dolinę” – zarazem piękną, jak i bezpieczną dla statków konkwisty, bo osłoniętą górami od huraganowych wiatrów, z których znany jest region. Mówiono, że to „małe San Francisco” albo „klejnot Pacyfiku”.



■ Valparaiso  
– obowiązkowy punkt w drodze na Horn

Miasto do dziś kusi żeglarzy: kolorowe domy, zgiełk na stromych ulicach starówki, normalne życie. Po czterdziestu dniach na wodach Pacyfiku za tym wszystkim tęskniła też szóstka ze „Starego”. Niestety, nie mają czasu na zwiedzanie ani na wycieczki w głąb lądu. Jest mnóstwo pracy na jachcie, ostatni remont do zrobienia przed wejściem w strefę sztormowych wiatrów – w ryczące czterdziestki i wyjące pięćdziesiątki.

Z Valparaiso będą płynąć już w dziewiątkę. Z wyprawy lądowej do Valparaiso wrócili Dominik i Sławek. Byli na szczycie Cotopaxi, latali na paralotni nad wieżowcami w Limie, zjeżdżali na deskach z wysokich wydm na pustyni w Peru.

Samolotem z Polski dotarła też Monika Witkowska, żeglarka i dziennikarka, która miała z nimi popłynąć wokół Hornu i na Falklandy. Przywiozła listy od rodzin, dziewczyn, przyjaciół i znajomych, drobne niespodzianki i nowe płyty z muzyką. Przez chwilę na jachcie robi się trochę nostalgicznie. Monika przywiozła też historyczny barometr z jachtu „Asterias”, na którym śląska ekipa z Markiem Sobieskim opłynęła Horn w 1988 roku. Barometr jest sercem jachtu, symbolem klasycznego żeglarstwa. „Traktujemy go jak talizman, który może nam przynieść odrobinę żeglarskiego szczęścia” – zapisuje Jacek w swoim dzienniku. I dodaje: „Nie »może«! M U S I !!!”.





Niestety, szczęście nie wystarczy do naprawienia telefonu satelitarnego. Z enigmatyczną awarią nie jest w stanie poradzić sobie żaden serwis w Chile. Iridium musi polecieć do Europy i nie zdąży wrócić, nim „Stary” odbije od chilijskiego brzegu. A właśnie na Hornie i – jeśli zdążą dopłynąć – Antarktydzie łączność przydałaby się najbardziej! Trudno.

Przestawiają jacht kilka mil na wschód, do mniejszej i przytulnej mariny Yacht Club de Chile w Vina del Mar na remont. „Stary” jest w niej największą jednostką, a polska bandera najbardziej egzotyczną. Grupa młodych żeglarzy budzi zaciekawienie. A serdeczność spotykanych ludzi ujmuje Polaków. Jacek pisze w liście do Ojczyma:

*Zaraz po przyplłynięciu zostaliśmy zaproszeni na imprezę rodzinną. Jakaś dziewczyna miała urodziny. Byli jej rodzice, pracownicy mariny. Wiek 20–70 lat. Trzy pokolenia. Narodowości różne. Wyszło rewelacyjnie. Rozmawialiśmy, popijaliśmy, śpiewaliśmy. Wywiązał się swego rodzaju mecz. My po wypiciu kolejki lokalnego pisco krzyczeliśmy: „Jugo de naranja” (soku pomarańczowego), oni pili naszą wódkę i wykrzykiwali: „Agua!” (wody!). I tak raz za razem. Albo też inaczej: „Por amistad!” (Za przyjaźń!). Żartowaliśmy, opowiadaliśmy sobie nawzajem różne historie. Najlepsze, że ci ludzie naprawdę traktowali nas, jak własne dzieci.*

Nazajutrz około pięćdziesięcioletni Guillermo, którego jacht stał obok „Starego”, mimo że jest szefem na Chile wielkiej niemieckiej firmy budowlanej, rusza do pomocy przy remoncie.

