

30. Wczasowy nastrój



Oplacone miejsce, nareszcie czuję się wczasowiczem.

Jeszcze tylko przedstawienie „Varsovii” na wyznaczone - opłacone miejsce i nareszcie czuję się wczasowiczem. Tak jak bym kupił wakacje w biurze Viking Crown Travel & Cruise Center w Vancouver, którego setki zadowolonych klientów corocznie regenerują swoje siły w różnych zakątkach świata. Osobiście wielokrotnie korzystałem z fachowych usług tego biura, ale tym razem, zamiast wykupienia całych wakacji, ograniczyłem się tylko do biletu lotniczego, z nieubłaganie zbliżającym się terminem odlotu do Vancouver. Chciałem zaaranżować inne środki transportu, ale biuro Viking Crown Travel - do lądowego transportu polecało wynajęcie samochodu po bardzo niskich cenach. A jako „Cruise Center” - do komunikacji morskiej, oferowało bardzo korzystne, niezliczone oferty rejsowe, dostosowane do różnych zainteresowań i „portfeli”, ale na statkach pasażerskich, „trochę” większych od mojego jachtu.

Tym razem zdecydowałem na „cruise” na „Varsovii”, a po lądzie, jak zwykle jadę na swoim składaku na wycieczkę, po dobrze znanym mi kurorcie Waikiki. Kiedyś filmując kamerą video tutejszą plażę, zapchaną do granic możliwości, nagrałem

komentarz: „jest to miejsce wypoczynku świata pracy: Ameryki, Kanady i Japonii...”. W tym momencie usłyszałem za swoimi plecami głos w języku polskim, dodający słowa: „...i Polski”. Chyba nie można znaleźć na kuli ziemskiej miejsca, gdzie nasi rodacy z Polski nie docierają.



„Miejsce wypoczynku świata pracy: Ameryki, Kanady i Japonii...” - Waikiki około 1920 roku. Fot. archiwum

Próbuję wczuć się we wczasowy nastrój, ale tym razem czuję się trochę inaczej. W porównaniu z poprzednimi pobytami zwraca moją uwagę znacznie większy ruch samochodowy i wyjątkowo dużo ludzi bezdomnych, chodzących, albo częściej jeżdżących na rowerach. Cały dobytek mają w plastikowych reklamówkach, zawieszonych na kierownicy lub w kartonach na bagażniku. W tym gorącym klimacie nie potrzebują zbyt wiele. W mrowisku wczasowiczów, autobusów, samochodów i limuzyn przed hotelami, wędrują, zwykle nie dostrzegani przez nikogo, bo z reguły nikomu nie przeszkadzają.

Do widoku ludzi bezdomnych przyzwyczajeni jesteśmy we wszystkich większych miastach północno-amerykańskich. W zimniejszych północnych rejonach, cały dobytek: koce, kołdry, ciepłe ubranie itp. bezdomni zwykle wożą na wózkach sklepowych „pożyczonych” z supermarketów.

Zastanawiam się, czy wzrost liczby bezdomnych w Honolulu jest wynikiem poziomu gospodarki, czy wygodą. Po co marznąć na kontynencie, jak tutaj jest tak ładnie i ciepło! Z postępem techniki, mobilność społeczeństw zwiększyła się i efekty widać również w tej dziedzinie.

Poruszając się na moim nietypowym rowerku, prawie wszędzie wzbudzam zainteresowanie. Szczególnie zwracają na mnie uwagę ci bezdomni i uśmiechają się życzliwie, jak do „swojego”. Pewnie myślą, patrząc na moją nieogoloną brodę, że to jakiś nowy przybył z kontynentu i dołączył do ich grona. W odróżnieniu od tych, którzy mają bardzo dużo, oni nie są zazdrośni o podział tego, co daje im opieka społeczna.

Przejeżdżam cały rejon hotelowy wzdłuż i wszerz. Jedyne, co kupuję to oczywiście lody. Zgadza się, żeglarze tacy, jak ja nie są preferowanymi gośćmi dla hawajskiego bussinesu. Jednak lepsze jest coś niż nic i prawdopodobnie dlatego, władze hawajskie, zgodziły się na wybudowanie prywatnej mariny na odpowiednim poziomie, do której jutro mam zamiar dopłynąć.

Rezygnuję z nocnego życia w Waikiki i wracam na jacht, żeby tym razem oglądać ten kurort z innej pozycji.

Wieczorem, jak zwykle łączność radiowa z Vancouver. Propagacja jest znacznie gorsza, bo stojąc w „lesie” masztów i betonowych wieżowców jest duże tłumienie fali radiowej. Ze Staszkiem z „Boomeranga” dyskutuję ostatnie uzgodnienia przed jutrzejszym, dawno oczekiwanym spotkaniem.



31. „Zezwalam na wejście”



*Za rufą słynna „Diamantowa Głowa”
majestatycznie wznosi się nad Waikiki.*

Rano, 6-tego lipca - niedziela, jadę do pobliskiego marketu, kupić: świeże pieczywo, ciastka, jajka, owoce i inne drobne produkty dla urozmaicenia jachtowych zapasów. To, co cały czas posiadam jeszcze na jachcie, wystarczyło by na co najmniej dwa miesiące żeglowania.

O godzinie 11:00 mijam główki portu i wychodzę na otwartą wodę. Od razu dostaję silne podmuchy wiatru. Podnoszę tylko mały żagiel przedni i pędzony wiatrem z rufy płynę z prędkością pięciu węzłów. Za rufą słynna „Diamantowa Głowa” majestatycznie wznosi się nad Waikiki. Ostatnie spojrzenie na kurort. Na wodzie duży ruch, szczególnie muszę uważać na statki wchodzące i wychodzące z portu, bo przecinam oficjalne tory wodne. Muszę wszystkim ustępować z drogi. Dlatego nie podnoszę więcej żagli, bo i tak mam dobrą prędkość.

Z prawej burty mijam główne wejście do portu Honolulu, oraz ruchliwy międzynarodowy port lotniczy. Obserwuję samoloty różnych linii lotniczych świata, ustawiające się w kolejce do startu. Z drugiej strony w powietrzu, podobna kolejka

podchodzących do lądowania. Za kilka dni ja również odleczę z tego lotniska.

Dalej mijam słynny Pearl Harbor. Tak jak Westerplatte w porcie gdańskim jest miejscem pamięci narodowej, gdzie dla Polaków rozpoczęła się II Wojna Światowa, tak samo dla Amerykanów „Port Perłowy” w porcie Honolulu jest miejscem, w którym, ponad dwa lata później, 7-go grudnia 1941 roku, zaczęła się dla USA ta sama Wojna Światowa.

Zbliżam się do Barbers Point, przy którym znajduje się rafineria ropy naftowej. Przyplływające tankowce cumują tu do pływających pomostów oddalonych od brzegu i paliwo pompowane jest przez podwodne rurociągi. Dobrze, że obecnie nie ma tu żadnego rozładunku lub załadunku i mogę płynąć na skrót, ponad podwodnymi rurociągami. Oszczędzam w ten sposób ładne parę mil.

Po minięciu tego południowo-zachodniego cypla wyspy Oahu widzę już wejście do mariny Ko Olina, „Ziemi Obiecanej” końca pierwszej połowy całego mojego rejsu. Czuję pewną ulgę, bo zamykam pewien rozdział żeglugi. Nie trwa to długo, bo z prześwitu pomiędzy wysokimi górami na brzegu dostają silne podmuchy wiatru o szybkości prawie do 30 węzłów. Dobrze, że bez fali. To chyba tak na pożegnanie oceanu, bo przez najbliższy miesiąc „Varsovia” będzie się bujać na cumach stojąc w marinie.

Wejście do mariny prowadzi przez wąski pogłębiony kanał, dokładnie w kierunku pod wiatr. Włączam silnik i opuszczam żagiel. Jestem sklarowany do wejścia do portu. Wyciągam na pokład ręczną UKF-kę i wołam najpierw Staszka i Lucynę z „Boomeranga”, którzy od dawna czekają na mnie i „pilnują” zarezerwowanego dla mnie miejsca. Staszek podaje mi przez radio ostatnie instrukcje wejścia i trafienia do mojego pomostu. Teraz czas na oficjalne zgłoszenie.

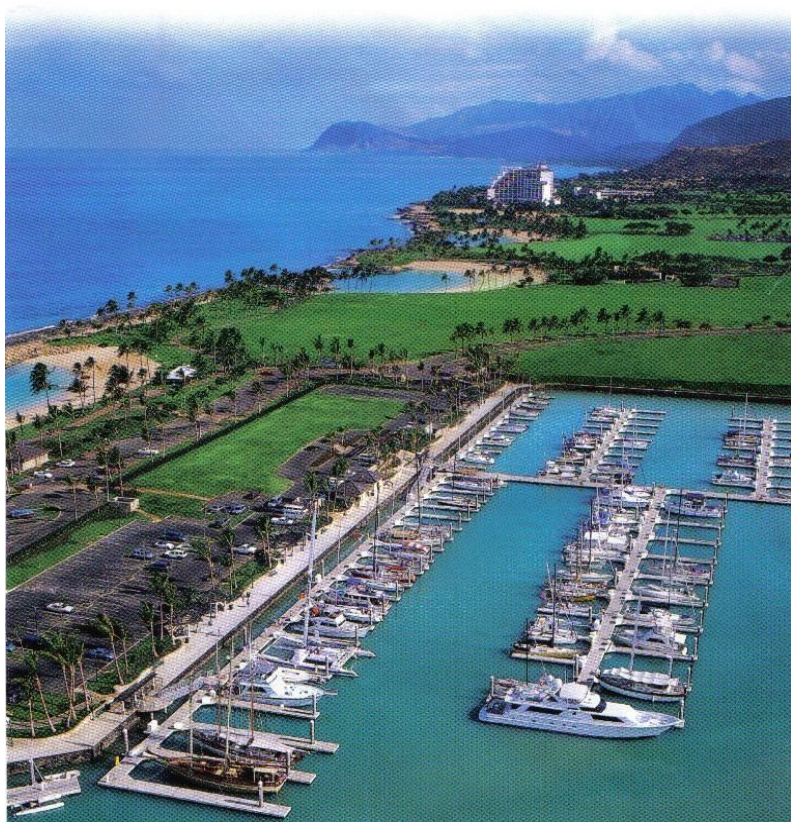
Zgodnie z instrukcją, wszystkie jednostki pływające niezależnie od wielkości mają obowiązek zgłaszania się przez radio na kanale 71 UKF i dopiero po uzyskaniu pozwolenia mogą wchodzić lub wychodzić z portu. Zwyczaj ten jest bardzo rzadko stosowany przez małe łódki. Pełen podziwu słucham, jak jedna po drugiej zgłaszają się. Operator z mariny, urzędowym głosem potwierdza: „zezwalam na wejście...” dodając grzecznościowo

„witamy z powrotem” lub „zezwałam na wyjście...” dodając jakieś ciepłe słowa na pożegnanie.

Nie pozostaje mi nic innego, jak przypomnieć sobie stare zasady posługiwania się radiostacją morską, niestety nie znane i nie stosowane przez większość współczesnych „kapitanów”-operatorów radiostacji morskich. Z prawdziwą satysfakcją naciskam przycisk mikrofonu i wołam „Marina Ko Olina... (prawidłowo powtarzam 3 razy wywołanie).. tu jacht żaglowy Varsovia... (znowu 3 razy powtarzam)... odbiór”. Operator z mariny odpowiada i zaczynamy wymieniać potrzebne informacje. Przekazuje mi instrukcje wejścia, po czym oficjalne słowa: „zezwałam na wejście...” i grzecznościowo: „witamy w marinie Ko Olina i życzymy przyjemnego pobytu”. Podczas tej konwersacji czuję się, jakbym wprowadzał do poru co najmniej dziesięcioletniaczka.



