

14. Wyskakuje na ląd



Wpływam na rozległe, gładkie wody portowe.

Płynę prosto do Radio Bay, jedyne miejsce, gdzie odwiedzające jachty mogą załatwić formalności wejścia do portu i gdzie mogą również stać na kotwicy, lub zacumować do wysokiego nabrzeża. Podpływam bliżej i widzę na końcu główki wejściowej do Radio Bay czekającego na mnie umundurowanego funkcjonariusza. Takie „obrazki” pamiętam z rejsów w latach 70-tych, do portów byłego Związku Radzieckiego. Wchodzące do portu jachty, zwykle były „witane” przez uzbrojonego „po zęby” pogranicznika. Każdy ruch był kontrolowany przez odpowiednie władze. Obecnie jest to moje pierwsze po 11-tym września 2001, wejście jachtem do portu wielkiego mocarstwa. Różne rzeczy już widziałem w moim życiu, na wszystko jestem przygotowany i nic mnie nie zdziwi. Historia się powtarza, tylko często zmienia miejsce.

Podpływam bliżej i pytam go, jaką służbę reprezentuje, bo z odległości trudno rozpoznać po mundurze obwieszonym różnymi błyszczącymi odznakami. Odpowiada mi, że jest z zarządu portu i jednocześnie wskazuje miejsce, gdzie mogę rzucić kotwicę z dziobu, a rufą zaczepić się do nabrzeża.



Manewr cumowania zakończony.

Godzina 16:13, manewr cumowania zakończony i wyłączam silnik. Przeplłynąłem 2695,5 mil ze średnią prędkością 4,3 węzła. Silnik pracował przez 120 godzin, to znaczy prawie 19 procent czasu żeglugi. Gdyby nie ładowanie akumulatorów, to ten procent byłby znacznie mniejszy. Bardzo dobry przebieg, jak na jacht tej wielkości. Locja żeglarska podaje, że średni przebieg na trasie Vancouver - Hilo jest 27 dni. Jestem więc lepszy o kilkanaście godzin.

Podciągam bliżej cumę z rufy i wyskakuję na ląd. Jestem przesądny i zawsze staję na nowym miejscu po dłuższej podróży na przykład samolotem lub jachtem, staram się dotknąć lądu najpierw prawą nogą. Nie wiem, ale może zachwiałem się przy dopasowywaniu nóg, lub niepewnie stawałem. Starłem się jak najlepiej, ale umundurowany funkcjonariusz woła do mnie rozkazującym głosem „siadaj” i wskazuje na betonowy murek oporowy. Na pewno jest przyzwyczajony do widoku żeglarzy, którzy po wielu tygodniach żeglugi, pierwszy raz stawiają nogę na stałym lądzie. Hilo jest najpopularniejszym portem wejściowym dla większości żeglarzy odwiedzających Hawaje. Urzędnik daje mi formularze do wypełnienia i tak zaczyna się dwudniowy, biurokratyczny proces odprawy wejściowej. Następnie zwraca się

do załogi, stojącego tu już wcześniej dużego jachtu kanadyjskiego i podobnym rozkazującym tonem mówi żeby pożyczili mi klucz do prysznicza, bo jest niedziela i biuro portu, gdzie wydają klucze (za kaucją 50 USD) jest zamknięte. Na tym kończy się część oficjalna na dzień dzisiejszy. Następne formalności do załatwienia dopiero jutro, w poniedziałek.

Po mojej kąpieli, na nabrzeżu zbiera się grupka żeglarzy. W miłej towarzyskiej atmosferze wymieniamy informacje: kto skąd przyłynął? - jaką miał żeglugę? - dokąd płynie? Na kilkanaście jachtów, mój jest jedynym z samotnym żeglarzem na pokładzie. Miło jest mi słyszeć wyrazy uznania, dotyczące mojego rejsu i „Varsovii”, najmniejszego jachtu ze wszystkich obecnych w porcie.

Następnie rozkładam składany rowerek i jadę na wycieczkę po okolicy. Duży kubek lodów, których tak bardzo brakowało mi podczas żeglugi, jest moim pierwszym zakupem na Hawajach.

W poniedziałek rano, pakuję do plecaka wszystkie dokumenty, które ewentualnie mogą się przydać i jadę na rowerku najpierw do urzędu imigracyjno-celnego. Jak zwykle w takim urzędzie, jest plik papierów i seria różnych pytań. Następnie jadę do biura portu. Oczywiście znów jak wszędzie, stosowne opłaty, na szczęście umiarkowane, nawet mniejsze niż się spodziewałem.



Zawiadomiony przez celników oficer, reprezentujący kilka departamentów jednocześnie: zdrowia, kwarantanny i rolnictwa, jako jedyny urzędnik dokonujący odprawy, przyszedł i już czeka na mnie przed „Varsovią”. Grzecznościowo pytam: czy chce wejść na pokład, ale po ocenie jego sylwetki, odpowiedź znam od razu. Jest on typowym Hawajczykiem, 300-ta funtów żywej wagi. Wyobrażam sobie jego skakanie z wysokiego nabrzeża na moją bujającą się łódkę. Wśród rodowitych mieszkańców tych wysp, otyłość jest powszechna. Zgrabne i szczupłe dziewczyny, tańczące na estradach i uśmiechające się z folderów reklamowych, trudno spotkać na miejscowych plażach.

Tymczasem urzędnik wypełnia swoje papiery, siedząc na betonowym murku. Zadaje dużo pytań, często nieżyciowych i nie pasujących do realnych warunków jachtowych. Odpowiadam tak, żeby był zadowolony i szybciej skończył. Żal mi tego człowieka, przy takiej tuszy musi się męczyć pisząc w tak niewygodnej pozycji. Na koniec daje mi do podpisania raport i nareszcie jestem oficjalnie i legalnie na terytorium USA.



Fot. archiwum.



United States Customs Service

Cruising License

License Number 3202-2003-00016

Issued By Port HILO, HI

LICENSE TO CRUISE IN THE WATERS OF THE UNITED STATES

To all Port Directors of Customs:
From the period of 30-JUN-2003 to 29-JUN-2004

the CANADA, Sloop Yacht VARSOVIA
belonging to JERZY KUSMIDER

whether proceeding coastwise, or arriving from or departing for a foreign port, shall be permitted to arrive at and depart from any port in the United States without entering or clearing, without filing manifests and obtaining or delivering permits to proceed, and without the payment of entry and clearance fees, or fees for receiving manifests and granting permits to proceed, duty on tonnage, tonnage tax, or light money.

The license is granted subject to the condition that the yacht named herein shall not engage in trade or violate the laws of the United States in any respect. Upon arrival at each port or place in the United States, the master shall report the fact of arrival to the designated Customs officer at the nearest port of entry. Such report shall be made immediately upon arrival.

Issued on 30-JUN-2003

CAW # 371110

Issuing Customs Officer

Warning: Yachts are subject to Customs duties if:

1. Owned by a resident of the U.S. (including Puerto Rico), or brought into the U.S. (including Puerto Rico), for sale or charter to a resident thereof; or
2. Brought into the U.S. (including Puerto Rico) by a nonresident free of duty as part of personal effects and sold or chartered within 1 year from date of entry.

Any offer to sell or charter (i.e., listing with yacht brokers or agents) is considered evidence that the vessel was brought into the U.S. for sale or charter to a resident; or, the vessel no longer is for the personal use of the nonresident. The cruising license then becomes invalid. If a yacht is sold without prior payment of duty, that yacht, or its value (to be recovered from the importer) shall be subject to forfeiture.

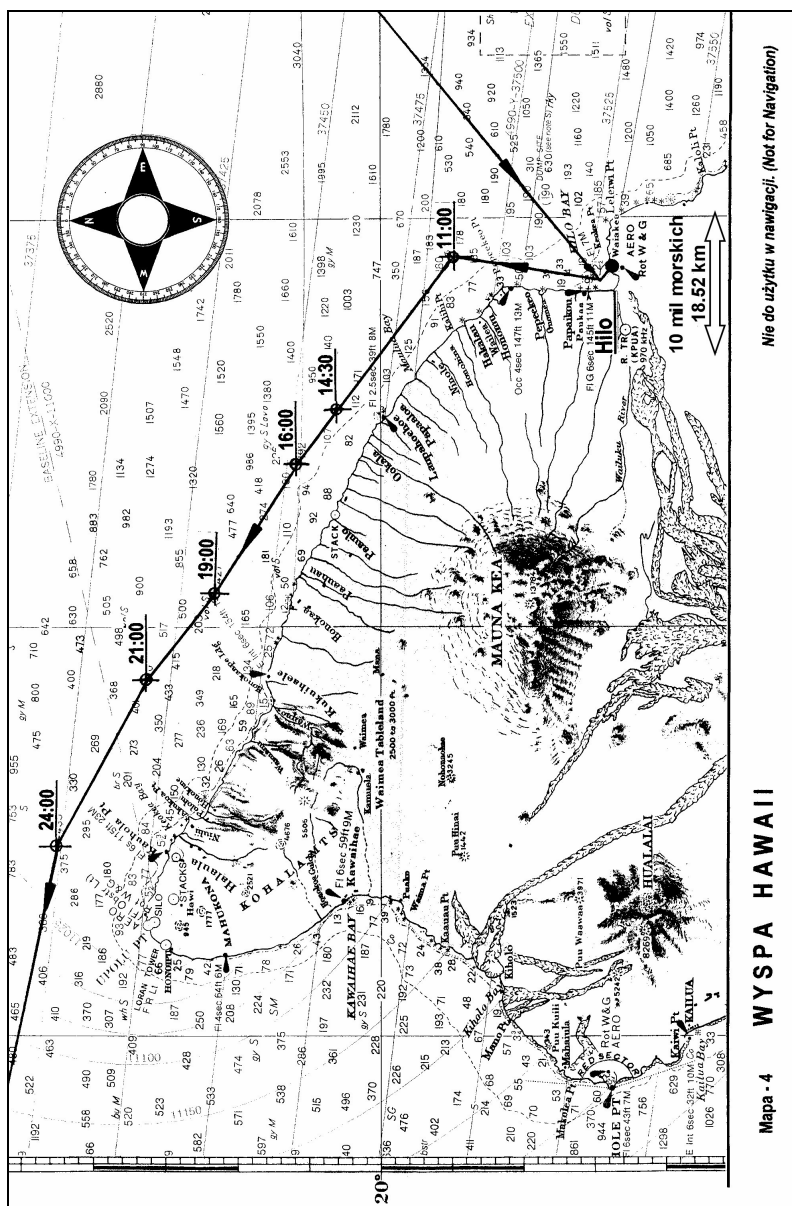
U.S. CUSTOMS
VESSEL REPORTING
TELEPHONE NUMBERS

HILO - 933-6975
KONA - 334-1850
MAUI - 877-6013
HONOLULU - 522-8001/8012
AFTER HOURS - 861-8462
KAUAI - 822-5673 (PAGER)

[http://vms-prod/pls/vms/crus030\\$crusing_permit.queryview?P_SEQ_NBR=16&P_FSCL_YY_DT=200](http://vms-prod/pls/vms/crus030$crusing_permit.queryview?P_SEQ_NBR=16&P_FSCL_YY_DT=200)

Oficjalne zezwolenie na żeglugę po wyspach hawajskich.

Mapa – 4 Wyspa Hawaïi



15. Ludzie ci mają czas

Zaczyna się drugi odcinek mojego rejsu - turystyczna żegluga przybrzeżna i zwiedzanie wysp.

Nareszcie mogę zająć się planowaniem następnej, całkowicie odmiennej, wakacyjno - turystycznej części rejsu. Na oceanie byłem w innym wymiarze czasowym. Parę dni więcej - lub mniej, to normalna tolerancja w żegludze po otwartej wodzie. Obowiązywała tam zasada: „jak przyjdzie pora, to dopłynę”. Teraz sytuacja jest inna. Jestem na lądzie i muszę podporządkować się tempu życia, do jakiego jestem przyzwyczajony na co dzień. Limituje mnie termin mojego biletu lotniczego na przelot z Honolulu do Vancouver. Z przerażeniem zaczynam myśleć o sprawach zawodowych: czego nie załatwiłem podczas tak długiej nieobecności, oraz co i jak będę w stanie „obrobić” na zapas, na czas mojej drogi powrotnej.

Patrząc na beztroskich sąsiadów na otaczających mnie jachtach, poddaję się atmosferze, jaka tutaj panuje. Ludzie ci mają czas, nie gonią nigdzie. Przez lata mieszkają w swoich pływających domach i przepływają z miejsca na miejsce. Problem, jaki mają, to jak długo i gdzie wolno im stać. Na Hawajach są bardzo duże ograniczenia. Z reguły maksymalny czas postoju w porcie, to jeden do czterech miesięcy. Na stałe miejsce w nielicznych marinach, które oferują taką możliwość, trzeba czekać przez długie lata.