– To zwykły żeglarski duch – oznajmia im, i zabiera się do zdrapywania z kadłuba obrastających go wodorostów. A potem nosi wraz z nimi rzeczy do pralni i jeszcze stawia wszystkim obiad.

Roboty przy jachcie było naprawdę dużo. Uszczelnienie i zaślepienie wszystkich wlotów powietrza i wywietrzników. Zrobienie osłon na każde okno i luk. Przyspawanie wzmocnień salingów. Naprawa pomp. Konserwacja kabestanów. Wymiana fałów, przegląd reszty takielunku, naprawa i przegląd żagli. Założenie nowego sterociągu i przygotowanie zapasowego. Oczyszczenie części podwodnej kadłuba z wodorostów i skorupiaków. Wymiana oleju i pasów transmisyjnych w silniku. Zaprowiantowanie na trzy miesiące. Każda z tych rzeczy jest równie istotna. Od każdej może zależeć nie tylko powodzenie, ale też bezpieczeństwo wyprawy na Ocean Południowy.

Przygotowują też nawigację. Wygląda na to, że czas pozwoli im dopłynąć do Antarktydy. Po skompletowaniu wszystkich potrzebnych map wybrzeża okazuje się, że nawet najnowsze wydania grubych ksiąg nawigacyjnych Brytyjskiej Admiralicji nie są dokładne: wiele szczegółów jest niejasnych, oznaczenia głębokości nie są zbyt gęste, mapę przecina zaledwie kilka linii sondowań odpowiadających trasom statków badawczych. Niepewne mapy co prawda zwiększają niebezpieczeństwo wyprawy, ale dodają też nutkę romantyzmu – można poczuć się przez chwilę jak żeglarz za dawnych czasów. Szybko okazuje się, że nie również ma co liczyć na prognozy meteorologiczne. Te przychodzące na Navtex\* są zbyt ogólne, a specjalnego odbiornika map pogodowych na „Starym” nie ma. Pozostają barometr i żeglarska intuicja.

Jacek zagłębia się w książki. Notuje w dzienniku: „Oglądam locję Antarktyki z 1974 roku. Pachnie fantastycznie. Księga zakłęcz. Na kolejnych kartach magiczne miejsca. Ziemia Adeli, Morze Weddella, Georgia Południowa, Archipelag Palmera, Paradise Bay. Zdawałoby się, że to tylko książka zawierająca suche informacje o kolejnych akwenach, wybrzeżach,

\* System darmowych radiowych wiadomości tekstowych dotyczących nawigacji, w tym prognozy pogody, przychodzących na pokładowe urządzenie będące rodzajem teleksu.



kotwicowiskach, wiatrach i prądach. Ale nie można się jej oprzeć. Wciąga na całe godziny. Szkice antarktycznej fauny, klucz do rozpoznawania gatunków pingwinów, albatrosów i wielorybów. Na końcu, na kredowym papierze kilkadziesiąt, ręcznie rysowanych panoram wybrzeży. Większość dosyć niedokładna, jakby ukryta za mgiełką niepewności. Pojedyncze czarno-białe zdjęcia. Odnajduję Deception Island. Piękne ujęcie z lotu ptaka. Widoczny cały zalany krater wulkanu, ośnieżone brzegi i wąskie wejście prowadzące do środka. Dotykam strony ze zdjęciem, czuje delikatną fakturę farby. Wiem. Możemy tam być. Już za miesiąc. Ale odsuwam od siebie tę myśl, przed nami jeszcze długa droga. Antarktyda to wciąż dla mnie nierealny świat”.

Z tego romantycznego nastroju wyciąga Jacka problem z chilijskimi urzędnikami. Okazuje się, że przed wypłynięciem z Valparaiso, „Stary” musi przejść wyjątkowo dokładną kontrolę chilijskich urzędników. Będą sprawdzać, czy jacht ma całe wyposażenie wymagane do opuszczenia ich wód z zamiarem pływnięcia na Antarktydę. Jednym z obowiązków jest posiadanie telefonu satelitarnego.