„Witamy w marinie Ko Olina i życzymy przyjemnego pobytu”.



Fot. Marina Ko Olin

32. Miejsce cumowania

Wpływam w wąski wejściowy kanał wyznaczony bojkami. W międzyczasie rozmawiam ze Staszkiem. Po minięciu główek wejściowych do mariny, szczegółowo informuje mnie którądy mam płynąć pomiędzy „lasem” masztów. Wreszcie widzę go. Stoi na końcu pomostu, gdzie czeka miejsce na „Varsowię”. Staszek macha ręką na powitanie i wskazuje miejsce cumowania.

Przez ponad miesiąc nie widzieliśmy się, ale dzięki codziennej łączności radiowej czuliśmy się bardzo blisko, jak gdybyśmy cały czas byli razem a dzieliły nas często setki mil. Wiedzieliśmy o sobie prawie wszystko: gdzie jesteśmy, jakie

mamy wrażenia z codziennej żeglugi, nasze dni, lepsze i gorsze. Łączyła nas wspólna sprawa, walka z żywiołem natury, wyzwanie i przepłynięcie oceanu.

Powoli dochodzę do pomostu i podaję cumy. Lucyna i Staszek obkładają je na knagach. Wymieniamy powitalne uściski i Lucyna wiesza mi na szyi „lei” - tradycyjny hawajski wieniec z kwiatów. Wymieniamy wrażenia z ostatniej chwili i robimy pamiątkowe fotografie.



Wymieniamy powitalne uściski i Lucyna wiesza mi na szyi „lei”.

Po tym oficjalnym powitaniu, jak zwykle w każdym odwiedzanym porcie, pakuję wszystkie swoje dokumenty, które ewentualnie mogą być potrzebne do rejestracji w biurze mariny.

Jestem pod wrażeniem wczorajszej biurokracji w marinie Ala Wai, zastanawiam się, jakie dokumenty będą chcieli tutaj oglądać i ile formularzy będę musiał wypełnić. Tak jak miła, niecodzienna łączność radiowa przed wypłynięciem zaskoczyła mnie, tak samo zdziwił mnie, podany do wypełnienia jeden mały papierek z typowymi pytaniami. Jedyne, co musiałem wpisać to: nazwa jachtu, jego długość, mój adres, telefon i jak długo chcę stać w marinie. Nikt nie chce oglądać mojego paszportu ani żadnych innych dokumentów. Niedowierzając, że to wszystko, czego chcą

ode mnie, podaję swoją kartę kredytową i płacę za cały miesiąc postoju. Nawet nie chcą depozytu za elektroniczny klucz do otwierania bramki wejściowej na pomosty. Po prostu typowa hotelowa rejestracja.

Toalety, prysznice z ciepłą wodą, pralnia i gniazdko telefoniczne do podłączenia swojego komputera do internetu nie jest zamykane na klucz. Każdy plażowicz z pobliskiej publicznej plaży może wejść i skorzystać z tych wszystkich atrakcji, bo wszystko jest otwarte. Jedyne wejście na pomosty wymaga posiadania klucza. W Hilo musiałem dać kaucję 50 dolarów za klucz do toalety, która znajdowała się za bramą portową pilnowaną przez wartowników przez 24 godziny na dobę.

Pobliskie porty i mariny a tak różniące się od siebie, odmienne amerykańskie bussinesy. Wracam na „Varsovie” z niepotrzebnie dźwiganym plikiem dokumentów.

Staszek z Lucyną, już jako „starzy” mieszkańcy mariny opowiadają mi, gdzie co jest, tu i w okolicy, jak dostać się do miasta itp. Wszyscy razem idziemy popływać w lagunie i tak zaczyna się mój relaksowy pobyt, czyli wakacje w Honolulu.

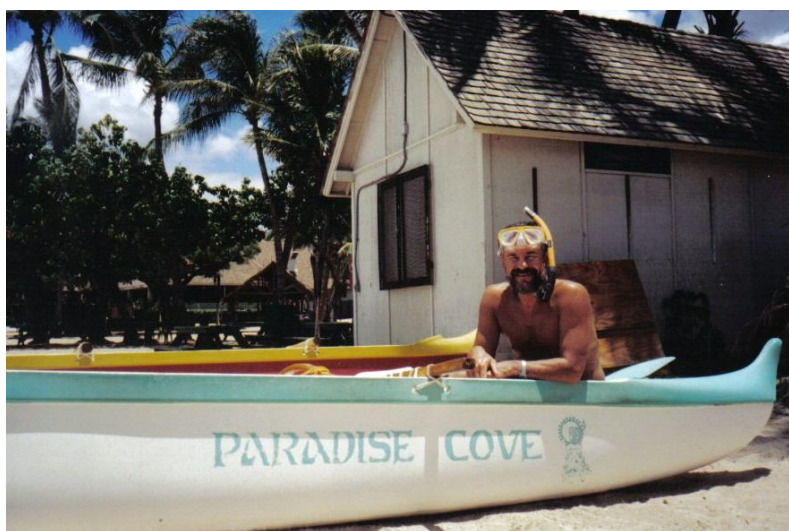


Kapitanowie: „Boomeranga” i „Varsovii”

33. Marina Ko Olina

W języku hawajskim, Ko Olina oznacza „miejsce radości”. Chyba z tego to właśnie powodu, znajduje się tutaj jedyna na Hawajach, całkowicie od nowa wybudowana marina. Przez długie lata władze stanowe nie zezwalały na takie inwestycje. Prawdopodobnie wołały one robić lepszy interes na pobieraniu opłat, za bycie na liście oczekujących na miejsce w marinie Ala Wai w Waikiki, niż pozwolić prywatnym inwestorom na budowanie nowych miejsc do cumowania.

Marina położona na zachód od „Portu Perłowego”, jest częścią olbrzymiego kompleksu turystyczno - wypoczynkowego, który można określić, jako budujące się nowe Waikiki. Ambitny plan inwestycyjny przewidywał wybudowanie wielu różnych obiektów. Kryzys i zwolnienie gospodarki USA w ostatnich latach, spowodował zmniejszenie ruchu turystycznego. Wstrzymano inwestycje i dopiero obecnie widać kolejny nowy etap rozbudowy.



Centrum rozrywki – Paradise Cove & Cultural Center.

Aktualnie na terenie ośrodka Ko Olina, oprócz mariny są tylko dwa obiekty hotelowe. Hotel Marriott i „condominia” z

wykupionymi udziałami czasu użytkowania. Są też pola golfowe, mieszkalne domki indywidualne, mieszkania własnościowe typu „condominium” oraz centrum rozrywki „Paradise Cove Luau & Cultural Center”.

Centrum to w tej Rajskiej Zatoce, można porównać do sławnego na wyspie Oahu, Polinezyjskiego Centrum Kulturalnego, tylko, że tutaj jest ono w miniaturze. W dzień można nurkować w zatoce, która jest w pięknie położonej lagunie, oraz podziwiać malownicze podwodne skały i wielobarwne rybki.



Razem z załogą „Boomeranga” korzystam z tej okazji. Muszę tylko uważać, żeby nie dać znieść się poza rafę koralową, przez prąd wywoływany falą oceaniczną. Lucyna i Staszek, którzy mają doświadczenie w nurkowaniu na australijskiej rafie koralowej, przypominają mi o tym niebezpieczeństwie.

Podczas dnia, możliwe jest tutaj tylko plażowanie. Pozostałe atrakcje są nieczynne. Dociera tutaj niewielu turystów i dlatego jest bardzo przyjemnie. Widać szalony kontrast do zatłoczonych plaż, położonych pod wieżowcami w Waikiki. Tutaj mamy wrażenie jakbyśmy naprawdę byli w raju w tej nie tylko z nazwy „Rajskiej Zatoce”. Leżymy w ciszy na pięknej piaszczystej plaży w cieniu tropikalnych palm, słysząc tylko szum oceanu.

Dopiero wieczorem dziesiątki autobusów przywozi setki turystów na organizowane tutaj tradycyjne hawajskie „luau”, czyli kolacje z egzotycznymi występami. Oczywiście tak jak wszędzie gdzie docierają turyści, jest dużo innych atrakcji i pełno straganów z pamiątkami i różnymi ofertami turystycznymi.

Na teren całego centrum Ko Olina, wjeżdża się przez bramę pilnowaną przez 24 godziny na dobę. Jest to tylko dla zwiększenia bezpieczeństwa, bo praktycznie każdy może wjechać samochodem, pływać w pięknych lagunach i wygrzewać się na publicznej plaży, wyposażonej również w bezpłatne prysznice z ciepłą wodą. Jedynym elementem ograniczającym ilość odwiedzających, jest liczba miejsc dozwolonych do parkowania. Na rozległych terenach ośrodka, wszędzie są znaki zakazu parkowania.

Kilka dni wykorzystuję na przygotowania jachtu do powrotnej drogi. Przeglądam wszystkie elementy wyposażenia i takielunku. Żagle trzymają się bardzo dobrze a nieliczne drobne przetarcia zabezpieczam specjalną taśmą przylepną. Wymieniam olej w silniku i jednego dnia podpływam do stacji paliwowej, żeby napęlnić wszystkie posiadane na jachcie kanistry.



Tankowanie paliwa.

Z poważniejszych spraw do zrobienia, jest wymiana uszczelek w ręcznej pompce służącej do odpompowywania toalety jachtowej. Przez nieuwagę, uszkodzam jedną z najważniejszych zapasowych uszczelek i nic nie mogę dalej z tym zrobić. W okolicy nie ma sklepu z takimi żeglarskimi częściami. Nie chcę tracić czasu i szukać uszczelki po całym Honolulu, dlatego decyduję, że całą pompę zabiorę samolotem do Vancouver. Trochę obawiam się, co powie kontrola lotniskowa na taki nietypowy sprzęt przewożony w bagażu podręcznym, ponieważ nie planuje zabierać ze sobą żadnej dodatkowej sztuki bagażu.

Robię remanent posiadanej żywności i oceniam, że wystarczy mi jej na drogę powrotną. Praktycznie nic nie muszę dokupić, jedynie świeże jarzyny i owoce, ale to muszę zrobić w ostatniej chwili przed odpłynięciem. Tymczasem wszystko to, co mam na pokładzie, na nowo układam i sztażuję w taki sposób, żebym podczas żeglugi oceanicznej w każdych warunkach w łatwy sposób mógł znaleźć to czego będę potrzebował.



„Boomerang” i „Varsovia”

34. Własne domy na własnych kampingach

W przerwach prac na jachcie, plażuję się i zwiedzam okolice, jeżdżąc na moim składanym rowerku. Podobnie jak w Hilo zapuszczam się w dalsze rejony. Oglądam liczne kampingi, które tutaj, tak samo jak na innych wyspach, są okupowane prawie wyłącznie przez lokalnych mieszkańców. Na każdej plaży i kampingu przy oceanie są bezpłatne prysznice, toalety i woda do picia.

W rejonie Honolulu mieszka ponad dwie trzecie całej ludności wysp hawajskich, ponieważ jest tutaj możliwość łatwiejszego znalezienia pracy. W związku z tą sytuacją, ceny domów i mieszkań są bardzo wysokie. Liczni mieszkańcy dużo czasu spędzają na publicznych kampingach, położonych w pięknych malowniczych miejscach. Jest to dla nich kontrast do drogich mieszkań w zatłoczonych rejonach wielkomiejskich.

Są też tacy, którzy w ogóle nie mają stałych mieszkań. Budują sobie własne „domy” na „własnych kampingach” na stanowej ziemi. Najczęściej są to poprzepalane słońcem namioty, porozbijane przyczepy samochodowe, kampery lub wszystko inne to, co może służyć do wybudowania miejsca zamieszkania.