Władze stanu Hawaje wolą tygodniowych turystów z grubymi portfelami i kartami kredytowymi. W naturalny sposób ograniczają turystów na jachtach, bo ci zostawiają za mało pieniędzy. Dopiero w ostatnich latach, prawdopodobnie jako efekt słabej gospodarki, coś się ruszyło. Marina Ko Olina, gdzie stoi „Boomerang” i czeka miejsce dla mnie, oferuje trzymanie jachtów bez ograniczenia czasowego i jak na razie bez wieloletniej listy oczekujących.

Żeglarze pływający po świecie na swoich jachtach, najczęściej nie są bogaci, a nawet można powiedzieć, że wielu z nich jest biednych. Wszystko co posiadają to właśnie jacht, najczęściej nie ubezpieczony. Firmy asekuracyjne na taki rodzaj użytkowania z reguły nie chcą brać ryzyka, albo oferowana opłata

za polisę, przekracza możliwości zainteresowanego żeglarza. Dlatego ryzykują i cieszą się ze stylu życia, jaki wybrali. To są ich preferencje i zwykle nie zazdroszczą tym, którzy mają więcej od nich.

Bogaci najczęściej zajęci są gromadzeniem fortuny. To zazdrość (że ktoś posiada więcej) jest motorem ich działania i wciągnięcia się w kierat pogoni za pieniądzem. Mają oni olbrzymie, wypolerowane jachty z płatnymi załogami, przeprowadzającymi je z miejsca na miejsce do różnych zakątków świata. Właściciel najczęściej wcale nie jest zainteresowany pływaniem. Po prostu wypada mieć jacht i to lepszy od innych, żeby inni zazdrościli i..., i tak bez końca. Zamknięte zwariowane koło.

Prawdopodobnie niedługo stocznie jachtowe będą oferować do sprzedaży gotowe jachty bez silnika i bez żagli. Cena byłaby niższa, a po co komu takie „zbędne” wyposażenie. Do przyjęcia gości i pochwalenia się tym, co się posiada i picia drinków w marinie, ten dodatkowy „balast” nie jest potrzebny.



16. Nazwa jachtu - „Varsovia”

Hilo jest po stronie nawietrznej wyspy Hawaii. Silne wiatry pasatowe i fale oceaniczne rozpędzone na obszarze dwóch tysięcy mil, aż od wybrzeży Meksyku, uderzając w pierwszą wystającą z oceanu, bardzo wysoką wyspę, powodują specyficzny mikroklimat. Duże opady deszczu sprawiają, że roślinność jest odmienna od tej z folderów reklamowych. Mało tropikalnych palm, a okoliczne, kamieniste plaże, są pokryte czarnymi skałami pochodzenia wulkanicznego.

W porcie Hilo jachty mogą stać tylko jeden miesiąc. Dlatego jest to miejsce tranzytowe, gdzie można spotkać głównie prawdziwych beztroskich i nie spieszących się żeglarzy, którzy płyną dla własnej przyjemności z własnego wyboru.

Wszyscy moi rozmówcy, którym opowiadałem o moich planach pobytu, patrzą na mnie ze zdziwieniem i może nawet ze współczuciem, że tak muszę się śpieszyć. Nawet urzędnik imigracyjny pytając o planowany czas mojego pobytu pokiwał głową i od razu wystawił „Cruising License”, czyli formę wizy dla jachtu bandery kanadyjskiej, na termin jednego roku. Taki mają standard, żeby później nie bawić się w ewentualne przedłużenia.

Nazwa mojego jachtu, „Varsovia”, wszędzie budzi zainteresowanie. Dla osób anglojęzycznych, jest ona trudna do wymówienia. Przeciętny Amerykanin nie uczy się języków obcych, bo uważa, że to inni powinni uczyć się angielskiego. Nie mają z tym problemu znający język hiszpański, bo pisownia jest taka sama jak łacińska nazwa Warszawy. Będąc kiedyś w Mexico City, zobaczyłem na skrzyżowaniu napis z nazwą ulicy Varsovia. Pomyślałem sobie, że przydałaby się taka tablica na burcie mojej łódki budowanej wtedy w Vancouver. Pomimo to, nie próbowałem odkręcić i zabrać na pamiątkę.

Pytania o nazwę i tłumaczenie na angielski, tym, którzy nie wiedzą, jest okazją do promocji bandery polskiej i polskiego żeglarstwa. Oficjalnie „Varsovia” wpisana jest do kanadyjskiego „Rejestru Okrętowego” i w związku z tym noszę banderę kanadyjską.

Pomimo, że dokładnie połowę swojego życia spędziłem na emigracji, to zawsze uważam się za Polaka. Na burtach przy rufie,

mam na stałe przyklejone polskie banderki. W kabinie na honorowym miejscu umieszczona jest plakietka z białym orłem w koronie, oraz proporzki i znaczki polskich klubów żeglarskich z którymi najbardziej byłem związany, to jest: Polski Klub Morski w Gdańsku, oraz kluby warszawskie: Klub Żeglarski PTTK „Bryza”, Studencki Klub Żeglarski Politechniki Warszawskiej oraz Sekcja Żeglarska Pałacu Młodzieży.

Właśnie w Pałacu, będącym domem kultury dla warszawskiej młodzieży, przez wszystkie lata szkolne, każdą wolną chwilę poza lekcjami spędzałem na zajęciach w różnych sekcjach zainteresowań. Moi rówieśnicy w tym czasie kopali piłkę na podwórku, pili piwo i palili papierosy na klatce schodowej oraz słuchali hałaśliwej muzyki. W tym czasie ja, ze słuchawkami na uszach uczyłem się radiotelegrafii i obsługi radiostacji, trenowałem pływanie na basenie, uczyłem się żeglarstwa i budowałem modele okrętów. Miesięczna opłata za korzystanie z takich atrakcji, była wtedy porównywalna z jedną lub dwiema paczkami papierosów. Znowu wracam do wyboru preferencji życiowych.

Modelarstwo nauczyło mnie dokładności, posługiwania się narzędziami oraz umiejętności wyszukiwania i zastosowania różnych materiałów. Wszystkie te zainteresowania w stu procentach przydają się obecnie podczas rejsu na moim największym z dotychczas wykonanych „modeli”.

Całe życie odbiegałem od ogólnie przyjętych standardów. Dlatego nadal obiecuję sobie, że jak będę na mojej skromnej emeryturze, ponieważ jako pracujący na własny rachunek i korzystający z życia w okresie wcześniejszym, nie mogę oczekiwać zbyt dużych świadczeń, to jeżeli nie wystarczy mi na życie lądowe na odpowiednim poziomie, dla oszczędności będę więcej pływał i to bez pośpiechu, tak jak żeglarze z sąsiednich jachtów. Wtedy będę się odstresowywał na swoim jachcie. Mam nadzieję, że wieloletnie żeglowanie utrzyma mnie w odpowiedniej kondycji na długie lata. Nie będę nikomu zazdrościł, że posiada więcej niż ja, natomiast będę współczuł tym, którzy przepili, przepalili i stracili swoje zdrowie w pogoni za pieniądzem.

17. Śladami wielkiego odkrywcy

Jest dzisiaj 30 czerwca. Przeliczam dni - bilet lotniczy z Honolulu do Vancouver mam na wieczór 10-go lipca, to znaczy całe 10 dni na przepłynięcie i przygotowanie jachtu w marinie na okres mojego ponad dwutygodniowego wyjazdu. Jest to dużo więcej niż potrzeba na trasę bezpośrednią, bez zatrzymywania się, ale jest bardzo mało, aby dokładnie zwiedzić wyspy. Decyduję, że na każdej wyspie zaliczę przynajmniej jedno wejście, zatrzymując się na noc, albo przynajmniej na kilka godzin. Oglądam mapy morskie i broszury turystyczne. Wybieram interesujące miejsca do odwiedzenia i cyrklem nawigacyjnym mierzę odległości pomiędzy nimi.

Na Hawajach byłem już kilka razy i odwiedziłem większość wysp. Wiem, co chcę zobaczyć, ale tym razem pierwszy raz będę mógł oglądać wyspy od strony wody.

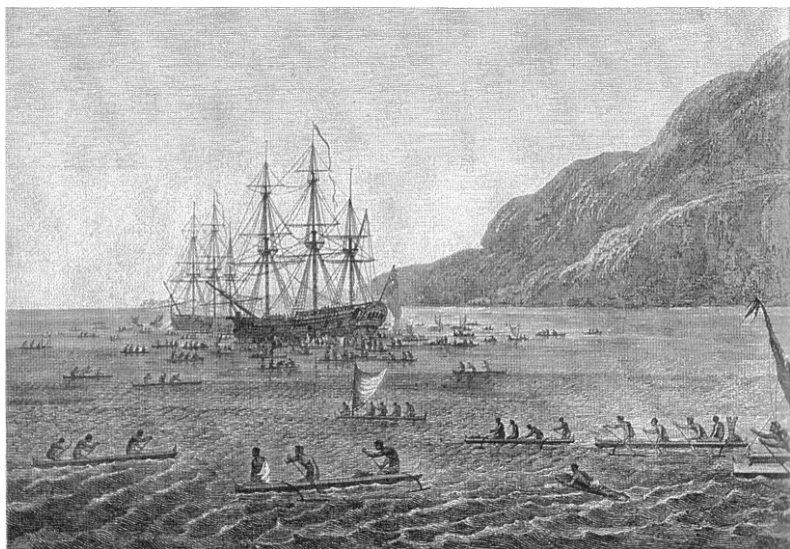
Archipelag wysp Hawajskich rozciąga się na dystansie około 1400 mil, to jest ponad 2500 km. Amerykański stan Hawaje składa się z ponad 130-tu wysp, ale ponad 90% z całkowitej powierzchni lądu, 16 760 kilometrów kwadratowych położone jest na ośmiu głównych wyspach. Dwie wyspy zamknięte są dla publiczności. Jest to Niihau - własność prywatna i Kohoolawe, gdzie zlokalizowany jest poligon wojskowy armii USA. Największa wyspa Hawaaii, na której aktualnie się znajduję, zajmuje prawie 63% powierzchni całego archipelagu, dlatego nazywana jest „Big Island” (Duża Wyspa). Jest ona ponad sześć razy większa od następnej na liście Maui (11.3%). Dalej jest niewiele mniejsza Oahu (9.4%), na której położona jest stolica Honolulu. W kolejności Kauai (8.5%) i dwie najmniejsze Molokai i Lanai. Jak widać, jest sześć wysp dostępnych do zwiedzania, nie licząc malusieńkich wysepek, czyli kawałków wulkanów wystających z wody: Lehua, Kaula i Molokini. Tę ostatnią koniecznie chcę zobaczyć. Wszystkie te główne wyspy położone są na dystansie niewiele ponad 300 mil morskich.

Pozostałe wyspy północno-zachodniej części archipelagu zajmują minimalną powierzchnię i są niedostępne dla żeglarzy bez specjalnych zezwoleń. Znajdują się na nich rezerваты przyrody i inne obiekty nie określane w informacjach podawanych do

publicznej wiadomości. Najdalej na zachód, na wyspie Midway, która jest wyłączona ze stanu Hawaii, znajduje się baza wojskowa.

Ponad dwie trzecie z 1,2 miliona ludności wysp mieszka na wyspie Oahu, głównie w okolicach Honolulu. Autentyczni Hawajczycy stanowią aktualnie niewielki procent ludności. Wielu z nich ma większą lub mniejszą domieszkę innej krwi. Tylko około 10 000, można określić, jako czystej krwi Hawajczyków. Nieliczni i biedni w swojej ojczyźnie mają minimalny wpływ na rozwój ekonomiczny i społeczny wysp.

W okresie, kiedy kapitan James Cook w trzeciej podróży dookoła świata odkrył Hawaje dla nowożytnej cywilizacji europejskiej, każda z wysp była niezależnym królestwem. W styczniu 1778 roku przepłynął on w pobliżu wyspy Oahu i zatrzymał się na wyspie Kauai, gdzie ludność miejscowa przyjmowała go bardzo życzliwie. W handlu wymiennym byli oni bardzo praktyczni, bo nie interesowali się świecidełkami. Gwoździe, z nieznanego im jeszcze metalu, stanowiły dla nich większą wartość. Następnie żaglowce Cooka: „Discovery” i „Resolution”, popłynęły na północ w poszukiwaniu drogi do Europy. Lody Alaski zatrzymały je i wyprawa z powrotem wróciła na gorące wyspy.



