

Rejsowe wspomnienia i refleksje

Żeglarstwo pozwala na bardzo intensywne przeżywanie natury. Ta natura to czasami absolutna cisza, nawet kompletny bezruch (np. flauta), albo gwałtowny sztorm, napawający strachem, zmuszający do ogromnego wysiłku i szybkiego działania, reagowania; zetknięcie się twarzą w twarz z żywiołem, stoczenie z nim walki i osiągnięcie celu.

To te skrajności, prawdopodobnie, też przyciągają wielkie rzesze zwolenników.

Jest też trochę czasu na wielkie leniuchowanie oraz jest czas na bycie wielkim bohaterem.

A między tymi skrajnościami jest przecież dużo słońca, umiarkowanego wiatru oraz najczęściej bywają też niezbyt wysokie fale – to jest ten najlepszy kąsek natury, który przeżywa się najwspanialej, najlepiej w kręgu rodzinnej albo przyjaciół załogi.

Żeglowanie i życie na pokładzie jachtu na morzu, w zatokach i portach daje ogromne poczucie swobody i wolności.

A wiatr jest ciągle jeszcze za darmo, a morze i oceany są bezkresne.

Dopiero znajdując się na oceanie, uświadamiasz sobie, że 2/3 powierzchni naszego globu, to woda.

Woda z jej tajemnicami i grozą.

Morze nie jest dobre albo złe. Morze jest tylko ogromną masą wody bez uczucia, bez nienawiści albo sympatii.

W żadnym innym sporcie nie znajdziesz tyle czasu na rozważania, bilanse dokonań i myślenia o bliskich.

To niejako te całe otoczenie – woda, wiatr, żagle – inspirują cię do tych przemyśleń. Są one często naiwne, proste w wyrażeniu, ale bardzo prawdziwe, po prostu ludzkie.

Żeglarstwo to kombinacja sportu, techniki i manualnych umiejętności, która z pewnością również dodaje atrakcyjności tej formie wyżywania się.

Gdy tak patrzę na naszą obecną załogę, to są

Ludzie o różnorodnych zawodach, z odmiennych środowisk, z różnorakimi upodobaniami.

Ludzie, którzy za własne pieniądze decydują się na niewiadomą wyprawę przez ogromny Atlantyk.

Wyprawa ta może się okazać nudnym czterotygodniowym płynięciem po bezkresnej wodzie, albo tragicznym w skutkach epizodem.

Żeglowanie oceaniczne to rezygnacja z wielu wygod życia lądowego, to również konieczność tolerowania obcych, chrapiących typów z ich okropnymi przyzwyczajeniami.

Nawet podstawowe czynności fizjologiczne stają się skomplikowanymi przedsięwzięciami, np. wysikanie się - wymaga otwierania i zamykania różnorakich zaworów, obsługi wrażliwej pompy klozetowej, obijania się o twarde ściany oraz precyzyjnego trafienia tyłkiem do dziury klozetowej, wszystko to odbywa się oczywiście w przechyle oraz przy wzdłużnym (czasami bardzo silnym) kotysaniu.

Do takiej wyprawy może tylko zainspirować przysłowiowy nieograniczony romantyzm, którego nabiera się z książek, opowiadań, filmów albo z pomieszanych genów.

Cały dzień spędzam nawet bez małej drzemki.

Wieczorem wiatr tężeje. Zmieniamy niezupełnie sprawną genuę na kuter-sztag.

Dzień kończy się niezbyt uroczym zachodem słońca. Słońce opuszcza dzień wchodząc, niejako, do głębokiej groty, utworzonej z ciemnych, gęstych chmur spiętrzonych nad zachodnim widnokrzem.

Nocny wiatr jest wyraźnie chłodniejszy, trzeba się coraz cieplej ubierać.

Wieczorna oraz nocna wachta przebiegają bez wstrząsów. Prujemy ciemność według kompasowego kursu, sternik dosięga wzrokiem tylko dziób statku, reszta przed nami to czarna i niewiadoma otchłań.

Żeglarskiej romantyki, ciągle nadal nie brakuje. Wiatr wieje ze stałą prędkością. Rausz płynięcia pod żaglami to wspaniałe uczucie.

Przy sterze trzeba się mocno napracować. Dzisiaj w nocy żeglujemy po raz pierwszy półwiatrem.

Prędkość od 7,0 do 8,1 węzłów, dziób jachtu gładko tnąc ocean i otchłań ciemności, a my mamy nadzieję, że przy tym cięciu nie napotkamy czegoś bardzo twardego.