– Nasz się zepsuł, a na nowy nie było szans. Czekać na naprawę nie mogliśmy, bo na Hornie zbliżał się sezon sztormowy. Trzeba było jakoś tych biurokratów wykołować – wspomina ze śmiechem Jacek.



Niespodziewanie pomogła im obsługa mariny. Carlos i Mama (jak mówili na ulubioną pracownicę portu) poruszyli niebo i ziemię, żeby na czas inspekcji pożyczyć aparat. Panowie w mundurach przybili pieczętki i nie robili trudności.

Pozostał jednak problem wywołań – co 12 godzin w pasie 200 mil od brzegu „Stary” musi się zgłaszać i podawać pozycję. Postanawiają wypłynąć w środku nocy, gdy większość urzędników raczej drzemie, niż pilnuje takich drobiazgów.

Tej jednak nocy, kiedy Jacek krzyczy: „Oddaj cumę”, węzeł cumowniczy nie chce puścić.

– Jakby chciał, żebyśmy zostali – wspomina Jacek.

W końcu tną końcówkę cumy, ale jak przystało na przesądnych żeglarzy miny mają przy tym nietęgę – przejmują się „znakiem”. Zgodnie więc z tradycją, wznosząc toast za powodzenie w drodze na Horn, Jacek zawartość swojego kieliszka (ozdobionego napisem „Yacht Club de Chile”), wylewa za burtę. Dla Neptuna.

„Stary” obiera kurs na szerokie morze, a w oddali zostają światła Valparaiso.

## Z portu marzeń na koniec świata

GPS  
34°13'S, 75°45'W  
Pacyfik, 250 mil  
od brzegów  
Chile

„Dopiero teraz zaczynam czuć, że oderwaliśmy się od lądu” – zapisuje Jacek w swoim dzienniku, siedząc na worku ryżu między kartonem z sucharami a pudełkiem tuńczyków w puszkach. Mateusz, drugi oficer odpowiedzialny za zaprowiantowanie, bardzo przejął się problemami z przelotu Ekwador – Chile i jedzenia na jachcie jest w bród. „Wesoły jedzie szybko po płaskiej wodzie, choć pchają nas do przodu tylko lekkie podmuchy wiatru. Morze jest spokojne, niebo bezchmurne. To ostatnie dni takich warunków, a im bliżej Hornu, tym więcej będzie wiatru i większe fale. Dlatego teraz jest dobra pora, żeby przewidzieć, omówić i przećwiczyć wszystkie sytuacje, jakie mogą się zdarzyć w »czterdziestkach« i »pięćdziesiątkach«” – notuje Jacek i kreśli na stronie dziennika dużymi literami: „SPOKÓJ I PRZEMYŚLANE DZIAŁANIE”.

A potem z Wesołym rozważa możliwe scenariusze i podział zadań dla chłopaków. Co im grozi? Złamanie masztu, wywrotka, opuszczenie jachtu, alarm wodny. W mniejszym lub większym stopniu można się do tych sytuacji przygotować. Ale od samego takiego myślenia przechodzi po plecach lekki dreszcz.

Wraz z nabraniem prędkości przez jacht, rośnie i tempo wydarzeń. W połowie marca „Stary” mija granicę 10 tysięcy mil morskich od początku rejsu, a dzień później żeglarze wchodzą w rejon ryczących czterdziestek. Sporo emocji dostarcza też pokładowy silnik – sam wchodzi na wysokie obroty, nie daje się wyłączyć, a z rury wydechowej wyrzuca czarny dym. Skalma rzuca:

– Ursus staje dęba – i rzuca się pod pokład, by go naprawić, podczas gdy załoga ucieka przed gęstymi kłębami na dziób jachtu.

Mateusz porywa do jednej ręki gaśnicę, a do drugiej radiopławę i czeka na rozwój wydarzeń. W końcu Skalmie udaje się Ursusa zdusić.