Niektórzy są nawet bardziej „praktyczni” i zamieszkują pod mostami. Po dachu ich „apartamentów” co chwila przejeżdżają samochody a „okna” są bez niepotrzebnych szyb i wychodzą bezpośrednio na piaszczystą plażę. Jest to praktyczne rozwiązanie, ponieważ nie mają oni potrzeby mycia szyb w nieistniejących oknach. Mieszkańcy tych „apartamentów” nie muszą tracić czasu na tą zbędną czynność, co odróżnia ich od nas, mieszkańców północnych rejonów. Dlatego mogą oni w cieniu tropikalnych palm, wygrzewać się i spędzać czas bez ograniczeń.

Władze stanowe praktycznie nie zabraniają takiego zamieszkiwania „na dziko”, ponieważ nie stanowi to zagrożenia publicznego. Minimum potrzeb sanitarnych zapewniają wszystkim mieszkańcom liczne publiczne kampingi w których można bezpłatnie korzystać z wody pitnej, toalet i pojemników na śmieci.

Przed jednym z takich dzikich obozowisk widzę tablicę, prawdopodobnie wyszabrowaną z jakiegoś innego miejsca, na której jest napis: „wstęp wzbroniony, osoby nie przestrzegające

zakazu będą ukarane”. Przekraczając ten napis bez zezwolenia, zastanawiam się, jaka może spotkać mnie kara na tym publicznym terenie. Pomimo tak groźnego ostrzeżenia, obserwując tutejszych mieszkańców czuję się zupełnie bezpieczny, bo są oni mili i z reguły bardzo rozmowni.

Pewnego razu jadąc wąskimi drózkami, rozglądam się dookoła i nie zauważam, że jadę po roślinach z kolcami podobnymi do akacji. W ten sposób przedziurawiam dętkę w moim rowerze. Nie mam ze sobą zapasowej, ponieważ dzisiaj nie planowałem tak długiej wycieczki. Jest dość daleko do mariny i zastanawiam się, co z tym zrobić.

Na jednym z kampingów, oglądając to moje dziurawe koło, wdaję się w rozmowę z tubylcem o twarzy i wyglądzie, jak niektórzy by określili - kryminalisty typu „dziesięć lat bez wyroku”. Prawdopodobnie wie on, jakie sprawia na ludziach wrażenie i od razu sam uprzedza mnie, że nie jest taki, na jakiego wygląda. Interesuje się on moim problemem i oferuje mi podwiezienie samochodem, tylko, że wracając z pracy do domu - prawdopodobnie na dzikim obozowisku, najpierw musi się wykąpać pod prysznicem. Nawet mam zamiar „skorzystać z jego uprzejmości, ale okazuje się, że obok jest przystanek autobusowy.

Wracam więc autobusem na tak zwaną „gapę”, bo nie mam przy sobie żadnych pieniędzy. Życzliwy kierowca rozumie moją sytuację i nie robi mi żadnych problemów, nawet zatrzymuje autobus pomiędzy wyznaczonymi przystankami. Wsiadam przed bramą wjazdową do Ko Oliny i dalej, idąc do mariny pcham mojego składaka. Jeszcze raz potwierdza się moja wcześniejsza opinia, że mieszkańcy wysp hawajskich są bardzo życzliwi i uczynni. Można też zaobserwować, że czym dalej jest się od głównych rejonów turystycznych, tym bardziej jest to widoczne.

35. Powrót do codzienności



Wspólna kolacja na „Boomerangu”.

Tak mijają kolejne beztrudne, wakacyjne dni. Lucyna i Staszek często zapraszają mnie na „Boomerang” i wspólnie jemy kolacje. Wieczorami jak zwykle nawiązujemy łączność radiową z Vancouver, chociaż stojąc w porcie, czasami ciężko jest nam wrócić na jacht na umówioną godzinę. Poza tym cumując w „lesie” aluminiowych masztów z sąsiednich jachtów, łączność radiowa często jest bardzo utrudniona, co nie zachęca nas do spieszenia się na jacht na godzinę umówionej łączności.

10-go lipca pakuję do podręcznej torby potrzebne dokumenty, filmy z aparatów fotograficznych i pompę z toalety, którą zabieram do naprawy. Potem maszeruję do przystanku autobusowego. Wystawiam palec, jest to amerykański „autostop”, sposób na znalezienie okazji podwiezienia samochodem. Mam szczęście i trafia się nieoczekiwana okazja. Zatrzymuje się osobiście jeden z managerów całego ośrodka Ko Olina i po krótkiej rozmowie typu: „skąd i dokąd”, oferuje mi podwiezienie do samego portu lotniczego. Podczas jazdy mam okazję dowiedzieć się dużo ciekawostek o rozbudowie tego ośrodka oraz

o innych sprawach dotyczących polityki gospodarczej na Hawajach.

Na lotnisku wyglądam trochę nietypowo. Pasażer tylko z małą podręczną torbą, rozmiaru większej damskiej torebki wzbudza zainteresowanie. Przy odprawie urzędnicy zadają mi standartowe pytania, odpowiadam co trzeba, ale czuję, że coś im nie pasuje, tak jak ja nie pasuję do podróżujących tutaj wczasowiczów. Następnie przechodzę przez bramkę kontrolną, na bosaka, bo nawet moje klapki, jedyne obuwie, które tolerowała nadal boląca mnie noga, kazali mi zdjąć i dać do prześwietlenia. Z wielkim zdziwieniem patrzę jak w podręcznej torbie, przejeżdża przez ten sam rentgen moja pompa z długim metalowym prętem w środku. Myślę sobie, przecież mógł on być niebezpiecznym narzędziem, gdyby na przykład jakiś terrorysta zaostriął jego końce, jednak pompa ta nie wzbudza najmniejszego zainteresowania.

Po tych wszystkich wrażeniach, nareszcie wsiadam do samolotu i odlatuję do Vancouver a „Varsovia” pozostaje w marinie na cumach, obok „Boomeranga” pod opieką jego załogi.

W domu mam powrót do codzienności, to znaczy przerwa w wakacjach. W tym czasie „obrabiam” swoje zaległe sprawy zawodowe, i te na zapas, na okres mojej drogi powrotnej przez ocean. W międzyczasie zaliczam dwa wesela, ale niestety nie własne, bo moje jak dotychczas wystarczyło mi na ponad dwadzieścia lat i chyba, jak na razie nie zapowiada mi się następne.

27-go lipca szykuję się do powrotu do Honolulu. Tym razem mam większe bagaże. Dużą ilość najróżniejszych, potrzebnych na jachcie drobiazgów z naprawioną pompą do toalety na czele, którą tym razem pakuję do bagażu zdanego, nie trzymanego przy sobie w kabinie samolotu.

Na lotnisku, znowu nie wyglądam na typowego pasażera, bo dźwigam ze sobą, 60-cio litrowy zbiornik na paliwo, który przy odprawie kładę na wagę, jako drugą sztukę mojego, zdanego bagażu. Oczywiście jest dużo pytań, szczególnie ze strony amerykańskich celników i innych służb bezpieczeństwa kontrolujących mnie na vancouverskim lotnisku. Na koniec przechodzę przez bramkę z napisem „witamy w USA” i tak, znowu jestem w USA, ale cały czas jeszcze na terytorium Kanady.

36. Wyszukuję sobie jakiś pretekst

Do Honolulu przylatuję przed północą. Staszek przyjechał na lotnisko swoim nowo zakupionym samochodem i zawozi mnie do mariny. Nareszcie znowu jestem na swojej „Varsovii”.

Staszek z Lucyną zagospodarowali się w marinie już na dobre. W bieżącym roku nie planują oni dalszego płynięcia, dopiero na wiosnę chcą ruszyć na południe. Tymczasem znaleźli pracę i zaczęli codzienne, lądowe życie. O godzinie 6-jej rano jadą do pracy, po powrocie do domu, czyli na jacht, idą kąpać się w lagunie, później zabawa internetem i tak lecą im kolejne dni.

28-my lipca, to znaczy pierwszy dzień po powrocie, zanim zabiorę się ostro do przygotowań rejsowych, przeznaczam na relaks, który jest mi potrzebny po gonitwie ostatnich dwóch tygodni spędzonych w Vancouver. Następne dni wykorzystuję na niekończące się przygotowania jachtu do rejsu. Zawsze jest coś do zrobienia, bardziej lub mniej potrzebne. Znowu, tak jak zawsze w życiu, stosuję starą zasadę preferencji, wybieram pomiędzy tym, co jest konieczne do zrobienia a tym, co przydałoby się zrobić. Ocean nie toleruje żadnych zaniedbań i dlatego wyboru dokonuję na bazie mojego wieloletniego doświadczenia żeglarskiego i „dobrej praktyki morskiej”. W międzyczasie, w przerwach prac na jachcie, plażuję się i znowu jeżdżę po okolicy na swoim rowerku.

Początkowo planowałem wypłynąć z mariny jak najszybciej po powrocie z Vancouver, jednak codziennie wyszukuję sobie jakiś pretekst, aby przesunąć termin wypłynięcia. Na przykład, prawie cały dzień poświęcam na jazdę autobusem do Honolulu w celu kupna nowego węża do toalety, bo ten stary okazał się po naprawie trochę za krótki. Naprawdę, to mógłbym użyć go ponownie, ale jest dobry pretekst, żeby przejechać się na wycieczkę do centrum handlowego.

Patrzę na kalendarz i wykreślam z niego dni w które nie powinienem wypływać, to jest piątek i poniedziałek. Przesądni żeglarze, do których ja również zaliczam się, nigdy w te dni nie rozpoczynają rejsu. Wprawdzie mój rejs trwa już dość długo, jednak pomimo tego, ponowne przepłynięcie oceanu należy traktować jako coś nowego.

Często zastanawiałem się, dlaczego właśnie te, a nie inne dni tygodnia są tak szczególne, ale dotychczas nigdzie nie mogłem znaleźć jednoznacznego wyjaśnienia tego problemu. Sądzę, że najbardziej prawdopodobne jest to, że w piątek marynarze nie chcieli wypływać, ponieważ czekały ich weekendowe atrakcje. Natomiast w poniedziałek mieli „kaca” po tych atrakcjach i innych rozrywkach, dlatego każdy powód był dobry na opóźnienie wyjścia z portu. Mnie wprowadzie „kac” nie grozi, bo od dawna nie piję alkoholu, ale lepiej „nie wywoływać wilka z lasu”. W rezultacie tych rozważań, decyduję się wypłynąć w sobotę.

Staszek obiecał, że w piątek zawiezie mnie samochodem do sklepu, gdzie zamierzałem zrobić zakupy świeżych produktów, takich jak jarzyny i owoce. Ale w międzyczasie, znalazły się następne preteksty do opóźnienia wszystkiego i zmiany zaplanowanego terminu wypłynięcia.



37. Honorata i Damian



W rejonie Honolulu mieszkają od kilku lat moi znajomi z Vancouver: Honorata i Damian. Dotychczas byli oni na wakacjach w Polsce a później nawet spotkalismy się na jednym z „zaliczanych” przeze mnie wesel w Vancouver, gdzie Damian był mistrzem ceremonii na ślubie swojej siostry. Właśnie w czwartek w nocy wrócili oni do Honolulu i w piątek zapraszają mnie na kolację. Przyjeżdżają razem ze swoją córką do mnie do mariny, żeby zobaczyć „Varsowię” i zabrać mnie do siebie, jednocześnie od razu zapraszają mnie i załogę „Boomeranga” na obiad w niedzielę. Dodatkowo mówią, że niedaleko miejsca gdzie mieszkają, okoliczni farmerzy przywożą tylko w niedzielę rano świeże owoce i warzywa, które można tam kupić po bardzo niskich cenach. Mając tak mocne argumenty, spokojnie i bez wyrzutów sumienia, przesuwam planowany termin wypłynięcia, na razie na niedzielę wieczór.