Moja nocna wachta, od 03:00 do 05:00, trwa jeszcze w ciemnościach, stąd wschodu słońca nie miałem jeszcze okazji podziwiać.

Obserwujemy natomiast fascynujące zjawisko: poruszany przez płynący jacht plankton, świeci jak robaczki świętojańskie. Wzdłuż płynącego jachtu powstaje lekko świecąca struga, która w niewielkiej odległości za jachtem zanika.

Ale jestem pewien, że za parę dni, słońce zacznie się wynurzać również na mojej wachcie. Płyniemy, przecież, na wschód.

Cierpliwości cierpliwości !!

W polityce i w żeglarskim - brak cierpliwości jest wielką wadą, a może nawet to choroba?

Coraz lepiej wykonuję podstawowe, codzienne czynności, np. mycie zębów.

Jest to skomplikowany system przestrzennego rozkładu sił, umożliwiający zachowanie stabilnej pozycji w toalecie, przy przechylach jachtu.

Lewą ręką należy trzymać kubek do wody, prawą nogą należy się wesprzeć o burtę oraz oprzeć się bokiem o prawą ścianę, lewą nogę rozkraczyć i oprzeć o schowek dla sztormiaków, tyłkiem trzeba się mocno zaprzeć o drzwi. Wtedy jesteś gotowy do napełnienia kubka wodą z galonu, który stoi między twoimi nogami. Kiedy te czynności wykonałeś perfekcyjnie, możesz przystąpić do najzwyczajszego mycia zębów.

Poza tym osiągnięciem, stwierdzam, że mój rytm pozostałego życia okrętowego funkcjonuje również coraz lepiej.

Wieczorna wachta od 21:00 do 23:00. Zostaję przestraszony przez lądującą na mnie latającą rybą.

Z rufy i lewej burty widoczne są silne błyskawice oraz zupełnie czarne niebo. Budzimy skippera.

Refujemy grot, wyłączamy wszystkie instrumenty pokładowe. Wiatr tężeje, płyniemy z dużą prędkością. Księżyc jest zupełnie niewidoczny a drogę rozświetlają jedynie błyski piorunów. Pada bardzo mocny deszcz.

Mimo dużej dozy strachu, burzowy fenomen jest jednak bardzo fascynujący.

Wachta od 03:00 do 05:00.

Na zewnątrz pada silny deszcz. Mozolnie przygotowuję się do założenia odpowiedniego przyodziecia.

Wyjmuję gumowce, jeden jest trochę mokrawy – w środku widać wodę. Wylewam ją, było przynajmniej 100 gramów. Na suche stopy zakładam świeże skarpety i wsuwam w mokre gumowce.

Zapinam szczelnie sztormowe ubranie, zakładam szelki bezpieczeństwa z liną asekuracyjną.

Wychodzę na pokład, a tam nie pada, tylko leje. Przejmuję ster od Karl-Heinza. Kurs 075°.

Burze z błyskami pojawiły się teraz od strony prawej burty. Wkoło tylko bardzo ciemne chmury, gwiazd prawie nie widać. Ocean wygląda znowu bardzo groźnie. Trzymam kurs 075°- 080°. Wiatr staje się coraz silniejszy. Deszcz zaczyna padać z przerwami. Mała pociecha, przynajmniej nie będzie tak mokro.

Nagle spada na „Salt Whistle“ ściana słodkiej wody z nieba.

Wokół absolutnie nic nie widać, oczy są szczelnie zalane wodą.

Myślę – wiatr z pewnością zaraz osłabnie?

Nie, przeciwnie, wzmacnia się!

I nagle, uderza bardzo gwałtownie z wielką siłą o jacht.

Walczę ze sterem. Utrzymanie kursu staje się niemożliwe.

Jacht przechyla się raptownie i zaczyna ostrzyć do wiatru.

Wiatr wieje z niesamowitą siłą. Odnoszę wrażenie, że za chwilę maszt znajdzie się w wodzie. Stoję w szerokim rozkroku, trzymam się kurczowo steru, lewa noga jest już zaparta o krawędź pokładu rufowego.

Krzyczę do Karl-Heinza – „luzuj traweler!“ – grot trochę popuścić.

Krzyczę dalej – „skipper na pokład!!“. Pod pokładem jest wielkie poruszenie, skipper wyskakuje z kabiny.