Przybycie kapitana Cooka w roku 1778. Fot. archiwum



*Śladami kapitana Cooka – „Varsovia” w Zatoce Lodowców
„Glacier Bay” Alaski, rok 1998.*

O moim żeglowaniu można powiedzieć, że pływam śladami tego wielkiego odkrywcy. Przypominam sobie moje rejsy na Alaskę. „Varsovia” dzielnie przebijiała się pomiędzy pływającą na wodzie krą i małymi górami lodowymi. Z lodem do mojego „ice-box’a” nie miałem wtedy problemu, wystarczyło tylko wychylić się za burtę i nabrać tyle ile potrzebowałem. O zepsuciu się kielbas i suszenie ich w kambuzie nie musiałem się martwić. Nie musiałem też płacić po ponad dwa dolary za małą bryłkę lodu. Oszczędna żegluga pod tym względem, ale droższa ze względu na ogrzewanie wnętrza jachtu. Właśnie to ogrzewanie oraz ogólnie panujące warunki na żaglowcach w tamtej epoce w porównaniu do mojego jachtu, to wielka różnica.

Myśląc o tym przechodzą mnie zimne dreszcze po plecach i za moment oblewa pot, gdy wracam do otaczającej mnie w tej chwili rzeczywistości.

Po przeanalizowaniu różnych wariantów i możliwości decyduję się wypłynąć następnego dnia rano i to po dobrym wyspaniu nie przerywanym wychodzeniem na pokład. Chciałbym popłynąć na zawietrzną stronę wyspy - Wybrzeże Kona, gdzie znajduje się dużo małych porcików. Jest tam główny rejon

turystyczny z tropikalnym klimatem, bardzo odmiennym od wschodniego wybrzeża.

W zatoce Kealakekua na Wybrzeżu Kona, wracając na Hawaje, 17-go stycznia 1779 roku, kapitan Cook zakotwiczył swoje żaglowce. Setki łodzi z tubylcami wypłynęło na jego powitanie. Przyjęto go z najwyższymi honorami, ponieważ trafił on na okres festiwalu i świąt, podczas których oczekiwano powrotu mitycznego boga. Tubylcy uznali żaglowce za „ogromną pływającą wyspę”, na której miał powrócić bóg dobrobytu i urodzaju. 4-go lutego żaglowce, popłynęły dalej w kierunku wyspy Maui. Po drodze silny sztorm uszkodził maszt „Resolution” i kapitan zdecydował się na powrót do znanej mu i jak dotychczas gościnnej zatoki.

Właśnie w kierunku Maui mam płynąć. Pocieszam się, że mój aluminiowy maszt z nierdzewnym olinowaniem jest mocniejszy i nie złamie się, bo nie mam na pokładzie gwoździ, którymi mógłbym zapłacić tubylcom za naprawę.

Dodatkowo teraz jest lipiec, a nie luty, chociaż na Hawajach różnica pomiędzy zimą i latem jest minimalna. Średnia temperatura najzimniejszego i najcieplejszego miesiąca w roku, różni się tylko o około 5 stopni Celsjusza. Podobnie jest z długością dnia i nocy. Najdłuższy dzień w roku trwa tylko o około dwóch godzin dłużej niż najkrótszy. Krótki dzień, szczególnie w miesiącach letnich, jest szokującym zaskoczeniem dla odwiedzających po raz pierwszy rejony podzwrotnikowe.

Kapitan Cook, gdy ponownie 11-go lutego zakotwiczył w zatoce Kealakekua był przyjęty mniej gościnnie. Skończył się festiwal i święta, a Cook – „oczekiwany Bóg” nie przyniósł tubylcom oczekiwanego dobrobytu. Dlatego mieszkańcy sami zaczęli „poprawiać” swój dobrobyt kradnąc z żaglowców, głównie metalowe przedmioty. Kiedy zniknęła z pokładu łódź, interweniujący na brzegu kapitan został zamordowany. Dla uhonorowania tego wielkiego żeglarza - odkrywcy, na brzegu zatoki postawiono pomnik.

Następna, niecodzienna atrakcja na wyspie, to czynny wulkan. W czasie erupcji strumienie gorącej lawy spływają z kraterów, poprzez wyryte w skale tunele lub bezpośrednio, do oceanu, dając niecodzienne widoki. Szacunkowe oceny podają, że codziennie do oceanu spływa od trzystu tysięcy do miliona

metrów sześciennych lawy. W ten sposób, w okresie 20-tu lat ciągłej erupcji powierzchnia wyspy powiększyła się o ponad 220 hektarów.

Znów porównanie do Alaski. Tutaj ubywa powierzchni oceanu a na Alasce topniejące lodowce zwiększają powierzchnię wody. Pływałem tam, jak zwykle posługując się starymi mapami, często porównywalnymi do mojego wieku. Brzegi nie zmieniły się, ale lodowce, pod którymi na mapach nie oznaczano brzegu roztopiły się i w rezultacie pływałem po kilka mil „pod lodem”. Jeżeli mam określać swoje żeglowanie jako „śladami Cooka”, to i tak mam lepszą sytuację, bo on nie miał żadnych map. Dopiero sam je tworzył.

Niestety, wszystkiego nie można zobaczyć w tak krótkim czasie. Znów muszę wrócić do starej zasady preferencji: „coś za coś” trzeba wybrać. Decyduję się płynąć bezpośrednio na wyspę Maui.



Śmierć kapitana Cooka w roku 1779.

Fot. archiwum

18. Zapomniałem, jak chodzić po stałym lądzie

Tymczasem spragniony jestem wygrzania się na plaży. Mam jeszcze prawie cały dzień do dyspozycji na zwiedzanie okolic Hilo. Jak zwykle tutaj, po nawietrznej stronie wyspy niebo jest zachmurzone. Prognoza pogody przewiduje przelotne opady deszczu z przejaśnieniami. Pomimo to pakuję do plecaka sprzęt plażowy i jadę na rowerku szukać ładnego miejsca. Całe wybrzeże jest kamieniste. Czarna wulkaniczna skała, typowa dla tej wyspy nie przypomina w niczym tropikalnych plaż. W miejscach, gdzie jest publiczny dostęp do oceanu, zlokalizowane są parki, nazywane plażami. Są tam ujęcia wody pitnej, bezpłatne prysznice z zimną wodą oraz toalety.

Jadąc na rowerku oglądam różne miejsca. Podziwiam rozbijające się o skały, wysokie oceaniczne fale. Robi to na mnie duże wrażenie, bo widok jest odmienny od tego, który oglądałem przez ostatni miesiąc z pokładu mojej „Varsovii”. Gdy znajduję ciekawsze miejsce do opalania, spada ulewny deszcz. Na szczęście za chwilę przestaje padać i wychodzi słońce. Spaceruję i skaczę ze skałki na skałkę. Trochę dziwne uczucie po czterech tygodniach bujania się na oceanie. Tutaj wszystko pod nogami jest nieruchome.



Pechowe skałki.

Uważam na większe kamienie, prawdopodobnie lekceważąc te mniejsze. W pewnym momencie stawiam lewą nogę na piaszczyste dno w płytkiej wodzie pomiędzy kamieniami i w jakiś niekontrolowany sposób podwijam stopę... Czuję silny ból... i stało się, skręcona stopa. Takiego lub innych urazów bardziej spodziewałem się na oceanie. Wygląda na to, że zapomniałem jak chodzić po stałym lądzie. Od razu myślę o ograniczeniu mojej sprawności w poruszaniu się po jachcie. Szczęście, że jestem w porcie, ale rejs wciąż jeszcze trwa. Na razie moja noga nie boli zbyt silnie. Pedalując na rowerku, prawie nie czuję bólu.

Wieczorem, pomimo użycia kompresów i lekarstw z apteczki jachtowej, nie mogę iść do toalety i pod prysznic. Dobrze, że urządzenia takie są dostosowane dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. Mogę jechać i wjechać do środka kabinki na swoim rowerku - „wózku inwalidzkim”, który jest na dwóch kołach, tylko, że rozmiaru kół dziecięcego rowerka - umieszczonych jedno za drugim. Następny problem to wejście na jacht. Podciągnięcie cumy rufowej i skok na pokład w odpowiednim momencie z taką bolącą nogą, to niezwykle osiągnięcie. Przypominam sobie urzędnika, który odprowadzał mnie rano. To chyba jest zemsta losu za moje wcześniejsze komentowanie jego sprawności.

W nocy skręcam się z bólu. Po głowie chodzą mi różne myśli: co by było gdyby to zdarzyło się na środku oceanu? Nie mógłbym odpoczywać, tak jak tutaj w porcie. Za chwilę słyszę silne podmuchy wiatru. Tutaj w porcie, stojąc na kotwicy z dziobu i cumie z rufy, również nie czuję się całkowicie bezpiecznie. Coraz silniejsze szkwały o szybkości wiatru do 15 węzłów nie dają mi spokoju. Wychodzę na pokład, trzymając się rękoma za relingi i podskakuję na jednej nodze. Takim to sposobem przesuwam się w kierunku dziobu. Na szczęście kotwica trzyma dobrze. Tak samo podskakując wracam do koł. Na drugi dzień apteczka jest nadal w użyciu i dlatego decyduję, że zostanę tutaj jeden dzień dłużej, żeby podkurować się. Dodatkowo, po przepłynięciu oceanu, jest niekończąca się lista rzeczy do zrobienia. Nie każda praca na jachcie wymaga sprawnej nogi. Jak nie ruszam nią na boki (na przykład jadąc na rowerze) to nie czuję bólu.

19. Rdzenni Hawajczycy

Kilka godzin pracuję na jachcie a potem wsiadam na swojego składaka i pedałuję do biura portu, żeby zgłosić i zapłacić za następny dzień.

Dla ćwiczenia bolącej nogi znowu jadę na wycieczkę po okolicy. Tym razem omijam skaliste plaże. Oglądam olbrzymi kamping, który jest bardzo ładnie położony nad samym brzegiem oceanu. Ciekawy jestem, jakie są opłaty za rozbicie namiotu. Nie mogę znaleźć żadnego biura, ani tablicy informacyjnej. Ale po rozmowie z ludźmi, okazuje się, że kampingowicze, to głównie lokalni mieszkańcy. Formalności rejestracyjne i opłaty załatwia się, w mieście. Jest to niewątpliwie następny objaw polityki turystycznej, preferującej turystykę hotelową. Turyści z namiotami i żeglarze na swoich jachtach, to nie jest dochodowy business na Hawajach.

Czym dalej jadę od centrum, tym droga staje się coraz gorsza, tak samo i okoliczne domy. Są skromniejsze i biedniejsze. Wreszcie widok ludzi, mieszkających w domkach zbudowanych z najróżniejszych materiałów, takich jak deski, blachy, kawałki starych, porozbijanych kamperów - robi na mnie smutne wrażenie. Nie pasuje to do standardów najbogatszego państwa na świecie. Zastanawiam się, czy jest to wielokrotnie podkreślany przeze mnie wybór preferencji życia, czy konieczność i brak innych możliwości.

W swoim życiu dużo podróżowałem i nie tylko na jachtach. Zwiedzanie świata i podróżowanie zawsze było moją pasją. W czasach studenckich jeździłem głównie autostopem z plecakiem i namiotem na plecach. W taki tani sposób zwiedzałem Europę. Byłem na północy w Skandynawii za kręgiem polarnym. Byłem również na Bliskim i Środkowym Wschodzie. Przejechałem przez Wzgórze Golan i Pustynię Syryjską. Byłem w Bagdadzie i Babilonie. Odwiedziłem nie jeden kraj tak zwanego „trzeciego świata” i widziałem jak ludzie mieszkają i jak żyją. Czasy się zmieniają i obecnie zastanawiam się nad ustawieniem kolejności tych „światów”.

Patrzę na tych rdzennych Hawajczyków, którzy na przestrzeni lat tracili swoją autonomię i wolność. Nieliczni i biedni

w swojej ojczyźnie, są częścią jej historii i nadal mają wpływ na kształtowanie swojej kultury.