Damian i Honorata są przykładem młodych imigrantów, którzy wiedzą co chcą osiągnąć w życiu. Podziwiam ich upór, z jakim konsekwentnie realizują wytyczony cel.

Damiana poznałem kilkanaście lat temu w okresie, kiedy to przez ponad sześć lat prowadziłem Polski Program Radiowy w Vancouver. Był to okres bujnych przemian społeczno-

politycznych w Polsce a kierowany i przygotowywany przeze mnie program był wówczas jedynym polonijnym środkiem masowego przekazu w Vancouver. Damian kończył wtedy szkołę i marzeniem jego była praca w radiostacji, przygotowywanie oraz czytanie reportaży i wiadomości. Od razu moją uwagę zwrócił jego zapal i chęć do pracy. Zadebiutował więc przed mikrofonem mojego programu radiowego. Potem przeszedł on długą drogę kariery zawodowej i pomimo różnych problemów, szczególnie bardzo słabego wzroku, nie załamując się, przezwyciężył wszystko. Dzisiaj z największą satysfakcją słucham go, czytającego przygotowane przez niego wiadomości, nadawane na antenie jednej z największych radiostacji w Honolulu.

Honorata przyjechała z Polski jako młoda pielęgniarka. Nie narzekając na Kanadę i utrudnienia związane z uznaniem jej dyplomu, tak jak często potrafiły to robić niektóre jej koleżanki po fachu, ona w odróżnieniu od nich, zabrała się ostro za naukę. Teraz opowiada mi, że jej koleżanki mówią z zazdrością, że „ma szczęście, bo mieszka na Hawajach i pracuje w swoim ulubionym zawodzie”. Honorata komentując to, dodaje, że to nie szczęście tylko wynik determinacji i intensywnej nauki języka i wiedzy zawodowej. Rozumiem ją bardzo dobrze, bo ja osobiście słyszę często podobne komentarze dotyczące mojej osoby.

Na jachcie jest już prawie wszystko gotowe do wypłynięcia i dlatego w sobotę mogę spędzić czas na odpoczynku. Razem z Lucyną i Staszkiem jedziemy do Paradise Cove, czyli Rajskiej Zatoki, gdzie nurkujemy w pięknej lagunie.

W niedzielę, jadąc na proszony obiad robimy zakupy na farmerskim targowisku. System sprzedaży jest tutaj bardzo ciekawie zorganizowany. Farmerzy w ciągu kilku przedpołudniowych godzin przemieszczają się razem ze swoim towarem z miejsca na miejsce. Zatrzymują się na wyznaczonych, pustych w niedzielę parkingach, tylko na niecałe dwie godziny w każdym miejscu i rozstawiają swój towar. Okoliczni mieszkańcy robią zakupy i za chwilę, nadzorujący cały ten interes urzędnik miejski, daje klaksonem sygnał do zamknięcia businessu. Wszyscy sprzedawcy w pośpiechu zwijają swój towar i jadą do następnego miejsca.

W takim samym pośpiechu robię swoje zakupy, bez szczegółowej analizy, co i ile czego potrzebuję. Kupuję dużo

różnych warzyw i owoców, znacznie więcej niż planowałem, ponieważ są tutaj, co najmniej o połowę tańsze, niż w supermarketach. Nawet jeśli połowa zepsuje się, to i tak wyjdę na swoje.

Z ciekawszych produktów, jest tutaj specjalny gatunek bananów. Kosztują one dwa razy więcej od tych zwykłych, a wyglądają niezbyt apetycznie. Sprzedawcy zapewniają, że dopiero po co najmniej tygodniu można zacząć je jeść. Jeżeli im wierzyć, jest to idealny owoc na warunki jachtowe i dlatego ryzykuję kupno większej ilości tych bananów. Przy tym zakupie żartuję, że sprawdzę czy to prawda i przekażę wiadomość przez radiostację, żeby Staszek z Lucyną mogli zgłosić tutaj reklamację. Na przykład za dwa lub trzy tygodnie podczas swoich następnych zakupów.

Honorata z Damianem przyjmują nas bardzo gościnnie. Mamy dużo wspólnych tematów do dyskusji. Gospodyni domu, chce podzielić się ze mną wszystkim tym, co może przydać mi się na oceanie. Zgodnie z polską tradycją, tylko że w tym przypadku odwrotnie, nie wita mnie „chlebem i solą” ale raczej żegna, dając mi chleb, ale bez soli, bo wiadomo w wodzie oceanicznej soli nie brakuje. Chleb ten przywozła samolotem z Polski, zamroziła go i teraz daje mi na drogę. Będę miał na oceanie niecodzienną okazję, jeść prawdziwy, polski chleb, przywieziony bezpośrednio z Polski.



Sąsiedzi w Marinie Ko Olina, „Varsovia” i „Boomerang”.

38. „Życzymy przyjemnej żeglugi”

Dość późno wracamy do mariny i nie decyduję się na wypłynięcie przed północą, natomiast po godzinie 24-tej, to znaczy już w poniedziałek, przesąd zabrania rozpoczynania rejsu. Znowu mam następny pretekst opóźnienia mojego wypłynięcia.

W poniedziałek spokojnie rozpakowuję i ształuję na jachcie wszystkie owoce i ostatni raz idę na plażę popływać w lagunie.

We wtorek rano piątego sierpnia, wykorzystując dokładnie cały miesiąc zapłacony za pobyt w marinie z żalem żegnam się ze Staszkiem i Lucyną. Jeszcze zaliczam ostatni gorący prysznic i wracam na „Varsovię”. O godzinie 7:30 zeruję odczyt na moim GPS i zaczynam od początku zliczanie przebytych mil, rozpoczyna się droga powrotna. Oddaję cumy i odpływam. Na chwilę zatrzymuję się przy pomoście stacji paliwowej, tym razem tylko po to, aby pójść do biura mariny. Oddaję klucz, dziękuję za miły pobyt i obiecuję, że może kiedyś tu wrócę moją „Varsovią”.



Na chwilę zatrzymuję się przy pomoście stacji paliwowej.

Następnie odpływam, ale pomimo, że przed chwilą rozmawiałem osobiście, to znowu tak jak poprzednio przy wchodzeniu do mariny, zgodnie z lokalnym zwyczajem wołam przez UKF-kę: „Marina Ko Olina tu Varsovia ... Odbiór”. Oficjalnie pytam o pozwolenie na wyjście, na co dostaję odpowiedź: „... zezwalam na wyjście” i jak zwykle słowa

„życzymy przyjemnej żeglugi”. Odpowiadam: „dziękuję za miły pobyt w marinie” i dodaję – „do zobaczenia!”. Przepływając obok budynku biura mariny, macham ręką na pożegnanie.

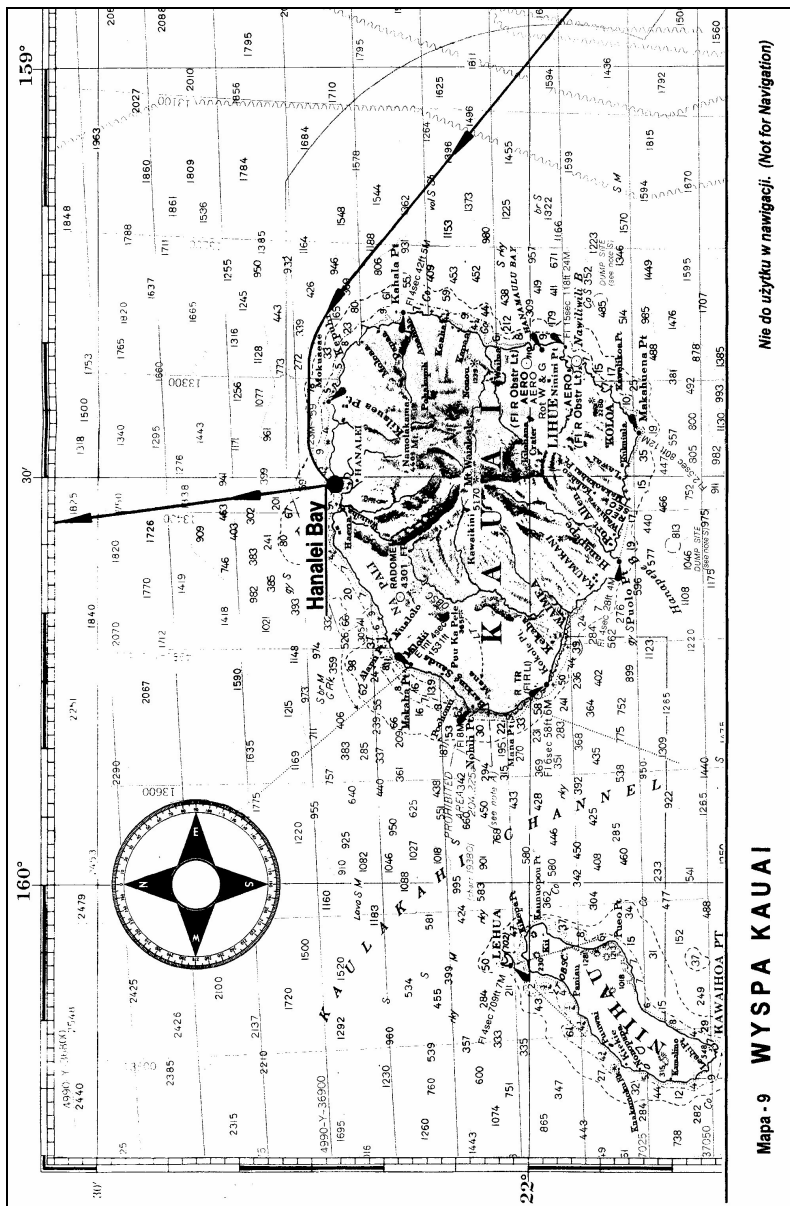
Zastanawiam się i zadaję sobie pytania: czy naprawdę do zobaczenia? Jeżeli tak, to kiedy i czy to jest realne? Odpowiadam sobie od razu: wszystko jest możliwe tylko jest to kwestia czasu. Jeżeli naprawdę czegoś się chce, to można osiągnąć każdy cel, tylko trzeba go realizować z pełną determinacją, podporządkowując mu wszystkie działania. Gdybym tak nie myślał wcześniej, to na pewno nie przepłynąłbym oceanu. Byłbym jednym z wielu tysięcy marzycieli na świecie, którzy chcą coś osiągnąć, ale nie wierzą w siebie, boją się ryzyka i pozostają na zawsze w sferze niespełnionych dążeń. Jedyne, co może powstrzymać człowieka silnego psychicznie w realizacji jego dążeń, to jest choroba lub ogólnie mówiąc zły stan zdrowia, ograniczający w naturalny sposób określone cele i działania.

Mijam główki portu i na autopilocie ustawiam kurs wzdłuż brzegu. Zastanawiam się, co mnie czeka w drodze powrotnej i jaką będę miał żeglugę. Jedno wiem na pewno, że będzie trudniej niż w tamtą stronę. Płynąc blisko brzegu obserwuję plaże i miejsca znane mi z wycieczek rowerowych. Te same skałki, piaszczyste zatoczki i plaże, na których wygrzewałem się przez tyle dni, teraz oglądam z innej strony, bo od strony wody.

Na razie jestem pod osłoną wyspy i wieje bardzo słaby wiatr, dlatego płynę na silniku. Leżę na ławeczce w kokpicie i nadal „plażuję się”, tylko że już w trochę odmiennych, morskich warunkach. Ponownie przyzwyczajam się do życia na bujającym się jachcie.