Tymczasem jacht się trochę prostuje. Próbuję powrócić na stary kurs. Nie daje rady. Wiatr skręca w lewo. Wchodzę do półwiatru – nowy kurs 120°, jest to kurs dla nas zbyt niekorzystny. Koryguję kurs na 100°-110°, płyniemy teraz w baksztagu. Wiatr, jakby, słabł. Jacht się stabilizuje. Sytuacja na jachcie wraca do normy. Załoga się uspakaja, stres znika.

Cała akcja trwała zaledwie kilka minut.

Tak potoczył się jeden z wielu dni na Atlantyku.

I nagle pojawia się też pytanie – co my tutaj właściwie robimy?

Kiedy w koło ponuro i mokro, na niebie tylko ciemne chmury, w pobliżu nie widać żadnej pięknej i piaszczystej plaży, a do domu bardzo, o bardzo, daleko.

To rodzi się pytanie, jaki jest sens zwariowanego podróżowania żaglowym jachtem?

Czy nie lepiej byłoby? Pozostać w domciu, przy żonce, w ciepłym łóżeczku, przed telewizorem, przełączając pilotem kanały na filmy o zwariowanych żeglarzach pływających po oceanach?!

Dylemat odpowiedzi na te pytania, jak zawsze w takich przypadkach, jest bardzo różnorodny.

1. Jedni żeglują dla pieniędzy, jest to prawdopodobnie z powodu ograniczonej oferty najmniejsza grupa.
2. Drudzy czynią to dla sprawdzenia samego siebie.
3. Innych motywuje chęć zaimponowania otoczeniu.
4. Część jest kierowana ukrytą siłą przyciągania do żeglarstwa, instynktem albo tak zwanym przeznaczeniem.
5. Resztę pociąga chęć poznania oraz emocjonalnego przeżywania.

A ja? Do której grupy się zaliczam?

Myślę, że należę do tych z punktu cztery i pięć.

Słońce zbliża się ku zachodowi. Widoczność, ostrość barw i konturów scenografii wspaniałego widowiska, jakim jest zachód słońca, jest dziś wyjątkowo dobra. Zająłem wygodną pozycję, wyszukałem dogodne podparcie dla ręki trzymającej kamerę i rozpocząłem filmowanie.

Filmowanie trwa kilkanaście minut i obejmuje wszystkie fazy chowania się słońca.

Ponad wyrazistą linią horyzontu rozpościera się stosunkowo wysoki, wolny od chmur, żółto-pomarańczowo-czerwony pas, którego centrum stanowi biała, ostro promieniująca tarcza słońca.

Wolny pas od góry jest zamknięty gęstą powłoką ciemnych barankowych i pierzastych chmur.

W pobliżu słońca baranki te się bardzo czerwienią, zapewne z powodu nagości słońca. Reszta sklepienia jest nieskazitelnie jasno-niebieska. Lekko falujące morze pokryte jest czerwonymi i mieniącymi się refleksami. Biała tarcza słońca powoli maleje, jej jasność słabnie. Po kilku minutach z tarczy pozostaje tylko mały jasny punkt, który po chwili zanika zupełnie. Czerwone baranki pozostają jeszcze pewien czas w zawstydzeniu.

Nocna wachta, warunki żeglowania bez większych zmian. Tylko wiatr skręcił trochę w prawo.

Sterowanie sprawia wiele przyjemności. Całą noc płyniemy pod pełną genuą. Ciśnienie powietrza wzrosło na 1025 hPa.

Nareszcie doczekałem się wschodu słońca - pierwszy raz od rozpoczęcia rejsu - na mojej nocnej wachcie. Dokładnie o 04:55 rozpoczynam filmowanie tego pompastycznego zjawiska.

Od wschodu wyłania się jasność, szarość oceanu i jego łagodne falowanie staje się wyraźnie widoczne. Nad jaśniejącym kręgiem wody widoczny jest niski pas gęstych chmur, jakby las nad ogromnym stawem. W centrum pojawiania się jasności, las chmur zanika, pozostają tylko małe krzewy chmur. Tam właśnie wynurza się półkole pokryte pastelowymi żółto-pomarańczowymi farbami.

Jest to tło dla kolejnych aktów słonecznego przedstawienia. Następnie pojawiają się małe ogniki, płomyki. Jest ich niewiele, może tylko trzy albo cztery. I nagle wyskakuje bardzo silnie świecąca białym światłem latarnia, najpierw wielkości guzika, który potem szybko urasta do żarzącej wielkiej tarczy. Kształt tej tarczy jest w początkowej fazie nieregularny. W miarę wznoszenia się ponad

widnokraj, tarcza ta przybiera kształt doskonałego koła. Mam nadzieję, że w tej nieskazitelnej postaci pozostanie do zmierzchu dnia.