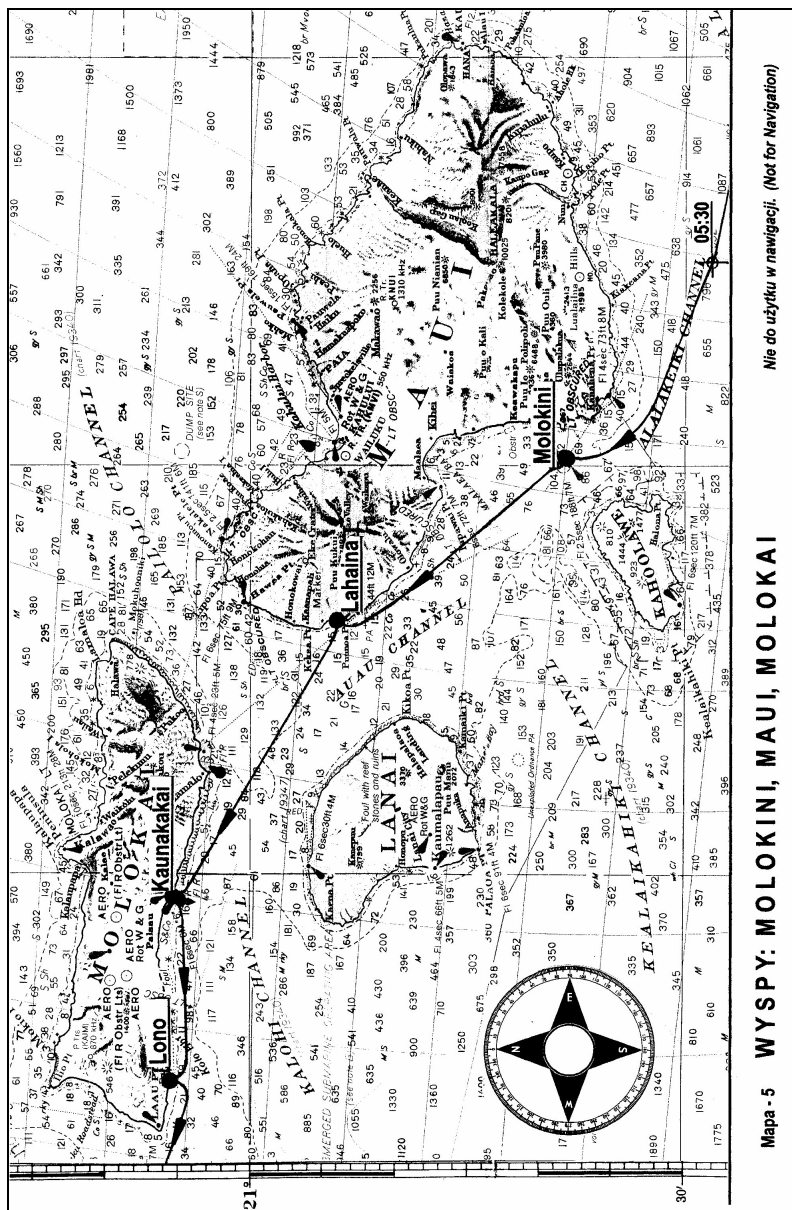
Zagłębiając się w historię tego społeczeństwa, tak odległego i odmiennego od polskiego, można dojrzeć dużo podobieństw. Od rozbitcia dzielnicowego do zjednoczenia i silnego królestwa, aż do utraty niezależności.

Wybrany na króla w 1874 roku wielki wódz David Kalakaua był ostatnim męskim władcą królestwa. Był on zwolennikiem silnej władzy monarszej. Pojechał do USA, aby negocjować warunki współpracy. Uzyskał dużo ustępstw politycznych i ekonomicznych, ale baronowie trzciny cukrowej założyli w 1887 roku Ligę Hawajską i zmusili go do przyjęcia konstytucji, która dawała im przywileje a ograniczała władzę króla. Ponownie w roku 1891 pojechał on na kontynent i podczas pobytu w San Francisco - zmarł na serce. Historia, jak zawsze się powtarza. Inny polityk w innym kraju, ponad 60 lat później, „pojechał w futerku...”, bo podróżował w zimniejszym klimacie, do stolicy innego mocarstwa... „a wrócił w kuferku”.

Sądzę, że współcześni politycy nauczeni historią, przed podróżami do stolicy jakiegoś mocarstwa, zaopatrują się w odpowiednie „środki nasercowe”.

Następna królowa - Liliuokalani została aresztowana przez uzbrojoną grupę przedsiębiorców, którzy ogłosili detronizację monarchini i osadzili ją w areszcie domowym. Nielegalnie wybrany rząd natychmiast zwrócił się do prezydenta USA z prośbą o przyłączenie Hawajów do Konfederacji. Ogłoszono powstanie Republiki Hawajów. Akt aneksji został oficjalnie zaakceptowany przez Kongres amerykański w dniu 7-go lipca 1898 roku. Następnie, po 61 latach uzależnienia od USA, 21-go sierpnia 1959 roku Hawaje stały się 50-tym stanem.

Mapa – 5 Wyspy: Molokini, Maui, Molokai



20. Ograniczenia żeglugowe

2-go lipca rano, zanim wygrzebałem się z koi słyszę telefon komórkowy. Mój brat Grzegorz z Warszawy, przekazał SMS z interesującą wiadomością: Międzynarodowy Komitet Olimpijski przyznał miastu Vancouver organizację zimowej olimpiady w roku 2010. Podczas żeglowania, normalnie nie słucham wiadomości, co dzieje się na świecie. Jest to stosowana przeze mnie forma oderwania się od codzienności i spraw lądowych. Jednak ta wiadomość cieszy mnie, bo pamiętam jak ruszyła się gospodarka w naszym mieście w związku ze światową wystawą Expo 1986.

W tym dobrym nastroju jadę na rowerku do biura portu pożegnać się i oczywiście dzielę się tą wiadomością. Dla Hawajczyków sporty zimowe są bardzo odległym tematem. Pomimo tego z dużym zainteresowaniem komentują to wydarzenie.

Przy okazji wizyty w kapitanacie portu, pytam o obowiązujące ograniczenia żeglugowe. Locja wysp hawajskich dla żeglarzy podaje liczne miejsca, gdzie nie wolno wpływać lub kotwiczyć. Najczęściej powołując się na ochronę środowiska, niszczenie rafy koralowej przez kotwice itp. Straszą karami pieniężnymi. Kapitan portu, trochę zdziwiony moimi pytaniami, stwierdza, że za wyjątkiem dwóch wysp: jednej prywatnej i drugiej przeznaczonej do celów militarnych, wszędzie można pływać. Jednak ja dopytuję się o nie wymienioną przez niego, wysepkę Molokini, która jest kawałkiem wystającego z wody wierzchołka krateru wulkanicznego. Chciałbym się tam zatrzymać, ale locja podaje: „Molokini - jest rezerwatem przyrody, sanktuarium dla ptaków, wpływanie na określone akweny jest zabronione, ...kotwiczenie ...itp.” Kapitan portu wyciąga z szuflady locję, taką samą, jak ta, z której ja wyczytałem te „straszące” informacje. Na pewno przyzwyczajony jest, do takich pytań. Nie neguje idei ochrony środowiska, ale z przymrużeniem oka komentuje i sugeruje, że ewentualnie można zaczepić się. Jak później naocznie stwierdziłem, to dziesiątki komercyjnych motorówek z setkami turystów na pokładach, ryły kotwicami ochraniały koral. Może zakazy były wydawane, gdy gospodarka

kręciła się dobrze. Teraz, jak się wali, to wszystko jest możliwe. Przykro patrzeć, jak ludzie dla pieniędzy potrafią wszystko zrobić i zniszczyć to, co natura tworzyła przez tysiące lat.

O godzinie 8:30 rano nadal podskakując na jednej nodze, aby nie obciążać tej bolącej, oddaję cumę rufową i wyciągam kotwicę. Wszystkie te manewry wykonuję bardzo sprawnie. Chyba przyzwyczailem się do niesprawnej nogi, albo, jak radzą niektórzy lekarze „polubiłem ból”.



Wyphływam z Radio Bay w porcie Hilo.

Po wyjściu za główki portowe nareszcie czuję znane mi kołysanie na fali. Pierwsze, prawie 10 mil na północ po Zatoce Hilo płynę ostro do wiatru na silniku. Muszę trzymać się w bezpiecznej odległości od brzegu, żeby silny wiatr i boczne fale nie zepchnęły mnie na kamienisty brzeg. Dopiero po minięciu Pepeekeo Point będę mógł trochę odpaść i popłynąć z wiatrem. Żagle mam przygotowane do postawienia, mógłbym płynąć na nich, ale oszczędzając bolącą nogę, staram się jak najmniej biegać po pokładzie.

Wreszcie żagle w górę, silnik stop i rozkoszuję się wspaniałą żegluga przybrzeżną. Znowu jestem sam na oceanie. Podziwiam pięknie zachodzące słońce i porównuję je do niezliczonej ilości

zachodów widzianych z pokładów różnych jachtów. Popijam, swoje ulubione piwo bezalkoholowe. Niestety za blisko cywilizacji i znowu dzwoni telefon komórkowy. Tym razem moja żona, wiedząc, że jestem w zasięgu odbioru, pyta o drobne sprawy domowe. Och! - ta cywilizacja i postęp techniki - myślę sobie - to zabija cały urok bycia na łonie natury. Po rozmowie wyłączam telefon i wracam do swoich kontemplacji. Niezbyt silny wiatr i prąd pcha mnie z całkiem niezłą prędkością.



21. Czuję się wspaniale

Wyspy hawajskie są pod wpływem wiatru pasatu, który wieje z kierunku północno-wschodniego ze stałą siłą 4 do 5 stopni w skali Beauforta (15 do 20 węzłów). Z tego powodu, większość turystycznych rejonów wypoczynkowych zlokalizowana jest po stronie zawietrznej wysp. Pomiedzy wyspami w przewężeniach nazywanymi kanałami, tworzą się zawirowania falowe i powstaje znaczne zwiększenie siły wiatru. Podobne zjawiska powstają również pomiędzy wysokimi górami na lądzie.

Innym, bardzo niebezpiecznym zjawiskiem jest wiatr nazywany Kona. Wieje on czasami z bardzo dużą siłą, od strony zawietrznej, to znaczy przeciwnie do stałego kierunku pasatu. Dlatego trzeba uważnie obserwować pogodę i słuchać prognozy.

Największym niebezpieczeństwem w okresie letnim, od połowy czerwca do początku listopada, jest prawdopodobieństwo nadejścia huraganów. Powstają one w rejonie wybrzeży Meksyku i przesuwały się na zachód. Najczęściej „wydmuchują” się na oceanie, zanim uderzą w wyspy. Zmieniając się w tropikalny sztorm, o mniejszej sile wiatru, nie powodują zwykle dużych zniszczeń na lądzie. Silniejsze huragany rzadko docierają w rejon Hawajów przed końcem sierpnia. Jeden z nich, nazwany imieniem Iniki w dniach od 8 do 13 września 1992, poważnie spustoszył wyspę Kauai. Kilka lat temu będąc na tej wyspie, oglądałem w muzeum dział specjalnie poświęcony temu tragicznemu wydarzeniu.

Wieczorem, jak zwykle codzienna łączność radiowa z Vancouver i „Boomerangiem” czekającym na mnie w Honolulu odległym jeszcze o prawie 200 mil w linii prostej. Staszek ostrzega mnie, żebym uważał na silne wiatry w przewężeniu pomiędzy wyspami Hawajii i Maui. Kanał ten w porównaniu do innych przejść między wyspami jest wyjątkowy ze względu na szerokość i bardzo wysokie góry. Sugeruje mi, żebym się trzymał 10 mil od brzegu. Analizując aktualne warunki, decyduję, że taki zapas odległości jest za duży.

Jest już ciemno. Płynę w odległości kilku mil od brzegu i przyglądam się barwnym światłom rejonu hotelowego w pobliżu Upalu Pt. Nieraz spędzałem wakacje w takich ośrodkach

wypoczynkowych. Zastanawiam się, co bardziej lubię i co bardziej mi pasuje? Stwierdzam, że wszystko jest dobre, wszystko trzeba poznać, ale tu na powierzchni kilku metrów kwadratowych, na bujającej się łódce czuję się wspaniale. Ktoś, kto nie zasmakował, nie poznał tego co mnie otacza na oceanie i nie czuje specyfiki żeglarstwa, nie jest w stanie zrozumieć „zwariowanych” żeglarzy. Gdyby ktoś w tym momencie zaproponował mi zamianę mojej koi na „Varsovii” na szerokie, wygodne i nie bujające się łóżko w ekskluzywnym pokoju hotelowym – na pewno bym odmówił.



Pamiątka z rodzinnych wakacji na Hawajach.

Wracam myślami do moich wcześniejszych refleksji. Wyobrażam sobie, co by było, gdyby wszyscy goście odwiedzający Hawaje zamiast spać w pokojach hotelowych, pływali na małych jachtach powodując w ten sposób zatłoczenie na okolicznych wodach. W takiej sytuacji, znów dla własnego bezpieczeństwa, uciekłbym do pustego pubu hotelowego, lub gdzieś dalej na południowy Pacyfik.

22. Zmęczenie zwycięża

Na razie wieje umiarkowany wiatr i w blasku księżycy oddalam się od „Big Island”. Trzeba się przespać, bo nie wiadomo co będzie później podczas przepływania przez kanał pomiędzy wyspami, gdzie w nocy, pasat zwykle trochę słabnie. Włączam radar i ustawiam alarm na okrąg trzech mil. Jak coś zbliży się na mniejszą odległość, to sygnał powinien mnie obudzić. Kładę się do koi, ale nie mogę zasnąć. Świadomość bliskości brzegu nie daje mi spokoju. Co jakiś czas wyglądam na pokład i rozglądam się dookoła. Mijam w bezpiecznej odległości nieliczne statki. Między innymi lokalny „prom” to znaczy olbrzymią barkę, załadowaną samochodami i innymi towarami. Wszystko to ciągnie holownik na długiej, ponad kilometrowej linie. Pomyłka w obserwacji i próba przejścia pomiędzy barką i holownikiem, już niejednego śmiałka kosztowała życie.