Analizuję trasę, jaką powinienem płynąć. Po minięciu Kaena Point, to jest zachodniego krańca wyspy Oahu, mógłbym płynąć bezpośrednio na północ to znaczy do domu. Wewnętrznie czuję pewne, trudne do określenia podenerwowanie i uczucie niepewności, zadaje sobie pytanie, co mnie czeka tam na oceanie? Z jednej strony chciałbym jak najszybciej rozpocząć powrót, żeby mieć już poza sobą tę decyzję i tylko patrzeć przed siebie koncentrując się na żegludze do celu, ale z drugiej strony dusza podróżnika nie daje mi spokoju. Trzeba coś jeszcze zobaczyć i „zaliczyć”, bo nie wiadomo, czy kiedykolwiek będę ponownie na tych wodach.

Mapa – 9 Wyspa Kauai



39. Orzeł czy reszka?

Podobne uczucie zawsze miałem podczas moich krótszych rejsów, na przykład na Alaskę lub do portów Oregon. Ogólnie żeglugę można podzielić na dwie części: pierwsza, to znaczący płynięcie w jedną stronę do jakiegoś zamierzonego celu. W tej części zawsze zadawałem sobie pytanie, jak daleko, gdzie i kiedy dopłynę? Druga część, to po osiągnięciu celu i podjęciu decyzji o powrocie, następowało rozluźnienie psychiczne, ponieważ wtedy było tylko koncentrowanie się nad bezpiecznym i szybkim doprowadzeniu jachtu do portu macierzystego.

Najbardziej utkwił mnie w pamięci, jeden z rejsów na południe, wzdłuż wybrzeża USA. Chciałem wtedy dopłynąć na „Varsovii” gdzieś, jak najdalej na południe, w ramach zaplanowanych tylko trzech tygodni, które miałem do dyspozycji. Czy płynąć jeszcze dalej, czy już wracać? Te pytania i analiza: bieżących warunków, upływającego czasu, możliwości jachtu oraz niepewność tego, co może spotkać mnie podczas powrotu, powodowało u mnie duże napięcie psychiczne. W rezultacie tych rozważań, daleko od brzegu na oceanie, zastosowałem starą wypróbowaną metodę: orzeł czy reszka. Nie miałem na pokładzie polskiej monety z orłem, dlatego posłużyłem się monetą z wizerunkiem królowej Elżbiety II, która nadal jest oficjalną głową państwa kandyjskiego. Wypadło na królową i na środku oceanu zmieniłem kurs o 180 stopni, prosto do „królowej”, czyli do Kanady. W tym momencie poczułem wielkie odprężenie, bo od tej chwili koncentrowałem się wyłącznie nad tym, jak płynąć żeby spokojnie i bezpiecznie wrócić do domu.

Wracam myślami do teraźniejszości, to znaczy tutaj na Hawaje. Tymczasem analizuję i zastanawiam się, jaką podjąć decyzję. Zamiast płynąć kursem przy brzegu w celu ominięcia Kaena Point i skierować się bezpośrednio na północ do domu. Podświadomie oddalam się od lądu i trzymam kurs na Wyspę Kauai. Do Hanalei Bay, malowniczej zatoki na północnym brzegu tej wyspy, mam niecałe 100 mil żeglugi.

Podobnie jak port Hilo na Wyspie Hawaui, który dla większości żeglarzy odwiedzających archipelag hawajski jest pierwszym portem na wyspach, tak Hanalei Bay na Kauai jest

ostatnim miejscem zatrzymania się i punktem skąd zaczynają, drogę powrotną na kontynent amerykański.

Locja dla żeglarzy podaje, że przeciętny czas żeglugi jachtu z Vancouver do Hilo jest 27 dni na dystansie około 2400 mil morskich i taki sam średni czas 27 dni żeglugi powrotnej z Hanalei Bay do Vancouver, ale na dystansie krótszym o około 100 mil.

W tamtą stronę byłem tylko o kilkanaście godzin lepszy od średniej. Przyjmując, że średnia liczona była na bazie znacznie większych jachtów obsługiwanych przez wieloosobowe załogi, to mój wynik samotnego żeglarza ocenilem na bardzo dobry. Obecnie zadaję sobie pytanie: jaki wynik, uzyskam w drodze powrotnej?

Ciekawość sprawdzenia tego wyniku i dusza podróżnika powoduje, że wreszcie podejmuję decyzję płynięcia na Kauai a właściwie jest to opóźnienie drugiej, ważniejszej decyzji, czyli momentu rozpoczęcia mojego powrotu przez ocean. Mając przynajmniej na razie zaplanowany kurs na najbliższe godziny, kładę się na ławeczce w kokpicie i opalam się patrząc na oddalającą się wyspę Oahu. Czym dalej odpływam od wyspy, tym silniejszy staje się wiatr pasatowy, pchający mnie z tyłu od rufy. Jest to mój ostatni dzień przyjemnej żeglugi i płynięcia z pełnym wiatrem. Po rozpoczęciu powrotu na północ, przez co najmniej tydzień będę musiał płynąć bokiem do wiatru i dużej oceanicznej fali.



40. „Ananasowe party”

Tymczasem korzystając ze spokojnej żeglugi, przeglądam i sprawdzam zamocowania, podwiązania i zabezpieczenia wszystkiego, co mam na i pod pokładem. Przede wszystkim ciężkie ruchome kanistry i zbiorniki z paliwem. Przywiezioną samolotem 60-cio litrową beczkę, przed wypłynięciem z mariny, nappełniłem dieslem, umieściłem ją i przywiązałem pomiędzy kojami w forpiku. Obecnie jeszcze raz sprawdzam zamocowania, ponieważ nie chciałbym żeby w sztormowych warunkach latała ona od burty do burty.

Dodając wszystkie moje stałe i ruchome zbiorniki, mam aktualnie na jachcie, prawie 400 litrów paliwa, wystarczającego na ponad dwieście godzin pracy silnika. Jest to więcej niż miałem poprzednio, ale nadal może ono wystarczyć tylko na niewielką część żeglugi przez ocean.

Jeszcze raz przeglądam i układam w różnych schowkach zabraną żywność. Jest to bardzo istotne, aby wiedzieć gdzie i co jest schowane, żeby później w każdych warunkach, móc znaleźć to, co będzie potrzebne. Sortuję owoce według czasu, jaki przewiduję na ich psucie się. Jabłka i pomarańcze zwykle trzymają się długo, dlatego układam je głębiej. Banany sortuję na te specjalne, które chowam na później a te zwykle zostawiam na wierzchu, do szybszej konsumpcji. Podobnie jest z pomidorami, paprykami i innymi produktami. Na jachcie jest to normalne, że nie zawsze można jeść to, na co ma się apetyt w danym momencie. Trzeba zawsze analizować aktualne warunki i tempo psucia się różnych produktów w różnym czasie.

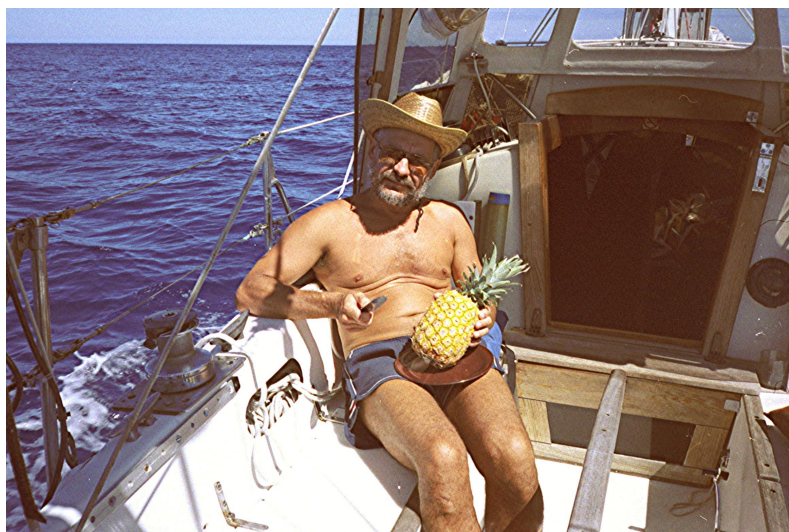
Dzisiaj jest spokojna żegluga i dlatego mogę zająć się krojeniem ananasa. W sztormowych warunkach nie byłoby to proste, bo używanie dużego noża nie należy do bezpiecznych zajęć na bujającym się jachcie.

Podczas wykonywania tej czynności, przypominają mi się, dawne rejsy po Bałtyku do portu Ventspils, czyli Windawy na Łotwie. W latach siedemdziesiątych ubiegłego już stulecia w porcie tym przeładowywano owoce sprowadzane z południa do byłego Związku Radzieckiego. Wielokrotnie pływałem do tego portu i najczęściej cumowałem w basenie handlowym, obok

statków z egzotycznymi owocami, które w tamtych czasach rzadko pojawiały się w naszych polskich sklepach.

Pracownicy portowi byli bardzo gościnni dla żeglarzy z Polski i nie żalowali egzotycznych smakołyków, na co ja i moja załoga nie mogła być obojętna i z polską gościnnością nie żalowaliśmy polskiego „Żywca” i „Okocimia”.

Za każdym razem przyplływając z inną załogą, zastanawiałem się, jakie owoce „przyplynęły” aktualnie do portu. Czasami nawet byliśmy bardzo wybredni. Za najlepsze uważaliśmy pomarańcze, bo długo nie psuły się na jachcie. Banany były gorsze, ponieważ rzadko kiedy mogliśmy dowieźć je do Polski, żeby podzielić się nimi z naszymi rodzinami i znajomymi.

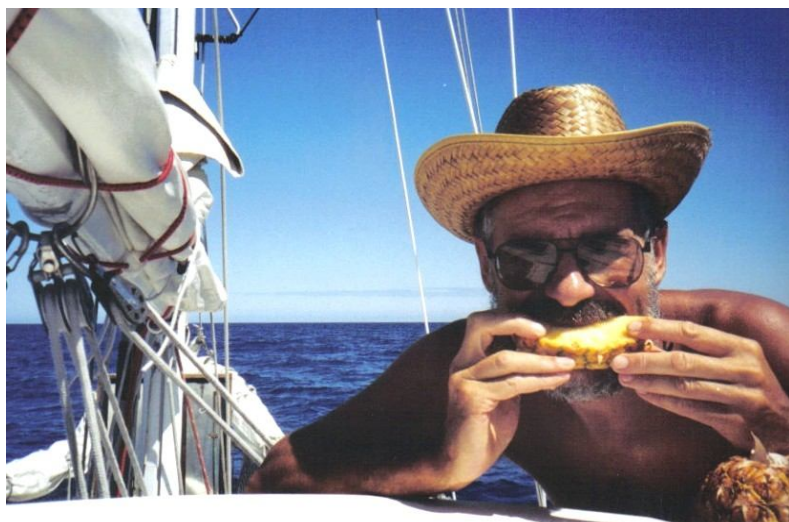


Pewnego razu, podczas jednego z kolejnych rejsów do tego portu, stał tam statek z ananasami a nasz jacht zacumował pod jego dziobem. Jak zwykle gościnni dokerzy, rozładowując statek, tak się „rozpędzili”, że zaczęli przeładowywać ananasy na nasz jacht. Otwarta forklapa do kabiny w forpiku, sprawiała wrażenie ładowni statkowej i dokerzy zaczęli sypać ananasy, bezpośrednio na głowy śpiących tam moich załogantów. Niespodziewanie, obudził mnie ich krzyk. Po zapaleniu światła, zobaczyłem cały jacht zasypany ananasami. Na szczęście dokerzy zorientowali się w sytuacji i przerwali ten niecodzienny „załadunek”.

Do dziennika jachtowego wpisałem zarządzenie kapitana, że każdy członek załogi, codziennie powinien zjeść co najmniej trzy ananasy. Tygodniowa żegluga do Gdyni, pomimo mojej niecodziennej decyzji kapitańskiej, tylko w niewielkim stopniu zredukowała ilość naszych, szybko dojrzewających owoców.