– Silnik palił własny olej, a masywne koło zamachowe wpadało w wibrację, jakby miało zaraz wyjechać za burtę – wyjaśnia załozde. A po kilku godzinach pracy dorzuca: – Ale może jeszcze coś z niego będzie.

Kiedy tylko pojawia się wolna chwila, Jacek dzieli się z ekipą wiadomościami przysyłanymi mailowo przez Pawła Motawę, który wówczas już piąty sezon pływał przez Cieśninę Drake’a na Antarktydę na jachcie swoich przyjaciół. Jego wskazówki są perfekcyjne. Jak gotowa „instrukcja obsługi” akwenów antarktycznych.

*Jedyna reguła w żegludze na południu to samowystarczalność we wszystkim. Ile razy przekraczamy Drake’a, tyle razy jest rosyjska ruletka – barometr swoje, mapy swoje, a pogoda swoje.*

*Jeżeli zdecydujecie się płynąć przez kanał Beagle, odwiedźcie Puerto Williams, gdzie jest ostateczna odprawa na Horn. Miły jachtklub na starym zatopionym wraku, gorący prysznic, no i pisco sour w klubie u Tano, na tymże wraku – ale nie więcej niż trzy na głowę! Niby nic, a powala :). W pobliskiej Ushuaii można kupić jagnię, obrane ze skóry i wypatroszone. Wieszamy taki poć na achterze\* i przetrzymujemy 2–3 tygodnie, mięso będzie ładnie obsuszone i zakonserwowane wiatrem i wodą morską. A w wioskach rybackich zawsze wymienicie wino na kubek krabów, muszli i ryb.*

*Kanały Patagonii to jedne z najpiękniejszych miejsc do żeglugi i wspinaczki – trzeba tylko dużo czasu na taką trasę. Najwięcej zajmują trekkingi po górach i lodowcach :).*

Kanały zostają jednak z boku, tym razem nie ma na nie czasu – „Stary” gna na potęgę na południe, by jak najszybciej, póki jeszcze znośna pogoda, dopłynąć na Antarktydę. Wieje bardzo mocno, ale nie refują żagla za szybko. Ileż to więcej zabawy – pędzić z wiatrem na pełnych żaglach! Stosują się do słów znajomego kapitana: „Jesteśmy tu po to, aby żeglować, a nie się ewakuować”.

„Stary” ożywa przy takim wietrze. Normalnie ociężyły i powolny, teraz dostaje skrzydeł, wrywa się do przodu. Chłopaki i Monika doskonale sobie radzą przy żaglach, wszyscy mają wystarczające umiejętności, by samodzielnie poprowadzić „Starego” w takich warunkach.

\* Achtersztajg to lina podtrzymująca maszt od jego topu do rufy jachtu.





Pod koniec marca są już na wysokości Hornu. Od tej szerokości geograficznej nie ma żadnego lądu, trzy oceany łączą się w jeden wielki akwen zwany często Oceanem Południowym. Wiatry zachodnie bez żadnej przeszkody gnają dookoła świata, a głębokie niże wędrują z zachodu na wschód. Nieustanna zmiana kierunku wiatru, zafalowania i krzyżujące się fale są poważnym zagrożeniem dla jachtu. Mogą przewrócić go przez burtę, a nawet przez dziób. Największe niebezpieczeństwo przy takiej wywrotce grozi zawsze sternikowi, jedynej osobie, która przy tej temperaturze i wietrze MUSI stać na pokładzie. Wywracający się jacht najczęściej łamie maszt, którego wielkie fragmenty mogą wybić dziurę w poszyciu burt i pokładu.

– Nieszczelność w takich warunkach jest bardzo poważnym zagrożeniem – eufemistycznie określa zagrożenie Jacek.

Jacht zostaje wówczas pozbawiony możliwość sprawnej żeglugi, może liczyć tylko na awaryjny takielunek, który jest trudny do skonstruowania i obsługi. Grozi to pozostaniem na sztormowym akwenu na uszkodzonym jachcie przez dłuższy czas, mnoży niebezpieczeństwa.