Płyniemy ciągle jeszcze pod pełną genuą.

Jako zwiastuny dobrej pogody, na niebie zaczynają się pojawiać barankowe cumulusy.

Wiatr wieje z kierunku SE, trochę się nawet wzmocnił.

A po obiedzie pojawia się jeden delfin. Podpłynął, spojrzął na nas i odpłynął. Po niedługim czasie pojawiły się następne pojedyncze sztuki, potem cała gromada. Pruły wzdłuż jachtu, jak by ścigały się między sobą. Skakały przy burtach i przed dziobem, pojedynczo, parami, trójkami, czwórkami. Wysoki, zanurzenia i zwroty wykonywały w absolutnej synchronizacji. Uzyskiwały przy tym bardzo dużą szybkość, wykonując jedynie łagodne ruchy. Spektakl trwał około pół godziny. Moja kamera filmowa była również w akcji. W tych emocjach, prawdopodobnie, nie przycisnąłem w odpowiednim momencie guzika nagrywania REC. Cała załoga bardzo emocjonalnie przeżyła odwiedzin tych wspaniałych zwierzaków. Oprócz mojej kamery były, oczywiście wszystkie pozostałe, dostępne aparaty fotograficzne oraz kamery filmowe w ruchu. Tak więc rozdział o DELFINACH został zaliczony. Następny dzień rozpoczyna się kolejnym spektaklem, który można zatytuować „Kolory nieba”. Te kolory są tworzone przez nigdy nie kończące się ruchy powietrza wywołane przez słońce i wiatr. Tym razem na wschodzie, w świtanie dnia, pojawia się pejzaż z rozciągniętych chmur cirrostratusów, altostratusów i cumulusów, które ustroiły się w powiewne tiule w tonacjach kolorów od złotego, poprzez pomarańczowy, do ognisto czerwonego, gdzieś tam pojawia się trochę białego oraz ciemnoszarego. Ta gama kolorów odbija się również w ciemnogrnatowej, lekko falującej, powierzchni oceanu.

I tak po wstępnej grze barw pojawia się ono, słońce, ze swoim bardzo rażącym białym światłem, które jak się okazuje, jest energią napędzającą wielką maszynę życia oraz pogody. Resztę nieba pokrywa błękit, który jest tylko niebieskim światłem przepuszczonym przez gazy, z których składa się powietrze.

Tym materialistycznym objaśnieniem pomniejsza się, niestety, doza porannego romantyzmu.

W ostatnich dniach podczas żeglowania po azorskich wyspach, w miejscu koncentracji i utrzymywania wzmożonej uwagi, pojawiło się odprężenie, chyba nawet nonszalancja i urlopowa atmosfera. Atlantyckie dzieło zostało dokonane, pozostało żeglowanie z rozbiegu.

Już nie prowadzi się zapisów w dzienniku pokładowym, nie oczekuje się i nie rejestruje prognoz pogody.

Uwaga! Uwaga! To jest ciągle jeszcze Atlantyck, gotowy zawsze spłatać niemiłą niespodziankę.

O godzinie 22:00 udaję się spać, reszta załogi jest jeszcze w miasteczku.

Załoga, w dobrym nastroju, wraca o godzinie 24:00 i układa się natychmiast do spania. Jachtem kiwa na wszystkie strony jeszcze bardziej. Budzę się. Wiatr wieje z wielką siłą, przy znacznych przechyłach w kambuzie naczynia głośno trzaskają, a w salonie luźno pozostawione przedmioty, zaczynają fruwać. Około 01:00 pojawia się na pokładzie skipper. Z polecenia Ani rozpoznaje przyczynę coraz bardziej gwałtowniejszego kołysania.

Nagle, wołanie skippera – „Cuma dziobowa zerwana! Zakładać sztormiaki i na pokład!”. Wyglądam z zejściówki. Rzeczywiście, znajdujemy się niebezpiecznie blisko przy krótkim północno-zachodnim portowym i betonowym nabrzeżu. Skaczący na fali ponton z silnikiem, zacumowany przy rufie, ma do nabrzeża tylko kilka metrów. Dystans do szwedzkiego jachtu, stojącego na kotwicy, znacznie się powiększył.

Od otwartego wejścia portowego z południowo-wschodniej strony wieje gwałtowny, sztormowy wiatr. „Salt Whistle” jest rzucany przez kotłującą się falę na wszystkie strony.

Na szczęście nie zawodzi i ratuje nas przed katastrofą dodatkowa cuma, założona przez Yorka.