Przypominam sobie tragiczny wypadek, który wydarzył się kilka lat temu w Vancouver. Duży, prawie milionowej wartości, jacht motorowy z licznymi gośćmi na pokładzie, w tym kilkoro dzieci, spieszył się na pokaz ogni sztucznych. Właściciel prowadzący tę swoją „zabawkę” nie znając się na prawie drogi na morzu i rodzajach oznakowań zespołu holowniczego, skrócił sobie drogę wpływając na linę holowniczą. Jacht przewrócił się, do góry dnem. Kilka osób utonęło. Prawdopodobnie właściciel wydał ogromną sumę na zakup jachtu a zabrakło mu chyba nie pieniędzy, a raczej chęci i „cennego” czasu na naukę wiedzy nautycznej. Jeszcze raz potwierdziła się zasada, że pieniądze to nie wszystko.

Zmęczenie po całodziennych wrażeniach zwycięża i moje drzemki są coraz dłuższe. Wypływam na szerszą wodę pomiędzy wyspami. Na razie mam spokojną żeglugę z pomyślnym wiatrem. Przed świtem budzą mnie silne boczne przechyły. Wyglądam na pokład. Mój „wskaźnik wiatrowy” - bandera jest wyprostowana i końce zaczynają równo trzepać. Czyli podmuchy do 6-ciu stopni w skali Beauforta. Zakładam pas bezpieczeństwa z liną asekuracyjną i wybiegam na dziób. W pośpiechu redukuję żagle. Kolejne bryzgi wody zalewają pokład. Dopiero teraz przypominam sobie o bolącej nodze, więc w podskokach wracam

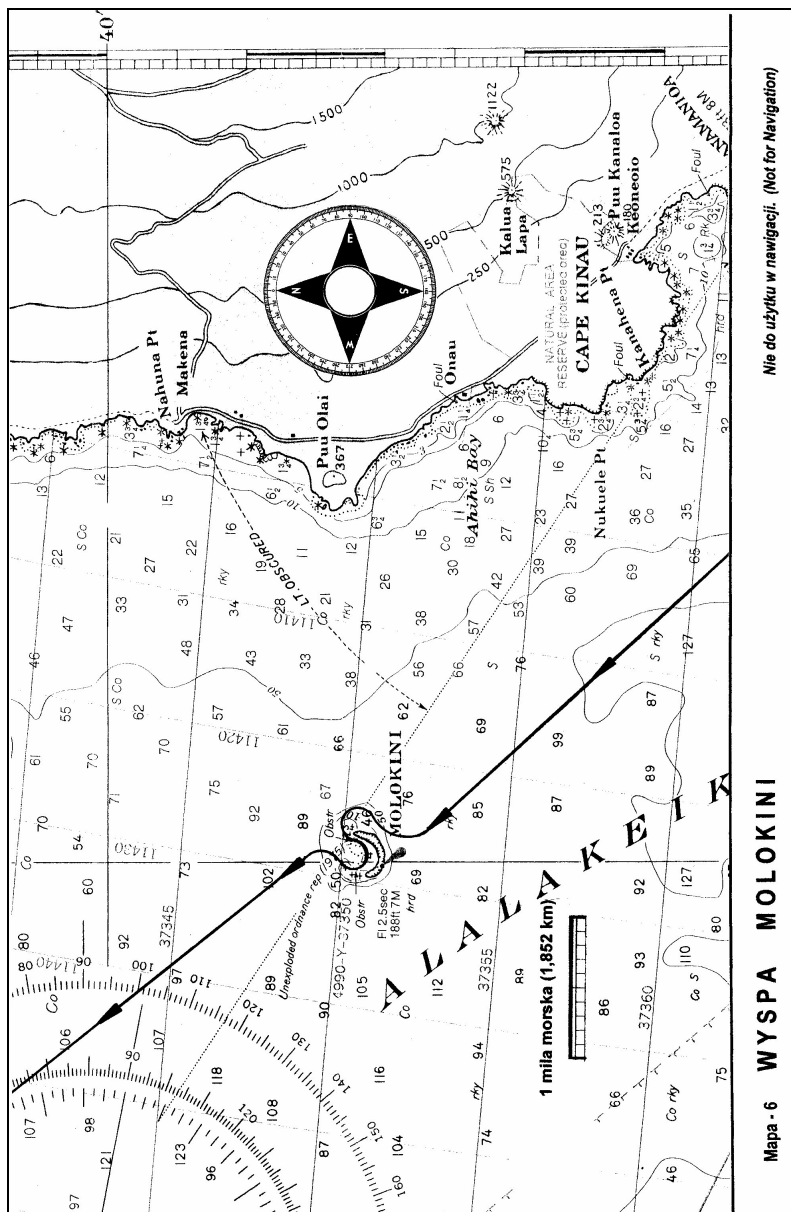
z powrotem do kokpitu. Obserwuję kurs, pozycję i odległość do punktu drogi zaprogramowanego w GPS. Jest już niedaleko do schowania się, za wyspą Maui. Odrzucam się i idę znowu do koi, żeby dokończyć spanie, ale krzyżujące się fale z różnych kierunków rzucają jachtem na wszystkie strony i nie ma mowy o spaniu.

Nareszcie wychodzi słońce. Robi się cieplej. Podmuchy wiatru odbitego od wysokich gór trochę słabną, bo powoli wchodzę za osłonę wyspy. W porannym słońcu coraz wyraźniej widzę wystający z wody kawałek krateru wulkanicznego. To wyspa Molokini w kształcie półksiężyca. Podchodzę od strony zewnętrznej, czyli południowo-wschodniej, gdzie są duże głębokości. Widzę kilka olbrzymich motorówek i katamaran wypchany turystami. Na dużej prędkości zbliża się on do mnie na niebezpieczną odległość. Próbuję coś robić i zmieniam kurs na bezpieczniejszy, ale skipper katamaranu, podobnie jak reszta pasażerów na pokładzie, wpatrzony jest w wystraszone ptaszki mieszkające w swoim sanktuarium na wyspie. Wreszcie w porę dostrzega mnie i wykonuje odpowiedni manewr w celu uniknięcia kolizji.



Zbliżam się do wyspy Molokini.

Mapa – 6 Wyspa Molokini



Nie do użytku w nawigacji. (Not for Navigation)

Mapa - 6 WYSPA MOLOKINI

23. Rafa koralowa, rozbijana kotwicami.



Kilkanaście różnej wielkości stateczków wypchanych pasażerami, stoi na kotwicach rzuconych gdzie popadnie.

Dla odświeżenia pamięci, jak zawsze przy zbliżaniu się do nieznanego nowego miejsca, zaglądam do locji i porównuję mapki. Czytam: „...wody o głębokości poniżej 30 sążni (ok. 55 metrów) są morskim rezerwatem przyrody, gdzie zabronione jest łowienie ryb i zbieranie koralu... Dla zabezpieczenia rafy koralowej przed niszczeniem przez kotwice ustawione są bojki kotwiczne...” Myślę sobie, że dobrze byłoby zaczepić się do bojki, bo na głębokości ponad 50 metrów nie mam szans na kotwiczenie. Przypominam sobie rozmowę w kapitanacie portu Hilo i przestaję liczyć na możliwość cumowania.

Powoli okrążam wysepkę i wpływam w wewnętrzną stronę półksiężyca. To, co widzę, przekracza wszelkie oczekiwania. Kilkanaście różnej wielkości stateczków wypchanych pasażerami do granic możliwości stoi na kotwicach rzuconych gdzie popadnie. Wyobrażam sobie tą „chronioną” rafę koralową, rozbijaną kotwicami. Pełno nurkujących i sądzę, że nie tylko oglądających, ale zbierających na pamiątkę kawałki rafy koralowej, pływa na i pod wodą w pobliżu stateczków z

obracającymi się śrubami. Jak widać, przynajmniej tutaj business się kręci na pełnych obrotach. Nie wygląda to zachęcająco na zatrzymanie się w tym miejscu. Gdybym poczekał do wieczora, jak odpłynie to towarzystwo, to sądzę, że miałbym tutaj przyjemny pobyt, ale tylko do rana, zanim przypłynie następna „szarańcza”. Niestety czas goni i jak zwykle obiecuję sobie, że następnym razem nie będę się tak spieszył.

Podpływam bliżej brzegu, silnik pracuje na wolnych obrotach i robię kilka kółek. Nie decyduję się na kotwiczenie i odpływam. Dogania mnie jeden z tych zapchanych pasażerami stateczków i ku mojemu wielkiemu zdziwieniu zwalnia, jak gdyby chciał zmniejszyć falowanie przy wyprzedzeniu mojego jachtu. Nie raz wyprzedzające mnie szybkie jachty motorowe powodowały taką falę, że na łódce wszystko latało. Raz nawet podczas takiej „atrakcji” rozbił się aparat fotograficzny. Już myślałem, że to taka kurtuazja - a to po prostu znowu business! Czego się nie robi, żeby zadowolić gości? Widzę na burcie aparaty fotograficzne i kamery wideo skierowane w moją stronę. Czy moja dawno nie przycinana broda jest tak fotogeniczna? Czy moja „Varsovia”, jedyny jacht żaglowy w okolicy, jest atrakcją nie pasującą do tego komercyjnego towarzystwa? Myślę sobie - dlaczego ja mam być gorszy i tak za „darmochę” pozować do zdjęcia, jak inni robią na tym „forse”? W biednych krajach „trzeciego świata”, każde dziecko za pozowanie do zdjęcia woła o pieniądze. Znowu zastanawiam się jak ponumerować kolejność tych „światów” i dlatego na razie nie wystawiam skarbonki na opłaty za moje „komercyjne” pozowanie.

24. Business się kręci

Maui, to druga pod względem wielkości wyspa w archipelagu hawajskim. Utworzona jest z dwóch olbrzymich gór, wystających z oceanu i połączonych niskim lądem. Największą atrakcją turystyczną i miejscem rozrywek na wyspie, jest malutki i praktycznie jedyny na zawietrznym brzegu porcik Lahaina. Jest to mój dzisiejszy punkt docelowy. Wiem, że trudno tam znaleźć miejsce do zatrzymania się. Wpłynięcie do zapchanego komercyjnymi łódkami porciku nie wchodzi w rachubę. Wiem, że będę musiał szukać miejsca na kotwiczenie.

Do Lahainy mam jeszcze kilkanaście mil, dlatego spieszę się, żeby dopłynąć o przyzwoitej porze. Jedna z wysokich gór na wyspie zasłania wiatr, dlatego płynę na silniku. Wchodząc w prześwit pomiędzy nimi dostaję silny podmuch, ale całkowicie bez fali, bo niski brzeg wszystko zasłania. Zastanawiam się czy postawić żagle, jednak rezygnuję, bo widzę, że niedługo po tym, jak bym to zrobił, schowam się za następną górę. Obracam ruchomy panel baterii słonecznych, prostopadłe do wiatru i na takim „żaglu” z niewielką pomocą silnika płynę z nienajgorszą prędkością.



Lahaina, Wyspa Maui.

Wyspa Maui ze względu na bezpośrednie połączenie lotnicze z Vancouver, jest często odwiedzana przez Kanadyjczyków. Wakacyjna wizyta premiera Kolumbii Brytyjskiej, podczas ostatniej zimy, była w centrum uwagi wszystkich środków masowego przekazu. Fotografie „głowy” prowincji w trzech ujęciach, skopiowane z... kartoteki policyjnej były atrakcją szeroko komentowaną nie tylko w Vancouver i Victorii - stolicy prowincji. Pan premier nadużył napojów alkoholowych i prowadził wynajęty samochód. Miał problemy z jazdą w zgodzie z namalowanymi pasami na jezdni. Wpadł w ręce policji i na krótko dostał się za kratki. W ten sposób Maui stała się bardziej znana wśród Kanadyjczyków, co niewątpliwie zwiększyło ich zainteresowanie wakacjami na tej wyspie. Może to oni polowali kamerami na swoją banderę pływającą po egzotycznych wodach.

Zbliżając się do Lahainy muszę bardzo uważać. Można tu spotkać prawie wszystko, co nadaje się do pływania i utrzymuje się na, lub pod wodą (małe, pasażerskie łodzie podwodne, do których dowożą pasażerów szybkie motorówki). Business się kręci i nie ma czasu na wpływanie i wypływanie z portu. W górze na spadochronach ciągniętych przez szybkie motorówki odważni czasowicze spoglądają w dół. Narty wodne, jetski, windsurfery i wszystko co można sobie wyobrazić, jest tutaj do użycia, za mniejszą lub większą opłatą.