„Zróbmy mały rachunek sumienia” – notuje Jacek w dzienniku. „Mamy mocny jacht, sporo zdrowego rozsądku (mam nadzieję), solidne przygotowanie i sprawdzoną załogę. Musi wystarczyć”.

Decyzja może być tylko jedna – mimo że jest już dość późno, nie płyną na wschód poniżej Hornu i na Falklandy, lecz kierują się prosto na południe – na Siódmy Kontynent.

Wody antarktyczne wysoko stawiają poprzeczkę. Niedokładne mapy, góry lodowe, gwałtowne zmiany pogody, nieoczekiwane wiatry spadowe wiejące wzdłuż osi morskich zatok i przenikliwe zimno potęgują jeszcze ryzyko. Przez to wszystko Wielki Przylądek, jak żeglarze nazywają czasem Horn, zyskał ponurą sławę „starego ludożercy”. Na wodach wokół niego zaginęło wiele żaglowców i załóg. Między innymi Piotr i Mieczysław Ejsmotowie, bracia bliźniacy, marzyciele z Węgorzewa, na małym jachcie „Polonia”, ale też załogi wielkich żaglowców, jak pięciomasztowy „Kjobenhavn”. Te historie wieczorem, gdy wiatry szaleją za burtą, zaprzatają głowę. Bliskość potężnych sztormów nie daje zasnąć. Pod pokładem słychać tylko cicho wydobywającą się z głośników muzykę *Riders on the storm* The Doors...

Mimo okropnej pogody i oddalenia od lądu cały czas towarzyszą „Staremu” albatrosy wędrowne. Według legendy, każdy albatros to zaklęta dusza zaginionego na morzu żeglarza. Ptaki są gigantyczne – rozpiętość ich skrzydeł może sięgać czterech metrów (a niepotwierdzone relacje mówią nawet o ponad pięciu!). Pewnie szybują nad falami. Idealnie wykorzystują ruchy powietrza. Mogą całymi minutami nie poruszyć skrzydłami. Są długowieczne – dożywają siedemdziesięciu lat w lodowatych warunkach antarktycznych.

Lodowato robi się też wewnątrz jachtu. Mimo grzania farelką, pod pokładem jest tylko 7 stopni. Rozgrzewają się herbatą z rumem. Atmosfera się rozluźnia. Wszyscy ze śmiechem przypominają sobie jak rano fala rzuciła jachtem, tak że zawiasy kingstona nie wytrzymały i Dominik wyleciał

z toalety razem z drzwiami. Z kosza na rufie wymyło też jedno z kół ratunkowych. Będzie krążyło dookoła Hornu.

Dominik gra na gitarze i śpiewa: „Port to jest poezja rumu i koniaku...” Port jest teraz czymś bardzo odległym, ale ani chłopaki, ani Monika jakoś za nim nie tęsknią.

– Dajcie jeszcze tego rumu do herbaty – prosi zziębnięty Wesoły, który niedawno zszedł z wachty.

– A herbaty też ci dolać?

– No co ty, nie ma takiej potrzeby!

Mesa aż trzęsie się od gromkiego śmiechu.

Skalma odrywa wzrok od mapy i woła:

– Słuchajcie! Georgia Południowa jest na północ od nas! Czyli mamy tu najbardziej na południe wysuniętą imprezę na świecie!

– To gdzie my jesteśmy? – rzuca ktoś nad stołem.

– Szerokość 57 S, od Valparaiso zrobiliśmy dwa tysiące dwieście mil.

– Zajebicie! A właściwie, jaki mamy dzień tygodnia?

– Kogo to obchodzi, stary. Ciesz się, że wiesz, jaki jest miesiąc. – Mateusz odparowuje bez zastanowienia.

– Godzinę znam doskonale – dodaje Kolon. – Wachta idzie, muszę wiedzieć.