Załoga ubiera się błyskawicznie, wszyscy znajdują się bardzo szybko na pokładzie. Skipper startuje motor, ku naszemu kolejnemu szczęściu natychmiast zadziałał. Luzujemy dodatkową cumę.

Na pełnym gazie jedziemy do przodu. W ostatniej chwili spostrzegam przed dziobem, pływające stare i długie bojkowe cumy. Niebezpieczeństwo zaplątania się lin w śrubę zostaje zażegnane. Stop!

Wrzucamy wsteczny bieg i na pełnym gazie, w maksymalnym lewym skręcie, z pontonem na cumie, uciekamy z obszaru zdradzieckich boi. Dobicie do nabrzeża portowego w tych warunkach, jest zbyt ryzykowne. Wiatr dmucha z niesamowitą prędkością bezpośrednio do basenu portowego. Pozostaje tylko wypłynięcie z portu. Płyniemy pod pełną mocą silnika. Ponton z zamocowanym silnikiem pozostaje na przedłużonej cumie za rufą, wyciągnięcie go na pokład jest niemożliwe. Jacht skacze z rufy na dziób, gwałtownie zatacza się z lewej na prawą burtę.

Szwedzi, widząc co się dzieje, wyciągają kotwicę i również wynoszą się z portu. Oddalamy się od brzegu. Dla stabilizacji jachtu stawiamy małego foka.

Sztormowy wiatr o sile około 9°B wieje z NW, próbujemy jechać w kierunku wyspy Pico, do S. Roque do Pico. Jeżeli kierunek wiatru się zmieni i będzie korzystniejszy, to popłyniemy bezpośrednio do Horty. Tymczasem szkwały osiągają siłę 10°B.

Fale przewalają się po „Salt Whistle”.

Holowany ponton przykrywany jest ciągle falami, co spowodowało, że zanurzył się całkowicie pod wodą. Naprężony jak cięciwa hol, jest dostatecznie wytrzymały, stąd gwałtownie miotany falami ponton, płynie ciągle jeszcze z nami. Około godziny 03:00, jednak, nie wytrzymują tych sił holownicze ucha pontonu.

Wartościowy ponton z bardzo dobrym silnikiem zostaje sam na pastwę oceanu (wartość straty około 4.000 €). Sipper traci resztę pogody ducha.

Walka ze sztormowymi warunkami trwa nadal. Giszcz morskiej wody smaga twarze załogi na pokładzie. Karl-Heinz przypomina sobie o moich „przeciwsztormowych okularach”.

Te „przeciwsztormowe okulary” to zwykłe ochronne okulary z plastiku, zakupione w budowlanym marketcie. Ich zaleta to: tania, dobra widoczność i skuteczne chronienie oczu przed bryzgami słonej wody.

Zbliżamy się do S. Roque do Pico. Razem z Yorkiem przygotowuję cumy i szpringi. Wchodzimy do portu, zbliżamy się do znanego już nam wysokiego nabrzeża. Wyskakuję na ląd i przejmuję cumę dziobową oraz rufową, owijam je szybko o polery i podaję na pokład. Następnie mocujemy dwa szpringi. „Salt Whistle” i jego załoga są bezpieczni. Woda w porcie jest wyraźnie spokojniejsza. Ciśnienie powietrza spadło do 1.007 hPa, ale teraz nie ma to już istotnego znaczenia.

Nadchodzi czas refleksji nad ostatnimi zdarzeniami.

Co by było, gdyby? Dlaczego tak postąpiono, a nie inaczej?

To są z pewnością pytania stawiane sobie również przez skippera Christopha. Mam pełne dla niego zrozumienie oraz współczuję mu serdecznie. Próbuję go uspokoić i pocieszyć, argumentując, że przecież swoją szczęśliwą reakcją uratował jacht a stracił tylko gumowy ponton z motorkiem.

Są to co prawda pociechy z kategorii – nie jest tak źle, mogło być jeszcze gorzej. Ale w naszym przypadku mogło być, rzeczywiście, znacznie gorzej. Przed rozbiciem „Salt Whistle” o betonowe nabrzeże albo o przybrzeżne bazaltowe głazy uchroniła nas jedynie dodatkowa cumka, mająca tylko ograniczyć kiwanie jachtu.

Christoph pozostaje przygnębiony, nie ma ochoty na przedyskutowywanie minionych zdarzeń i po wspólnym śniadaniu udaje się do swojej kabiny. Potrzebuje samotności dla przeawienia minionych dramatycznych zdarzeń.