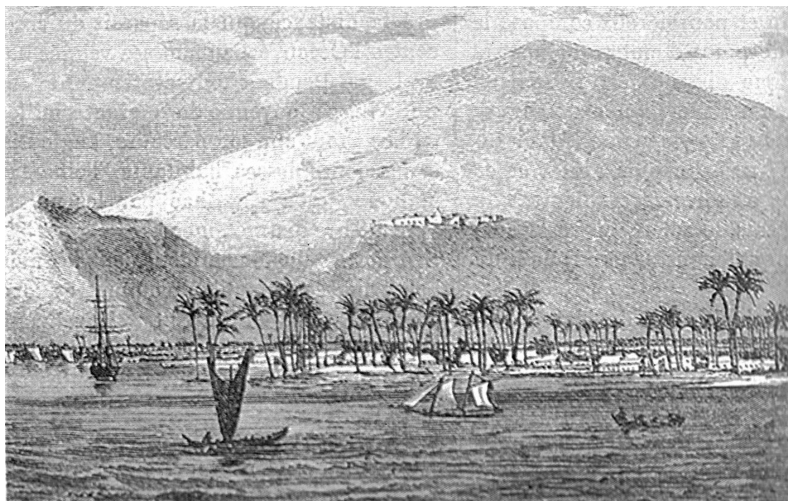
Mijam prawą burtą wejście do portu, jednocześnie uważając i omijając niezliczone ilości różnej wielkości łódek stojących na kotwicach i bojkach cumowniczych. Kieruję się na północ do trochę osłoniętej od wiatru zatoczki. Według mojej nie najnowszej locji, jest tam kotwiczowisko. Okazuje się, że wszystkie możliwe miejsca są zajęte prywatnymi bojkami cumowniczymi. Jedyne miejsca do kotwiczenia są bardzo oddalone. Do dopłynięcia do brzegu będę potrzebował napompować jeden z posiadanych pontonów.

Według moich planów, nie przewiduję już odwiedzania innych miejsc, gdzie byłby potrzebny transport na ląd. Nie chcę pompować tego głównego, dobrej jakości, który jest ładnie złożony i upchany w rufowej kabinie. Rozłożenie go i składanie, wymaga dużo pracy. Decyduję, że użyję tego drugiego, małego, który można uznać za zabawkę plażową. Dlatego rezygnuję z kotwicy i cumuję do jakiejś wolnej, nie wiadomo czyjej bojki,

blisko rampy do wodowania łódek. Po napompowaniu tej „zabawki”, zabieram pas ratunkowy i plecak. Na wszelki wypadek aparat fotograficzny i dokumenty zostawiam na jachcie. Trochę nie dowierzam pływalności tego sprzętu, ale nie martwię się, bo na dobrą sprawę mógłbym dopłynąć nawet wplaw.



Przy boje cumowniczej w Lahainie, Wyspa Maui.



Stara Lahaina, około 1870 roku. Fot. archiwum

Na brzegu, wzbudzam sensację. Dzieci pytają jak daleko płynę na tym nietypowym sprzęcie, bo na plażowicza nie wyglądam.

Krótki spacer po turystycznym kurorcie, gdzie jak zwykle wszystko nastawione jest na sprzedaż wszystkiego, co się da. Potrzebne czy nie, to nieważne, ludzie i tak wszystko kupią. Taka sama tandeta jak wszędzie, tak zwane pamiątki z lokalnymi napisami. Wczuwam się w ten nastrój i również kupuję sobie pamiątki - dwie nalepki hawajskie do naklejenia na „Varsovię” obok podobnych pamiątek z Alaski.

W porcie, jak pszczoły w ulu, uwijają się agenci i sprzedawcy różnych atrakcji turystycznych. Nawet na dopłynięcie i zostawienie pontonu trzeba wykupić w kapitanacie odpowiednie zezwolenie. Mnie to nie dotyczy, bo stoję dalej od tego centralnego deptaka turystycznego. Zmęczony tą turystyką wracam na moją „Varsovię”. Mogę nareszcie odpocząć i obejrzeć nastrojowy zachód słońca, popijając swoje piwo bezalkoholowe. Wieczorem, aż do późnych godzin nocnych słucham na żywo hawajskiej muzyki i oglądam przez lornetkę występy „hula hula” na estradzie w nadbrzeżnej restauracji.



*Naturalny falochron z rafy koralowej ostania
port Kaunakakai na wyspie Molokai.*

25. Spienione fale rozbijające się o koral

4-go lipca, czyli w święto narodowe USA o szóstej rano wypływam w dalszą drogę. Dzisiaj planuję przeskok na wyspę Molakai. Po drodze będę musiał przepłynąć przez kolejny kanał pomiędzy wyspami, ale tym razem to tylko kilkanaście mil. Molakai jest niską wyspą więc nie stanowi ona dużej zatory dla pasatu. Dlatego efekt zwiększenia siły wiatru w przewężeniu pomiędzy wyspami jest znacznie mniejszy. Pomimo, że na południowym brzegu są najpiękniejsze piaszczyste plaże, wyspa ta jest stosunkowo rzadko odwiedzana przez wczasowiczów.

Po wyjściu zza zasłony wyspy Maui, płynę równym półwiatrem. Wspaniała żegluga. Po drodze podziwiam szybko podnoszące się wschodzące słońce. Co chwila inne barwy i cienie rzucane przez zasłaniające góry. Jestem pomiędzy trzema wyspami. Po lewej burcie wyspa Lanai, najmniejsza z sześciu głównych wysp dostępnych do odwiedzania. Są tam tylko dwa porciki, do których mógłbym wpłynąć. Najbliższy jest Manele Harbor, gdzie podane na mapie głębokości nie przekraczają 6-ciu stóp, to znaczy niewiele więcej niż moje zanurzenie. Trzeba by dopasować się do odpowiedniego pływu, na co nie mam czasu. Drugi porcik Kaunalapau, znajdujący się po przeciwnej stronie wyspy, nie wygląda zbyt atrakcyjnie. Molokai wygląda bardziej zachęcająco, więc z żalem rezygnuję z zaliczenia Lanai.

Największy port na Molokai to Kaunakakai. Jest on położony pomiędzy rafami koralowymi, które tworzą naturalny falochron. Ponad półkilometrowej długości molo, łączy nabrzeże portowe z miasteczkiem. Wejście pomiędzy rafami jest dobrze oznakowane.

Ostrożnie wpływam pomiędzy spienione fale, rozbijające się o koral po dwóch stronach wąskiego wejścia. Nie widzę żadnych ludzi na pustych nabrzeżach. Duży jacht z banderą kanadyjską stoi na kotwicy. Przy nabrzeżach pełno różnej wielkości łódek. Ostrożnie manewruję, bo głębokości są poniżej 3-ch metrów.

Wreszcie dostrzegam na jednym z jachtów jedynego człowieka w porcie. Uważnie przygląda się on mojej „Varsovii” i wskazuje mi miejsce, gdzie ewentualnie mogę się zaczepić. W międzyczasie komentuje nietypowy kształt, części podwodnej mojego jachtu, bo jest wspaniała przejrzystość wody. Nie ma wątpliwości, że mam

do czynienia z prawdziwym żeglarzem. Cumuję do nabrzeża. Mój rozmówca bardzo sprawnie i szybko zawiązuje prawidłowym węzłem knagowym podaną mu cumę. Zanim manewr cumowania został zakończony, już wiedziałem, że on tu mieszka na swoim jachcie. Pływał samotnie po Alasce i po wyspach południowego Pacyfiku. Trudno uwierzyć, jak ludzie o wspólnych zainteresowaniach w tak szybkim tempie potrafią wymienić pomiędzy sobą tak dużo wzajemnie interesujących informacji.



Jedyny człowiek w porcie Kaunakakai; wyspa Molokai.

Niestety, nie planuję tutaj dłuższego pobytu. Wpłynąłem tylko dla zaliczenia wejścia do portu. Z nieukrywanym żalem żegnamy się i wychodzę z portu, uważając na fale rozbijające się o rafę koralową.

26. Zamerykanizowani Hawajczycy

Punkt docelowy na dzisiaj, to odległy o 15 mil porcik Lono Harbor. Wejście do niego jest również pomiędzy rafami z tym, że solidny kamienny falochron dobrze osłania od fal. Jedynie od południa, eksponowane wejście nie daje schronienia od nieczęsto wiejącego wiatru Kona. Na dzisiejszą noc, miejsce to wygląda na bezpieczne schronienie. Obecnie porcik ten jest całkowicie porzucony. Nikt nie używa go jako stałego miejsca postoju. Kiedyś służył on do ładowania na barki piasku z pobliskich plaż. Aktualne przepisy nie zezwalają na taką eksploatację. Przynajmniej w tym miejscu praktycznie jest realizowana ochrona naturalnego środowiska.



Bezpieczne schronienie w porcie Lono, Wyspa Molokai.

O godzinie 13:15 wpływam do portu. Z dziobu rzucam kotwicę a rufą zaczepiam się do rozsypującego się betonowego nabrzeża. Obok stoi w podobny sposób zacumowany duży elegancki jacht. Od razu domyślam się, że jego załoga to czarterowicze. Wszystko poprawnie i w odpowiedniej ilości ułożone na pokładzie. Żadnych potrzebnych w rejsie dodatków, jak kanistry na paliwo, linki, patenty itp. Para siedząca w kokpicie z nieukrywaną obojętnością zmusza się do kurtuazyjnego

pomachania ręką. Nawet na wszelki wypadek stanęli na długiej cumie z rufy, żeby nikt nie zakłócał ich spokoju.

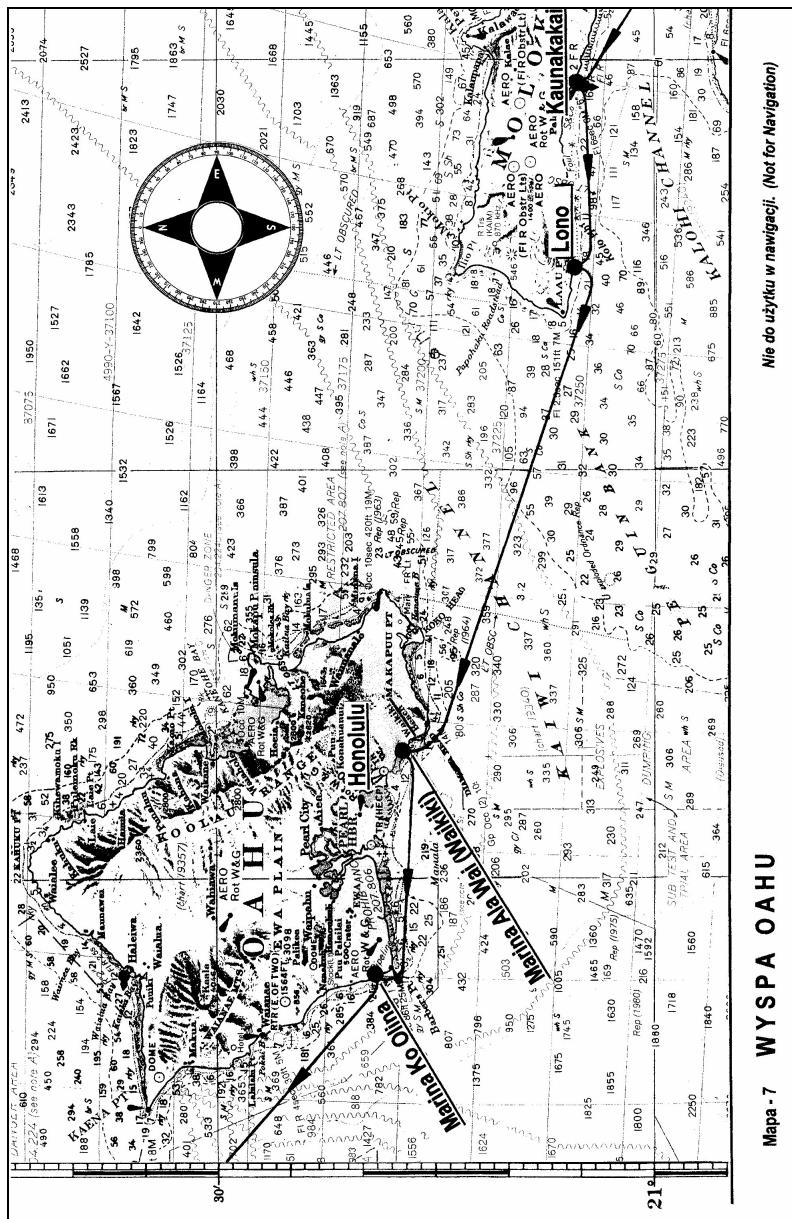
Na brzegu, w odróżnieniu od poprzedniego portu widzę wielki ruch, ale nie portowy, tylko kempingowy. Lokalni mieszkańcy, rdzenni Hawajczycy, korzystając z długiego świątecznego weekendu przybyli tu całymi rodzinami. Dzieciarnia pływa i nurkuje w basenie portowym. Dorośli popijają piwo, przygotowują się do świątecznej kolacji i rozpalają swoje „barbecues”.