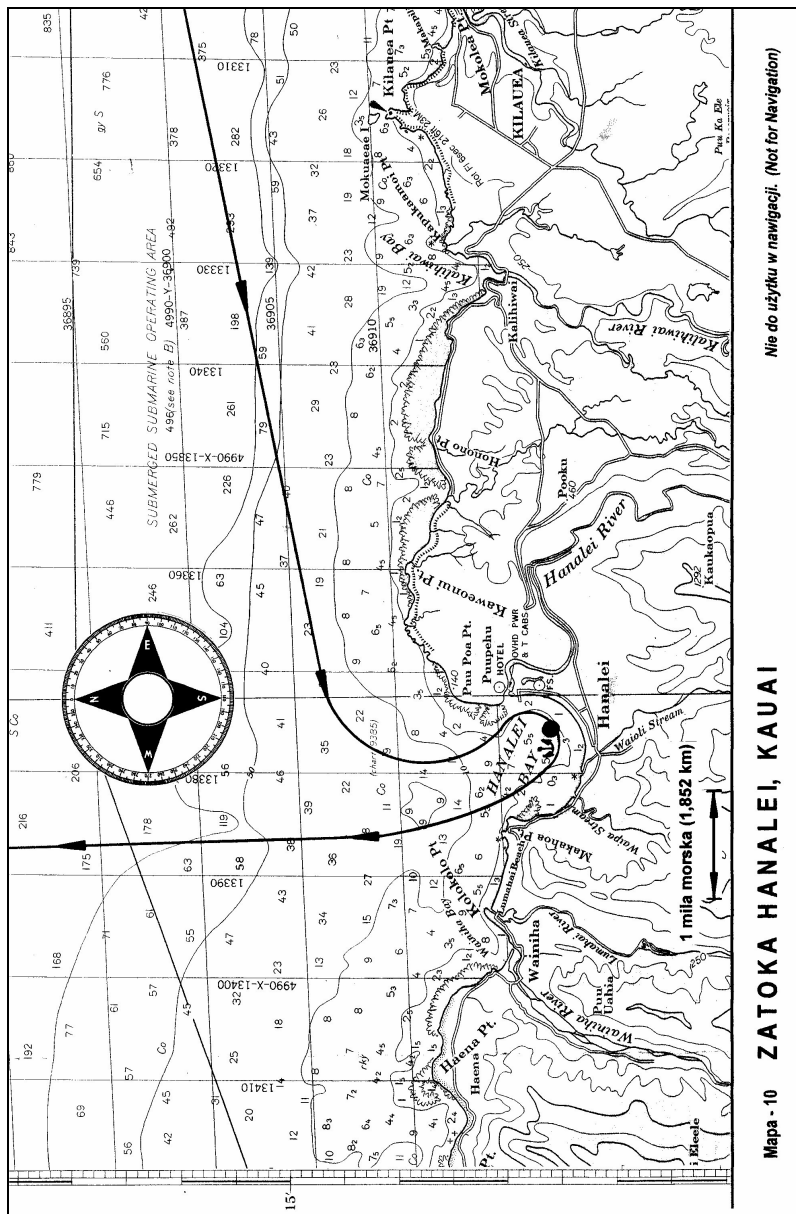
Po powrocie do Polski w basenie jachtowym w Gdyni, odbyło się wtedy niezwykle „ananasowe party”. Zapraszaliśmy znajomych żeglarzy, którzy z kolei przyprowadzali następnych swoich znajomych i wszyscy zjadali się, nieczęsto w tamtych czasach jadanyimi owocami. Mój dowcipny pierwszy oficer „podrywał” spacerujące po nabrzeżu wczasowiczki. Opowiadał on, jakie to „sztormy” spotkały nas na południowych morzach i wskazując na mnie, mówił jak to kapitan bronił dzielnie jachtu, załogi i... przewożonych ananasów.

Wtedy to, już prawie trzydzieści lat temu nie przypuszczałem, że będę miał okazję mieć prawdziwe „ananasowe party” na prawdziwym południowym morzu. Tylko, że tym razem jest inna sytuacja, jestem sam na własnym a nie klubowym jachcie, bez klubowej załogi i pierwszego oficera, który dowcipnie zagadywał dziewczyny na kei. Po wspomnieniach o tamtym niecodziennym „party”, powracam do teraźniejszości i zjadam kolejne kawałki, tym razem hawajskich owoców.



Zjadam kolejne kawałki, tym razem hawajskich owoców.

Mapa – 10 Zatoka Hanalei, Wyspa Kauai



41. Komenda „kotwicę rwać”

Żegluję przez cały dzień, pchany wiatrem pasatowym wiejącym z umiarkowaną siłą. Podczas regulacji wybrania szotów żagli przednich, stwierdzam problemy w działaniu kabestanu na prawej burcie. Można obracać go korbą w dwóch przeciwnych kierunkach, bez żadnego oporu i możliwości naprężenia liny. Domyślam się, że to drobna sprawa, ale niestety należy rozebrać cały kabestan, oczyścić i nasmarować zapadki ze sprężynkami. Naprawa jest prosta, ale nie na bujającym się na fali jachcie.

Nad ranem następnego dnia zbliżam się do wyspy Kauai. Wiatr trochę słabnie i o godzinie 9:40 rzucam kotwicę w malowniczej zatoce Hanalei Bay. Pod kilem mojej „Varsovii” mam tylko niecałe cztery metry wody, dodatkowo jestem bardzo blisko plaży, niedaleko bojki, oznakowującej akwen chroniony przez ratowników plażowych. Stojąc na dziobie, oglądam moją kotwicę leżącą na dnie. Widzę ją bardzo wyraźnie, ponieważ jest wyjątkowo czysta i przejrzysta woda. Silne podmuchy wiatru, wiejące z różnych kierunków, powodują powstawanie małej fali i obracają jachtem na wszystkie strony, ale kotwica trzyma bardzo dobrze.



Na kotwicy w Hanalei Bay. Wyspa Kauai.



Cale szczęście, że awaria kabestanu wydarzyła się przed ruszeniem na otwarty ocean. Tutaj, pomimo podmuchów wiatru, na stosunkowo gładkiej wodzie naprawiam go bez żadnych problemów. Jedynie, bardzo muszę uważać, aby przy rozbieraniu go nie pogubić części i żeby żadna z nich nie wypadła za burtę. Przy okazji jeszcze raz przeglądam inne kabestany i bez rozbierania ich, spryskuję mechanizmy uniwersalnym płynem czyszcząco-smarującym WD40.

Chcę trochę zdrzemnąć się, ponieważ podczas ostatniej nocy, płynąc blisko brzegu musiałem obserwować, co dzieje się dookoła i dlatego jestem niewyspany. Pomimo to, nie mogę zasnąć, bo czuję się podenerwowany, przecież z tego miejsca mam zacząć drogę powrotną.

Chciałbym tutaj zatrzymać się na dłużej, ale czas nagli. Zbliża się jesień i na Północnym Pacyfiku, warunki pogodowe będą się pogarszać z dnia na dzień. Zastanawiam się i zadaję sobie pytanie: może lepiej byłoby postać tutaj do rana i wypłynąć o świcie? Stwierdzam jednak, że to strata czasu. Płynięcie nocą przez kilkanaście godzin, aż do rana w mojej sytuacji oznacza przepłynięcie kilkudziesięciu mil. Dodatkowo coraz silniejsze podmuchy silnego wiatru wchodzą do zatoki. W tym momencie odzywa się we mnie dusza żeglarza a nie turysty wakacyjnego.

Kapitan podejmuje ostateczną decyzję i załoga musi wykonywać polecenia.

Jest dzisiaj 6-ty sierpnia, o godzinie 13:20 daję sobie komendę „kotwicę rwać” i po tylko trzy i pół godzinnym kotwiczeniu w malowniczej zatoce, znowu jestem w drodze. Tym razem mój kolejny planowany port docelowy jest odległy o ponad dwa i pół tysiąca mil, to znaczy prawie miesiąc żeglugi przez Północny Pacyfik.

Będę musiał przepłynąć trzy zasadniczo różniące się od siebie strefy klimatyczne. Mam świadomość, że na dystansie tym nie mam żadnych możliwości odwrotu, ani żadnych portów, do których mógłbym się schować w razie potrzeby i chyba dlatego czuję ogólne podenerwowanie. Jednak nie poddaję się takim nastrojom, bo zdaję sobie sprawę, że jak popłynąłem to i muszę wrócić, nikt i nic nie jest w stanie pomóc mi. Przede mną jest tylko otwarty ocean.

Dla odświeżenia pamięci, znowu zaglądam do „Ocean Passages for the World” czyli „Światowych oceanicznych szlaków żeglugowych”. Gdybym chciał w pełni wykorzystać sprzyjające wiatry wiejące dookoła wyżu stacjonarnego zalegającego na Północnym Pacyfiku, to musiałbym płynąć prawie do Japonii.



Ostatnie chwile przed ruszeniem w drogę powrotną.

Oczywiście wariantu takiego nie biorę pod uwagę. Wyż ten przemieszcza się sezonowo, dlatego wydawnictwo to, dla różnych miesięcy w roku, zaleca inne trasy. Dla żeglugi w sierpniu zaleca płynięcie prosto na północ, wzdłuż południka 160-go stopnia długości geograficznej zachodniej, aż do 40-go stopnia równoleżnika szerokości północnej. To znaczy najpierw trzeba płynąć bokiem do fali i wiatru pasatu. Następnie przez strefę słabych i zmiennych wiatrów blisko centrum wyżu a dalej na wyższych szerokościach geograficznych, walczyć trzeba z wędrującymi aż od Japonii niżami, które często wywołują sztormowe wiatry.

Locja dla żeglarzy zaleca nawet dalszą drogę, to znaczy podczas żeglugi na północ, odbijać trochę na zachód i dopiero około 43-go stopnia, już w strefie niżów, powoli zmieniać kurs i kierować się do wejścia w Cieśninę Juan de Fuca.

Tak jak poprzednio płynąc na Hawaje, zastanawiałem się, jaką trasę wybrać i zdecydowałem na wariant pośredni. Tak samo i obecnie planuję nie nadkładać nadmiernie drogi i płynąć bliżej centrum wyżu. W tym celu zabrałem więcej paliwa na ewentualnie dłuższy czas pracy silnika. Obojętnie jak liczyć, to ilość tego paliwa może najwyżej wystarczyć na mniej niż jedną czwartą całej trasy.



Do widzenia Wyspy Hawajskie.

42. Rozpaczynam drogę powrotną

Przed wypłynięciem z zatoki, robię kółko dookoła stojącego na kotwicy dużego jachtu kanadyjskiego z Vancouver, który jak podejrzewam, szykuje się do płynięcia tą samą trasą, co ja.. Wymieniam kilka zdań z jego załogą i kapitanem. Faktycznie okazuje się, że za kilka godzin ma on wypłynąć, kierując się również do Vancouver. Ponieważ ma on radiostację amatorską, to podaję mu godziny i częstotliwość na paśmie 14 Mhz., na której zwykle prowadzę umówione łączności radiowe. Wymieniamy wzajemnie pozdrowienia i oddalam się biorąc kurs prosto na północ.

Stawiam przedni żagiel (fok) oraz zarefowany na jeden ref, główny żagiel (grot) i wypływam z zatoki, od razu dostając silny podmuch pasatu z prawej burty. Wiatr o sile 5 do 6 stopni Beauforta kładzie „Varsovię” na lewą burtę. Taki sam wiatr tylko, że jak dotychczas wiejący zwykle od rufy, sprawiał wrażenie spokojnej; przyjemnej, bo szybkiej żeglugi. Obecnie wszystko to wygląda inaczej, ponieważ jacht dodatkowo załadowany jest prowiantem, wodą i paliwem i dlatego też kadłub ciężko pracuje na fali.