– Ważne, czy ciemno, czy jasno, kambuz, czy nie kambuz. Reszta się nie liczy – odpowiada Mateusz.

Skalma wciąż siedzi nad mapą.

– Powiedźcie, co mamy po prawej burcie? – pyta.

– Jakies pięćset mil do Antarktydy.

– A jakby tak popatrzeć za rufę?

– To dookoła nie ma nic.

– Można by pływać w kółko i żadnego lądu nie spotkać.

– Jasne, póki by się rum nie skończył! – Wesoły nie ma wątpliwości i podstawia znowu kubek.

Za każdym razem gdy „Stary” zjeżdża z fali, słysząc, jak przyspiesza śruba. Ale po chwili zagłuszają ją szanty, na przykład *Piękne panny ze starej Maui*. Morze na pokładzie, padający deszcz, fale i wiatr, a na dole impreza przyjaciół – dwa światy, mimo że dzieli je tylko kilka metrów.

Tu na dole jest przytulnie. Koce, powieszzone jak zasłony, odgradzają kabinę nawigacyjną od mesy. Sztormiaki się suszą, niby jest chłodno, ale nikt o tym nie pamięta. Rum lekko szumi w głowie.

– Za „Starego”!

– Za „Starego” wypiję do dna!

Nagle zaczyna się rozmowa o tym, co się teraz dzieje w Gliwicach.

– Pewnie tam psychiatryk – mówi Skalma. – Już ponad trzy tygodnie jesteśmy na morzu. Wariują jak nic!

Uchyła się zejściówka. To Monika. Lekko zniecierpliwiona pyta:

– Mateusz, czy ty się już ubierasz?

Mateusz miał szczęście trafić do jedynej wachty z kobietą. A teraz chłopaki żartują: „Pantoflarz”.

Na samym środku cieśniny Drake’a mija pół roku od ich wypłynięcia z Polski.

– *Audaces fortuna iuvat*. Szczęście sprzyja zuchwałym. – Jacek wznosi toast.

A kolejnego dnia największe święto: przecięcie południka przyłodka Horn. Całą załogą zbierają się na pokładzie. Kolon otwiera malutkiego szampana, zabranego jeszcze z Polski, wylewa połowę załodze na głowy, a resztę wspólnie wypijają.

– Za burtę wyrzuciłem kilka monet: polskiego grosza, wschodniokaraibskiego centa, chilijskie peso. Wszystko po to, by kiedyś jeszcze tam wrócić – wspomina Jacek.

Obejmują się, gratulując sobie nawzajem. I zaczynają gwizdać – tak jak na żaglowcach wolno tylko Kaphornowcom.

– Chłopaki musieli oczywiście skorzystać z jeszcze jednego przywileju, który nabyliśmy po okrążeniu Hornu – mówi Jacek i robi znaczącą pauzę. – Wysikali się pod wiatr!

I nie ma znaczenia, że osławiony przyłodek dzieli od nich ponad 200 mil. Na morzu jest inaczej niż w górach – tutaj nie trzeba dotykać wierzchołka. Można płynąć na Horn i go nie zobaczyć. Bo bardziej niż na obejrzeniu tego niegościnnego kawałka skał, zależy żeglarzom na starciu z legendą. Na wyprawie na ten przysłowiowy koniec świata.



■ Załoga  
„Starego”  
na trawersie  
przyładka  
Horn



– Wiedziałem, że będziemy trzynastym polskim jachtem na Hornie. Choć nigdy tego nie powiedziałem głośno. Żeglarze są przesądni. Traktuję to, jako część tradycji – wspomina dziś Jacek.

Z tych dwunastu jachtów tylko „Asterias”, był na trawersie Hornu tak późno. Jednak wygląda na to, że jeśli Neptun nie spleta im pogodowego figla, mieli realną szansę zdążyć dopłynąć do Stacji Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego. Do Archipelagu Szetlandów Południowych, do których należy Wyspa, zostało im 290 mil. A to już naprawdę niewiele.