Zamerykanizowani Hawajczycy nie oddalają się od swoich samochodów i namiotów dalej niż na sto kilkadziesiąt metrów. Prawdopodobnie dlatego, znowu mam okazję do oglądania ich „puszystych” figur. Dla odmiany, ja osobiście nie zamerykanizowałem się do tego stopnia i pakuję do swojego plecaka sprzęt plażowy. Tym razem nie jadę na rowerku, tylko idę na dłuższy spacer. Trochę jeszcze kulejąc, ale już bez podskakiwania, rozkoszuję się długim spacerem po rozległych, całkowicie pustych, piaszczystych plażach. Jak na razie plaże te uchowały się od komercyjnych zniszczeń środowiska naturalnego. Olbrzymi kontrast do wczoraj odwiedzanej Lahainy.

Wieczorem znowu powrót do cywilizacji. Zamerykanizowani Hawajczycy nie zapomnieli o tradycyjnych fajerwerkach organizowanych we wszystkich miastach USA z okazji Święta Narodowego. Z różnych stron wylatują w powietrze rakiety i wybuchają petardy. Takie amatorskie wykonanie w tej scenerii jest nawet całkiem ciekawe. Siedzę w kokpicie i wsłuchuję się w szum fal rozbijanych o rafę, przerywany kolejnymi wybuchami tych niecodziennych pokazów ogni sztucznych.

Zastanawiam się, czy nie spędzić tutaj więcej czasu. Do Honolulu jest już tylko jeden dzień płynięcia a do terminu odlotu do Vancouver jeszcze całe 6 dni. Dodatkowo wiadomość od „Boomeranga”, że nie pozwolili mu stać w marinie Ala Wai w Waikiki, ponieważ oczekują tam na uczestników regat przez Pacyfik; nie zachęca do wpłynięcia tam. Mam nadzieję, że z niedużą długością mojej „Varsovii” znajdę miejsce do cumowania i jakoś gdzieś się tam „przykleję”. Dlatego niezależnie od tego, co może mnie czekać, koniecznie chcę zaliczyć to wejście. Prawie każdy jacht odwiedzający Hawaje cumował w tej sławnej marinie, położonej w samym centrum wakacyjnym.

Mapa – 7 Wyspa Oahu



27. Basen jachtowy Ala Wai

Następnego dnia, 5-go lipca o godzinie 6:20 wypływam z Lono Harbour i we wschodzącym słońcu zbliżam się do następnego kanału pomiędzy wyspami. Kaiwi Channel, oddzielający wyspy Molokai i Oahu ma szerokość ponad dwudziestu mil. Tak, jak w każdym przewężeniu mogę spodziewać się silnego wiatru, jednak tym razem, ze względu na małą wysokość wyspy Molokai efekty te nie powinny być zbyt silne.

Po wyjściu na otwartą wodę, nie zasłanianą przez wyspę, płynę pchany równym wiatrem. Dopiero zbliżając się do słynnej Diamentowej Głowy (Diamond Head), zawirowania słabnącego wiatru i falowanie stają się uciążliwe. Uruchamiam silnik i podziwiam wspaniałe widoki. Malownicze domki na zboczu wysokiej góry są bardzo gęsto upchane na tarasach schodzących bezpośrednio do samego oceanu. Obserwuję i mijam miejsca, które znam z moich poprzednich lądowych pobytów. Wpatruję się przez lornetkę w Hanauma Bay, bardzo popularne dla odwiedzających Waikiki miejsce do nurkowania i oglądania wyjątkowo malowniczej i urozmaiconej rafy koralowej.



Słynna „Diamentowa Głowa” (Diamond Head).

Po minięciu Diamond Head, na wodzie zaczyna robić się gęsto. Znowu widzę: łodzie podwodne, stateczki, jachty itp., podobnie jak koło Lahainy na Maui. Co chwila przychodzą silne podmuchy wiatru odbitego od wysokiej góry. Do główek wejściowych do portu jest już blisko i decyduję się na zrzuć żagli. Wyostrzam do wiatru, ale kolejny podmuch silnie trzęsie opuszczanym grotem. „Varsovia” przechyla się z burty na burtę. Jednocześnie muszę obserwować co dzieje się dookoła na wodzie, podwiązywać żagiel, trzymać się, żeby nie wypaść za burtę i dodatkowo łapać za czapkę co chwila zrywana przez wiatr.

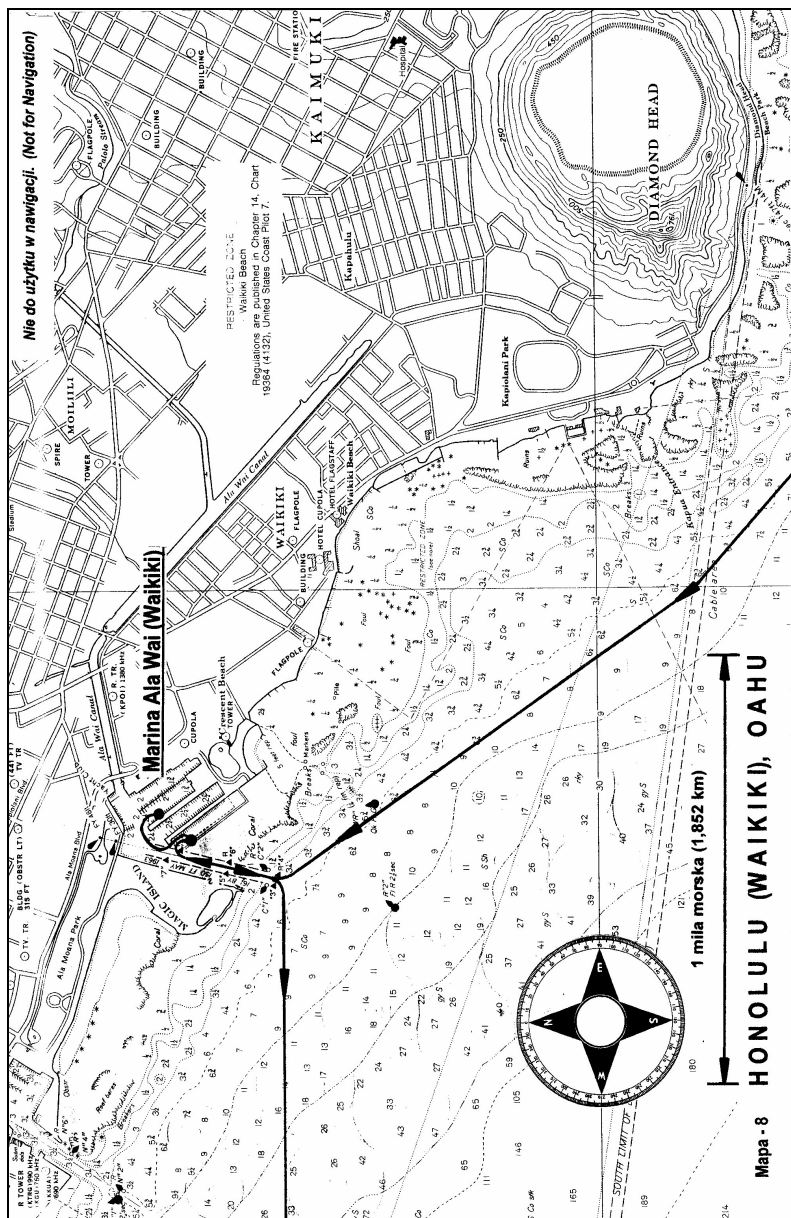
Nareszcie wszystko sklarowane i zbliżam się do wąskiego, pogłębionego kanału wejściowego do portu. Płynąc pomiędzy bojami obserwuję plażowiczów pływających na deskach po załamującej się na rafie koralowej fali - dosłownie kilkanaście metrów od burty „Varsovii”.



Hotel Hilton i wulkan „Diamentowa Głowa” to najbardziej widoczne z morza, charakterystyczne punkty Waikiki.

Przypominam sobie, mój poprzedni pobyt w tej marinie. Odwiedziłem wtedy Jurka, który na swoim jachcie „Gdańsk” stał tu przez kilka miesięcy w drodze powrotnej z Karaibów.

Mapa – 8 Honolulu (Waikiki) Wyspa Oahu



Przyleciałem samolotem tylko na jeden tydzień. Nawet na krótko wypłynęliśmy w kierunku wyspy Molokai ale szybko wróciliśmy, bo przyjemniej było stać wśród jachtów prawdziwych żeglarzy, przybyłych z całego świata. Wzajemne odwiedzanie jachtów, rozmowy i niekończące się opowieści żeglarskie nie miały końca. Japończyk, który samotnie płynął dookoła Pacyfiku zaprosił załogi kilku jachtów i częstował przygotowaną przez siebie sushi i innymi smakołykami kuchni japońskiej. Wszystko to popijaliśmy odpowiednio podaną sake. Następnie rewanżując się, na „Gdańsku” przyjmowaliśmy gości, oferując polskie, nie tylko „mocne” specjały.



Na jachcie „Gdańsk” - rok 1999.

Obecnie wpływam do portu i na tej samej kei, gdzie jak pamiętam kiedyś kwitło życie, widzę teraz pustki i dużo wolnych miejsc przy gościnnym nabrzeżu. Normalnie jachty odwiedzające basen jachtowy Ala Wai cumując do bojki a rufą lub dziobem dochodzą do nabrzeża, na którym w tej chwili widzę maszerujących w moim kierunku dwóch umundurowanych funkcjonariuszy. Podobnie jak w Hilo z odległości nie jestem w stanie rozróżnić, jaką służbę reprezentują. Tym razem oceniam, że są ważniejsi, bo idąc szybkim krokiem poprawiają bujające się w kaburach pistolety.

28. Policjanci

W Hilo, otrzymując dokumenty odprawy granicznej poinformowano mnie, że na każdej wyspie mam się meldować telefonicznie do lokalnego urzędu imigracyjno-celnego. Znam ten proceder z poprzednich rejsów na Alaskę i po otwartym wybrzeżu Pacyfiku w stanach Washington i Oregon. Ze zgłaszaniem tym zawsze był problem. We wszystkich odwiedzanych portach telefonując na podane numery, wywoływałem zaskoczenie rozmówców. Nie bardzo orientowali się, po co ja do nich dzwonię, skoro jestem już odprawiony i mam odpowiednie dokumenty. Jak zawsze wyjaśniałem, że dostałem takie instrukcje i chcę przestrzegać prawa. Po tak mocnym argumencie, urzędnik przyjmujący moje zgłoszenie zapisywał informacje. Oczywiście, zawsze musiałem dokładnie literować „egzotyczną” nazwę mojego jachtu.

Na Maui sprawę sobie uprościłem. Zanim dopłynąłem do brzegu na pontonie (mojej zabawce plażowej), było już po godzinach urzędowania. Wcześniej mogłem użyć mój telefon komórkowy. Ponieważ płać za każdą minutę rozmowy, nie musiałem tego robić. Jak na razie nie ma obowiązku posiadania telefonu na jachcie a używania UKF-ki morskiej do takiego zgłoszenia, władze nie akceptują. Takie oficjalne rozmowy, kiedy najczęściej trzeba długo czekać na linii, zawsze wolę zaliczać z automatu, gdzie nie ma limitu czasowego. Po wylądowaniu na brzegu zadzwoniłem, telefon odebrała automatyczna sekretarka. Nie musiałem tłumaczyć i wywoływać zaskoczenia. Wypaliłem jednym zdaniem plik informacji, oczywiście powołując się na instrukcje o obowiązku zgłaszania się. Miałem „z głowy” meldunek na Maui i następnej Molokai, gdzie nie mają oddzielnego numeru telefonu.

Tutaj w Waikiki, patrząc na bojowo wyglądających funkcjonariuszy maszerujących po pustym nabrzeżu w kierunku, zbliżającego się do brzegu mojego jachtu, myślę sobie, czy wyglądam na poszukiwanego przez policję kryminalistę, jakiegoś tam gangstera? Kryminały znam tylko z filmów telewizyjnych. Ale tutaj wszystko widzę w naturze. Mam nadzieję, że ci nie będą strzelać, tak jak w dawnych czasach radzieccy żołnierze do jachtu,

który we mgle, z uszkodzonym silnikiem wpłynął do wojskowego basenu w porcie Świnoujście.