Przez pierwszą godzinę pracuje silnik, żebym mógł szybciej oddalić się od brzegu. Wysokie góry na wyspie oraz ukształtowanie linii brzegowej powoduje różnego typu zawirowania i odbicia wiatru, co w konsekwencji tworzy krzyżowanie się fal oceanicznych. Dziób jachtu rozbija je i powoduje bryzgi wody zalewające pokład. Po oddaleniu się od brzegu fala wyrównuje się i wyłączam silnik. Do pamięci GPS wprowadzam punkt drogi leżący na pozycji geograficznej 160 stopni długości zachodniej i 35 stopni szerokości północnej, który jest oddalony od mojej aktualnej pozycji o około 700 mil morskich - prosto na północ. Jest to tylko orientacyjny punkt, w którym ewentualnie należałoby zmieniać kurs, ponieważ nie chciałbym, przekraczać 160-tego stopnia długości zachodniej.

Nareszcie kładę się na ławeczce w kokpicie, jest ciepło, świeci słońce i oglądam oddalający się brzeg Kauai to jest ostatniej wyspy, jaką odwiedziłem w tym rejsie. Powoli przyzwyczajam się do morskich warunków. Na kolację delectuje

się prawdziwym polskim chlebem upieczonym w Polsce, który dała mi na pożegnanie gościnną Honorata. Niecodzienne wrażenie, żeby na środku Pacyfiku, po drugiej stronie kuli ziemskiej, bo jest tutaj dokładnie 12 godzin różnicy czasu, jeść taki rarytas, czyli świeży chleb upieczony w Polsce. Wyobrażam sobie tego piekarza, który tylko kilka dni temu piekł ten chleb tysiące kilometrów stąd, co by on powiedział, gdyby widział mnie tutaj delektującego się jego produktem.

Wieczorem włączam radiostację i informuję wszystkich moich rozmówców, że nareszcie rozpocząłem drogę powrotną. Jest to dla mnie pewne odprężenia, bo od ponad tygodnia, cały czas szykowałem się do powrotu, ale zawsze znajdowałem jakiś powód, żeby opóźnić tą decyzję. Teraz wszystko to mam już za sobą. Przede mną jest ocean i jedynie o czym muszę myśleć, to jak optymalnie i bezpiecznie dotrzeć do celu. Staszek z „Boomeranga” mówi mi: „Dobrze, że już odpłynąłeś, bo w Honolulu wieje już silny jesienny pasat, nawet w marinie wiatr gwizdże na wantach”. To są pierwsze oznaki kończącego się już lata.



Wieczorem włączam radiostację i informuję wszystkich moich rozmówców, że nareszcie rozpocząłem drogę powrotną.

Zbyszek z Vancouver, również sprawia wrażenie, że się odprężył, ponieważ nareszcie zaczyna się jego regularna praca

aniola stróża”, to znaczy: pamiętanie o godzinie codziennej łączności radiowej, oglądanie na internecie map pogodowych, ich interpretowanie i przekazywanie mi tych informacji. Pierwsze moje pytanie z tej dziedziny to: jak daleko jest zasięg strefy pasatowych wiatrów wschodnich? Odpowiada mi, że co najmniej do 30-go stopnia szerokości północnej na oglądanej mapie nie widzi żadnych zmian.

Jacht kanadyjski z którego załogą rozmawiałem przed wypłynięciem - nie odzywa się. Prawdopodobnie operator ich radiostacji, jeżeli nawet słucha naszej rozmowy w języku polskim, na tej umówionej częstotliwości, to nie chce nam przeszkadzać i zmuszać nas do przejścia na język angielski.



43. Bokiem do wiatru

Przez pierwszy tydzień nie uruchamiam silnika, żeglując bokiem do wiatru o sile 5-ciu do 6-ciu stopni Beauforta. Mam dobre przebiegi, zwykle około 100 mil na dobę, ale żegluga jest uciążliwa. Boczna fala często wchodzi na pokład oraz pył wodny ze zrywanych wierzchołków fal, zmusza mnie do zamykania kabiny. Wewnątrz jachtu jest gorąco i wilgotno. Dodatkowo jacht ma stały, duży boczny przechył na lewą burzę, który nie poprawia komfortu żeglugi.



Leżę w koi a praktycznie na ścianie, czyli na burcie. Zgodnie z rytmem bujania się jachtu na fali, z większą lub mniejszą siłą uderzam plecami, lub głową w zależności, na którym boku leżę o ściankę, lub deskę sztormową, która służy do zabezpieczenia mnie przed wypadnięciem z koi. Jestem poobijany na przysłowiowe „kwaśne jabłko”, które wiezione jest w koszyku, na wozie jadącym po „kocich łbach”. Dla zmniejszenia mojego obijania się, leżąc na boku podkurczam nogi, tak aby zredukować siłę tych uderzeń. Jest to bardzo ważne działanie, bo materac z gąbki na którym leżę, przesuwa się w rytm bujania i chwilami praktycznie leży tylko na burcie. Wystarczy, że któraś z kolejnych fal spowoduje, chociaż na chwilę, przechył na prawą burtę, wtedy przelatuję wraz z materacem, na drugą stronę i uderzam w deskę sztormową, która pod tym uderzeniem trzeszczy jakby chciała się złamać.

Deska na szczęście nie łamie się, ale za to przetarta poszewka poduszki pęka i małe kawałki gąbki z jej środka, rozsypują się po całej koi i kabine jachtu. Zbieranie i wyrzucanie tych fruwających kawałków gąbki, daje mi zajęcie na kilka dni. Jest to odpowiedź na często zadawane mi pytanie: czy nie nudzę się podczas samotnej żeglugi? Na jachcie zawsze jest coś do zrobienia, bardziej lub mniej ważne a jeżeli się tego nie robi, to po prostu lenistwo, albo naprawdę nie jest to takie najważniejsze.

W tych warunkach nie mogę zasnąć dobrym i twardym snem. Moje leżenie w koi jest bardziej formą jakiegoś letargu lub półsnu. Wyobrażam sobie różne niecodzienne sytuacje, niebezpieczeństwa i awarie jachtu. Po częściowym obudzeniu zastanawiam się co bym zrobił, gdyby naprawdę coś takiego wydarzyło się.

Jednego razu we śnie widzę, że na oceanie budowana jest olbrzymia wyspa, taki kawałek lądu bardzo daleko od kontynentu. W tym sennym marzeniu zaczynam analizować to w o parciu o moją wiedzę inżyniera budownictwa lądowego i tłumaczyć projektantom takiej inwestycji, że z punktu widzenia wytrzymałości materiałów, technologii i w ogóle ekonomii, nie ma to sensu itp. Nagle, kolejna fala uderzająca w burtę rozbudza mnie na dobre i już na jawie stwierdzam, że ukończone studia na Politechnice Warszawskiej są mi przydatne nawet do interpretacji snów.

Na pokładzie generalnie jest sucho ale niektóre fale rozbijające się o burtę powodują bryzgi wchodzące do kokpitu. Dlatego mało czasu spędzam na zewnątrz poza kabiną. Jedna duża fala, dokładnie splukuje cały pokład a ja leżący na ławeczce, mam niespodziewany prysznic z morskiej wody. Przy tej okazji, już wcześniej leżąca w kokpicie latająca ryba wypłynęła na środek. Niestety jest ona za mała do usmażenia na patelni, ale do fotografii ze zbliżeniem pozuje bardzo dobrze.



Latająca ryba. Do fotografii ze zbliżeniem pozuje bardzo dobrze.

Pomimo że jest ciepło, często ubieram się w cienką bawełnianą koszulkę, ponieważ jest olbrzymią wilgotnością powietrza, która powoduje, że się bardzo pocę. Mój pot wsiąka w bawełnę i dlatego nie lepię się do śpiwora oraz wszystkiego o co się opieram.

Nawigacją praktycznie się nie zajmuję, jedyne, co z tej dziedziny robię, to zwykle co kilka godzin zapisuję w dzienniku pozycje geograficzną z GPS, a właściwie tylko zwiększającą się szerokość geograficzną, bo cały czas praktycznie płynę po jednym południku. Staram się nie odpadać na zachód, aby nie nadkładać drogi. W miarę możliwości trzymam kurs bardziej na wschód, ale też nie za bardzo, aby nie zbliżyć się zbyt do centrum wyżu stacjonarnego. Dopiero po czterech dobach żeglugi zamieniam małego foka na genuę.

44. Słabsze wiatry

11-go sierpnia, to znaczy 5 dni po wyjściu z Hanalei Bay zapisuję w dzienniku: „wiatr słabnie i fala się uspokaja, nareszcie jest przyjemna żegluga”. Zjadam ostatniego ananasa i wspominam jeszcze raz dawne „ananasowe party”. W tych spokojnych warunkach, przeglądam świeże, jeszcze nie zjedzone, ale psujące się produkty żywnościowe, dotyczy to szczególnie owoców. Konsumowanie żywności w odpowiedniej kolejności i ilości daje dobre efekty. Dotychczas praktycznie żaden owoc nie zepsuł się a specjalny gatunek bananów, dopiero teraz dochodzi do stanu, w którym owoce te nadają się do jedzenia.

Jak zwykle prowadzę codzienne łączności radiowe z Vancouver, zużywające dużo energii elektrycznej. Panel baterii słonecznych kompensuje te ubytki, jednak po wielu dniach nie używania silnika, włączam go chociaż na kilkanaście minut, aby przynajmniej w minimalnym stopniu podładował zespół moich akumulatorów.

Sławek VE7GKI, który mieszka w niskim budynku ma gorsze warunki antenowe niż Zbyszek, mieszkający w centrum Vancouver w wieżowcu znajdującym się blisko wody. Próbuje on różnych anten możliwych do zainstalowania w jego sytuacji. Efekty tych działań są bardzo ograniczone i często mamy problemy w nawiązaniu łączności pomiędzy nami.

Jestem już wystarczająco daleko od Hawajów i na uniwersalnym paśmie amatorskim 14 Mhz. mogę bezpośrednio rozmawiać ze Staszkiem z „Boomeranga”, który cały czas stoi w Honolulu. Czasami są dobre warunki propagacyjne i jednocześnie rozmawiam ze stacjami z Australii, Polski i innych państw europejskich. Jednego wieczoru odbierany przeze mnie sygnał radiostacji z Polski jest tak silny, że początkowo sądzę, że to ktoś z bliższych rejonów żartuje przedstawiając się polskim znakiem wywoławczym, ponieważ w tym samym momencie, Zbyszek z Vancouver ma problemy z odbiorem tej stacji.

Do radiowych konsultacji meteorologicznych na bazie map pogodowych oglądanych na internecie dołącza Jurek, który wraz z załogą, płynął już tą trasą na swoim jachcie „Gdańsk”. Analizując mapy pogodowe, sugeruje on, żebym płynął bardziej na wschód,

ponieważ ponad 40-tym stopniem północnym przesuwają się silne obszary niżowe, powodujące sztormowe wiatry. Nawet proponuje mi konkretny punkt drogi do którego powinienem płynąć, odległy od mojej obecnej pozycji o prawie 350 mil. Jego sugestia pokrywa się z moimi wcześniejszymi założeniami, jednak poparcie mojej decyzji informacjami o aktualnej sytuacji barycznej na Północnym Pacyfiku, poprawia moje samopoczucie. Czuję, że nie płynę w ciemno, bo mam rozeznanie o ogólnej sytuacji na oceanie.