Uspokajam się, ale cały czas analizuję a może to w związku zaostreniem kontroli granicznej po 11-tym wrześniu 2001, coś nie tak załatwiłem i teraz - „mają mnie”. A może, jak niektórzy twierdzą, wyglądam podobnie do Bin Ladena... Oj! Oj!, lepiej tutaj o tym nawet nie myśleć.

Podpływam bliżej na odległość głosu i pytam, czy są może urzędnikami imigracyjnymi, bo większość służb ma podobne granatowe mundury. Zanim otrzymałem odpowiedź, zorientowałem się, że to policjanci i przyszli interweniować w jakiejś sprawie na jachcie stojącym nietypowo przycumowanym wzdłuż na samym końcu nabrzeża.

Spokojnie łapię się za bojkę z dziobu i podaję cumę rufową na brzeg, gdzie właśnie pojawili się jacyś ludzie. To kanadyjscy wczasowicze zainteresowali się banderą i zadają dużo pytań. Myślą, że jestem francuskojęzycznym Kanadyjczykiem z Quebec, bo pisownia „Varsovia” jest podobna do francuskiej Varsovie.



Kanadyjscy wczasowicze zainteresowali się banderą.

Lato w pełni. Jest bardzo gorąco, parno i duszno. Piję dużo wody, żeby nie odwodnić organizmu. Wiem, że nie wolno mi chorować, ponieważ nikt mnie nie zastąpi i muszę być stale

pełnosprawny. Wystarczy mi kłopotów z powracającą do zdrowia nogą. Słońce praży pionowo pod kątem prostym. Dobrze to dla panela baterii słonecznych, ale nie dla mojej głowy. Czapka z daszkiem to najważniejsza część ubioru, szczególnie tutaj, gdzie wysokie wieżowce, hotele w Waikiki skutecznie zasłaniają wiatr.

Z największą przyjemnością robię sobie prysznic na nabrzeżu polewając się wodą z węża. Nie zapominam też o „Varsovii”, przecież ona, to druga połowa powodzenia mojego rejsu. Jej też musi być gorąco, bo rozsychające się drewno na pokładzie, często skrzypi i trzeszczy, dlatego dokładnie polewam ją wodą. Sam ubieram się w czystą i suchą, nie lepiącą się od potu koszulkę.

Pakuję do plecaka dokumenty i oczywiście tak jak zawsze butelki z wodą. „Kto ze sobą nosi - ten się nie prosi”, to stare powiedzenie sprawdza się na każdej szerokości geograficznej. Pomimo, że mój dolar kanadyjski bardzo poprawił swoją relację do „brata” z południa, to gdybym miał kupować wodę w kurortowych sklepikach, budżet jachtowy bardzo by ucierpiał. Z lodami jest inna sprawa, tego nie da się przechowywać w warunkach jakie mam na jachcie. Główny artykuł moich lądowych zakupów, to właśnie lody, które kupuję bardzo często.



Przy gościnnej kei w marinie Ala Wai.



Lato w pełni. Jest bardzo gorąco.

29. Plik formularzy

Wyciągam z rufowej kabiny mojego składaka i pedałuje po ponad półkilometrowym nabrzeżu. Wiem, że w każdej marinie jest tablica z napisem zabraniającym jazdy na rowerze. W razie czego będę tłumaczył, że to mój „wózek inwalidzki”, powołując się na moją skrzywoną stopę. Na brzegu, przed wejściem na nabrzeże, zatrzymuję się przy tablicy informacyjnej. Widać, że podobne interpretacje nie są odosobnione i na tablicy oprócz zwykle wymienianych tylko rowerów, jest długa lista innych, zabronionych do użytkowania sprzętów na kołach, takich jak wrotki, deskorolki, hulajnogi itp.

W biurze mariny udaję zaskoczenie i zdziwienie, że nie mogę stać na tym miejscu, „dowiadując się”, że basen jachtowy czeka na jachty regat „Transpacific”, które nie wiadomo kiedy przyplyną! Część miejsc, na których zwykle cumują goście, udostępnili na ten okres dla lokalnych jachtów. Z tego powodu, zamiast bujnego życia towarzyskiego na kei, nabrzeże świeci pustkami.

W marinie Ala Wai jest długa lista oczekujących na stałe miejsce. Wiedząc o tym, podczas mojego wakacyjnego pobytu w Waikiki, kilka lat temu, pomyślałem sobie, że warto byłoby

zapisać się na taką listę. Tak na wszelki wypadek. Nie wiadomo, co i gdzie będzie człowiek robił na stare lata. Oglądając wtedy inne jachty „szukałem” miejsca, na którym „Varsovii” byłoby najlepiej. Moja żona śmiała się z tego i na pewno myślała sobie: „co ten stary - znowu coś głupiego wymyślił”. Wygrzewając się na plaży komentowała: „na tej łupince!... przez ocean? Ach ... niech sobie pomarzy!”

Ja osobiście zamiast plażowania, biegałem do różnych marin. W Ala Wai dowiedziałem się, że średni czas oczekiwania na stałe miejsce, to 5 do 10 lat, w zależności od wielkości jachtu i statusu pobyтового właściciela: obywatelstwo, miejsce stałego zamieszkania itp. Ocenilem, że w mojej sytuacji dopiero na okres emerytalny jest szansa doczekać się na swoje miejsce. Wypełniłem więc plik formularzy i podałem pani urzędnicze. Ta odpowiednio przejrzała, zrobiła notatki i zapytała, jaką formą płatności chcę uregulować roczną opłatę w wysokości - nie pamiętam dokładnie, ale chyba było 100 dolarów. Moje zdziwienie nie miało granic. To się nazywa interes: sprzedawać coś, czego nie ma, nie wiadomo kiedy i czy w ogóle będzie. Oczywiście zrezygnowałem i pani urzędniczka, bez zdziwienia, wszystkie te moje „poufne” dane osobiste, tak skrupulatnie wypisane na formularzach, włożyła do maszynki tnącej na drobne kawałki. Na pewno nie byłem pierwszym, ani ostatnim klientem „nie znającym się” na robieniu amerykańskiego bussinesu.

Obecnie stoję w tym samym biurze mariny, przy tej samej długiej ladzie. Zastanawiam się, jaka „niespodzianka bussinesowa” może mnie tu dzisiaj spotkać. Pan urzędnik tłumaczy, że nie mogę stać i muszę szukać cumowania gdzieś indziej itp. Życzliwie sugeruje mi inne możliwości. Wiem, że obok „Boomeranga” czeka na mnie wolne miejsce, jednak chcę, chociaż jedną noc, postać w Waikiki. Przez sentyment do tego miejsca.

Miła rozmowa i widzę, że ten sympatyczny urzędnik, naprawdę chce mi pomóc. Proponuje chwilowo wolne miejsce przy pomoście dla małych łódek, gdzie „Varsovia” powinna się zmieścić. Cena za jedną noc, aż trudno uwierzyć tylko 4 dolary i 60 centów. Dostaję do wypełnienia formularze. Kilka kartek, dziesiątki pytań, kilka podpisów, w różnych miejscach, czytanie i składanie 12-tu (słownie: dwunastu) parafek przy poszczególnych

punktach długiego kontraktu, co wolno a czego nie, podczas czasowego, jednonocnego pobytu. Pan urzędnik rządowy (marina jest własnością stanu Hawaii) nie traci czasu, kopiuje moje dokumenty: paszport, dokument odprawy granicznej oraz oficjalny dokument rejestracji w kanadyjskim rejestrze okrętowym, który nie mieści mu się w kopiarce i ma problemy z redukcją. Na koniec wypisuje na następnym formularzu oficjalne zezwolenie na... jeden dzień, a właściwie kilkanaście godzin pobytu. Wreszcie przychodzi do płacenia i życzy sobie 9 dolarów 60 centów. Nie pytam się skąd różnica. Jestem zmęczony tym wszystkim, płacę i łapię pokwitowanie, na którym jest napisane: wystawienie dokumentów: suma - 5.00 \$.

Żał mi hawajskich podatników, bo tych, którzy płacą roczną opłatę za bycie na liście oczekujących wcale mi nie żal. Jeżeli ktoś chce tracić pieniądze na takie wydatki to niech podtrzymuje kulejącą gospodarkę. Na pewno urzędnik na państwowej posadzie zarabia na godzinę znacznie więcej niż ja zapłaciłem za jego „ciężką pracę”.

Wracam na jacht, ale tym razem po długim pomoście prowadzę rowerek, bo postawiłem parafkę przy punkcie nr. 1 - „zakaz jazdy na rowerze...itd.” Zakaz picia alkoholu był dopiero w punkcie nr.3, a zakaz niszczenia mienia stanowego w punkcie Nr.5 - to mniej ważne, bo podatnicy mogą pokryć ewentualne szkody, ale ja musiałem podpisać ten punkt, bo może jako „przybysz z dalekich stron” mógłbym tego nie wiedzieć i coś zniszczyć. Zakaz działalności komercyjnej - dopiero punkt Nr.11, to jest „przestępstwo o małej szkodliwości”, bo i tak wszyscy „kręcą” swój interes.

Teraz nie dziwię się, dlaczego wcześniej policja interweniowała na innym jachcie. Jak widać powodów mogło być bardzo dużo. Ciekaw jestem, z którego „paragrafu” z parafką byli oni oskarżeni? Widziałem rower na ich pokładzie!! Oj..oj! Lepiej zamiast jazdy na rowerze, kuśtykać bolącą nogą, niż dostać się za kratki.

Wreszcie zmęczony docieram na jacht. Dobrze, że jestem sam, kapitan i załoga w jednej osobie. Gdybym miał załogę to wszyscy musieliby chodzić do złożenia podpisów i dwunastu parafek.

Kopie tych dokumentów zachowuję na pamiętkę. Jak na stare lata, nie będę miał siły na żeglowanie, to będę wspominał rejs i pokazywał swoim wnuczkom, te osobliwe dokumenty.

**STATE OF HAWAII
DEPARTMENT OF LAND AND NATURAL RESOURCES
DIVISION OF BOATING AND OCEAN RECREATION**

NOTICE TO TEMPORARY PERMITTEES

Notice is hereby given that violation of the following rules, regulations and policies may result in **IMMEDIATE TERMINATION** of the temporary mooring permit or the refusal to issue a new temporary mooring permit. No other notice or warning will be given prior to your vessel being required to vacate the harbor for failing to comply with the rules and regulations listed below.

You are responsible for complying with all the rules and regulations for this facility, not just the ones listed below. Copies of the rules are available at our office for purchase.

- Initials *[Signature]*
1. No riding of bicycles, mopeds, motorcycles or any type of vehicle on docks, piers and/or walkways.
 2. No person shall store, place, leave, deposit or abandon vessel, structure, supplies, materials, gear or substance on catwalks, piers, sidewalks or any other public areas.
 3. Liquor shall not be consumed at any State small boat harbor facility except on a vessel issued a mooring permit.
 4. Causing or allowing excessive nuisance, noise or other activity which disturbs the peace and quiet of neighboring permittees or which violates any state law or local ordinance is prohibited. Permittee is responsible for the actions of any and all persons on board and invitees.
 5. Tampering with or damaging state property is prohibited.
 6. No Dogs, Cats or other domestic pets: a) On a vessel not the property of the owner of the pet, without consent of the vessel's owner, or b) In any public place within a small boat harbor, except when under control of the owner by leash, cord, chain eight feet in length or less. Owner is responsible for prompt removal of animal waste.
 7. Littering of land areas, waters and/or polluting water is prohibited.
 8. Working on vessels which creates excessive noise or leaves deposits of any kind on other vessels or state property is prohibited.
 9. Allowing your temporary mooring permit to expire without vacating the harbor and failing to obtain a new temporary mooring permit or an extension on or before the expiration date on no more than **TWO** occasions.
 9a. 1st Time on _____ 9b. 2nd Time _____
 10. Staying aboard a vessel without paying the required fees for any and all persons staying aboard. Permittee is responsible for any and all persons on board and actions thereof.
 11. Commercial activity is prohibited.
 12. Moored dinghies shall be secured to the host vessel and/or within the host vessel's berth in such a way as to not hinder navigation or exceed the length of the assigned berth.

I have read, initialed and understand the above and agree to abide by all rules, regulations and policies. Failing to initial and sign this document will result in the non-issuance of a temporary mooring permit.

Jerry KUSHNER *[Signature]* July 25.03 0-30416
Print Name Signature Date Permit No.

Print Name Signature Date Permit No.

12-cie punktów do podpisania, czego nie wolno robić w marinie. Wyobrażam sobie gościa, który wynajmuje pokój hotelowy na jedną noc. Musi on i wszystkie jego osoby towarzyszące, 12 (słownie dwanaście razy) podpisać podobny dokument.