Przez następne kilka dni mam słabsze wiatry, żegluga staje się przyjemniejsza, ale niestety muszę pomagać silnikiem. Jednego dnia, mój silnik pracuje nawet ponad dziewiętnaście godzin w ciągu doby. W takie dni dużo czasu spędzam ze słuchawkami na uszach, słuchając z taśm muzyki, najczęściej klasycznej.

Utwory Bethovena, Chopina lub dla odmiany Straussa wprowadzają mnie w stan rozluźnienia i odprężenia. Przenoszę się myślami daleko stąd. W rytmie walca „Nad pięknym i modrym Dunajem” moje nogi same zaczynają chodzić inaczej niż normalnie.

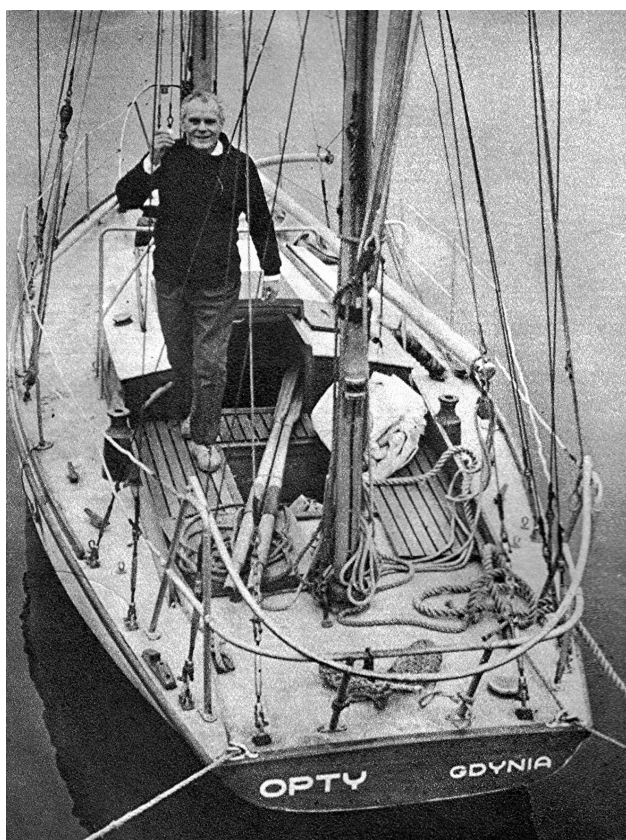
Przypominają mi się bale sylwestrowe i tańczenie na parkiecie. Wszystko tutaj na „Varsovii” wygląda podobnie, tak samo jak na balu. Jest muzyka i trudno jest poruszać się po ciasnym „parkiecie”. Tylko, że tutejszy „parkiet” lata na wszystkie strony nie w rytmie „modrego Dunaju”, ale fali oceanicznej a ja objam się nie o tańczące pary, tylko o ciasną zabudowę wnętrza jachtu. Dopiero wyjrzenie do kokpitu i widok bezkresu oceanu, sprowadza mnie do rzeczywistości; ale po chwili znowu wracam wspomnieniami do moich dawnych wiedeńskich spacerów nad brzegiem modrego Dunaju.

Z dnia na dzień robi się chłodniej. Coraz częściej podczas dnia ubieram się w koszulkę, już nie tylko w celu absorpcji mojego potu a na noc do spania zakładam piżamę.

Spokojną żeglugę wykorzystuję do prac na jachcie i czytania książek, bo w sztormowych warunkach czytanie jest męczące i uciążliwe, ponieważ gałka oczna musi intensywniej pracować w pogoni za bujającym się tekstem. W kołyszącym się na fali jachcie, głowa lata w jedną stronę a trzymany lub leżący na stole tekst w drugą a oczy muszą kompensować ten ruch.

45. Kapitan Leonid Teliga

Dzisiejszą moją lekturą jest książka kapitana Leonida Teligi, o jego samotnym rejsie dookoła świata na jachcie „Opty”. Teliga był pierwszym Polakiem i jednocześnie pierwszym Słowianinem, który w latach 1967-1969 pod żaglami samotnie opłynął kulę ziemską. Odcinek trasy 14 500 mil z portu Suva na wyspach Fidzi, do Dakaru przepłynął omijając Australię i Afrykę Południową, bez zatrzymywania się w ciągu 165-ciu dni. Wpływając do Dakaru 9-go stycznia 1969 roku wydłużył on o dwa dni wyczyn Bernarda Gilboya, który na jachcie „Pacific”, prawie sto lat wcześniej, w roku 1882 przebywał non stop na oceanie przez 163 dni.



Fot. archiwum

Niestety, nasz wielki żeglarz zmarł na nieuleczalną chorobę w bardzo krótkim czasie po zakończeniu swojego rejsu. Pamiętam, jego pogrzeb, tak jakby to było dzisiaj. Na warszawskim cmentarzu powązkowskim składałem wieniec w imieniu Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Turystyczno Krajoznawczego (PTTK). Wtedy podjąłem młodzieńczą decyzję, że ja również przepłynę samotnie, może nie dookoła świata, ale przynajmniej jakiś jeden ocean.

Porównując siebie do Leonida Teligi, widzę, że jest wiele podobnych elementów: „Varsovia” jest prawie tej samej wielkości co „Opty”, podczas realizacji naszych rejsów mamy ten sam wiek; taki sam patent kapitana jachtowego, wydany przez ten sam Polski Związek Żeglarski. Kapitan Teliga tak jak ja, żeglował na własnym jachcie i za własne pieniądze, bez sponsorów. Dopiero pod koniec rejsu, gdy stał się już sławny, to ze względów politycznych zaczęto interesować się jego rejssem.

Pomimo tych podobieństw, jest między nami wielka różnica. Oczywiście na pierwszym miejscu jest inna trasa naszych rejsów, chociaż realnie oceniam, że ja również mógłbym zrealizować bez większych problemów trasę Teligi. Zasadniczą różnicą jest jednak dzielący nas ponad trzydziestoletni okres czasu. W okresie tym nastąpił szalony postęp techniki zmieniający wyposażenie jachtu.

Obecnie mam na „Varsovii” sprawny, cztery razy mocniejszy silnik, skomputeryzowany system nawigacji satelitarnej GPS, radar, głębokościomierze, elektroniczne autopiloty, panel baterii słonecznych i radiostację, która zapewnia mi codzienną łączność ze światem i otrzymywanie informacji pogodowych. Dlatego chylę czoła przed tym wielkim żeglarzem, ponieważ staram się wyobrazić sobie i wczuć się w warunki w jakich on żeglował w tamtych czasach.

Teliga był pierwszym polskim żeglarzem który samotnie opłynął świat. Później posypały się następne wyczyny żeglarskie i bicie najróżniejszych rekordów, jak na przykład: „non stop” - bez zatrzymywania się w żadnym porcie, opłynięcie Przylądka Horn w jedną lub drugą stronę itp., których realizacja była możliwa jedynie dzięki znalezieniu odpowiednich sponsorów.

Gdyby kapitan Leonid Teliga żył obecnie, prawdopodobnie zgodziłby się ze mną, że żegluga bez sponsorów jest prawdziwym potwierdzeniem swobody, wolności i niezależności człowieka,

tego, czego obecnie brakuje większości mieszkańcom rozwiniętych ekonomicznie państw.

Wymagania sponsorów finansujących wyczynowe rejsy, ograniczają prawdziwy urok relaksowej żeglugi oceanicznej, ponieważ głównym elementem staje się rywalizacja o zwycięstwo zawodowych załóg, pokazanie, który producent robi lepsze jachty, albo, kto więcej zapłacił za większą reklamę namalowaną na żaglu lub kadłubie jachtu.

Dla przykładu, dobrym porównaniem jest kierowca wyścigowy samochodu formuły F1 i kierowca kampera jadącego turystycznie na zwiedzanie okolicy i relaksowanie się na kampingach. Inne porównanie i nasuwające się pytanie, trudne do wyjaśnienia to: dlaczego posiadanie jachtu, którego wartość często jest mniejsza od wartości niejednego eleganckiego „motor home”, przez większość społeczeństwa oceniana jest inaczej? Przecież jedno i drugie, praktycznie jest tylko ruchomym domem, dającym możliwości przemieszczania się w celu rekreacji i turystyki. Koszty posiadania i eksploatacji małego jachtu i przeciętnego „motor home” często są bardzo zbliżone.



46. Wejście na maszt



13-go sierpnia wykorzystuję spokojną żeglugę, do prac na pokładzie. Nareszcie mogę wejść na maszt, żeby odczepić zaplątaną banderkę USA. Zwyczajowo wszystkie statki i jachty wieszają pod salingiem na głównym maszcie, banderę odwiedzanego państwa. Po opuszczeniu wód terytorialnych, banderę tą opuszcza się. Niestety u mnie na „Varsovii” banderka

ta zaczepiła się o okucie mocujące sztag sztormowy i bez wejścia na maszt, nic nie mogłem zrobić pociągając tylko linką flagową z dołu.

Na dużej fali oceanicznej wejście na maszt jest bardzo niebezpieczne, bo czym wyżej wchodzi się na maszt, to tym większą drogę przelatuje się podczas kołysania jachtu na boki. W takiej sytuacji, siły dynamiczne działające na ciało człowieka, przy każdej zmianie przechyłu powodują, że trzeba się wyjątkowo mocno trzymać masztu, aby nie odpaść od niego. Nawet zawieszenie na linie asekuracyjnej, nie zawsze uchroni od połamania kości, albo przynajmniej potłuczenia się.

W łagodniejszych warunkach, takich, jakie mam obecnie, czynność ta nie sprawia większych trudności, ale patrząc z góry na pokład mojej, nawet mało bujającej się „Varsovii”, nie czuję się zbyt pewnie. Banderkę odczepiam i zdejmuję. Ze zdziwieniem stwierdzam, że pomimo kilkudniowego trzepania się na silnym wietrze, nie jest uszkodzona.

Opuszczenie tej banderki jest dla mnie, ostatnim, symbolicznym wydarzeniem, potwierdzającym opuszczenie Hawajów, czyli terytorium USA. Przy okazji tych prac na maszcie i pokładzie, wymieniam również fał genui, czyli dużego żagla przedniego.

Cały czas skracam sobie drogę i przechodzę przez wyż stacjonarny, pomagając trochę silnikiem. Pamiętam, że na północ od 40-go stopnia, wciąż silne często sztormowe wiatry, dlatego staram się jak najdłużej płynąć poniżej tej szerokości, wzdłuż izobary wyżu, gdzie wiatry są umiarkowane. Jednak coraz częściej zaczynam odczuwać podmuchy wiatru z północnego zachodu. Jest to znak, że wypływam już z rejonu wpływu wyżu stacjonarnego i zbliżam się do wędrujących z zachodu niżów.

18-go sierpnia, na długości geograficznej zachodniej, 150 stopni, zbliżam się do tego 40-go równoleżnika. Jest typowa jesienna pogoda, pochmurno, wilgotno i przeciwny wiatr. Zapisuję w dzienniku jachtowym: „skończyły się wczasy u babci pod gruszą”. Mijają kolejne dni żeglugi, bardzo podobne do siebie. Zwykle płynę częściowo na silniku, albo na żaglach, wykorzystując wiatry umiarkowane o zmiennej sile i kierunku.

W wieczornych rozmowach radiowych często zbierają się kółeczka polskich krótkofalowców, rozrzuconych po całym

świecie. Jest to wspaniała okazja do promocji żeglarstwa i spraw z nim związanych i to nie tylko wśród żeglarzy. Jednocześnie rozmawiam z amatorami z Polski, Europy, Australii, Nowej Zelandii, USA i Kanady. Zbyszek, czasami jak jest dobra propagacja fal radiowych, podłącza telefon do radiostacji. Mogę wtedy, bezpośrednio rozmawiać ze znajomymi oraz z moją żoną i synem, którzy są aktualnie na wakacjach w Polsce.

