

Nasz rejs...

AGN PRZE

**Śniadanie
Wielkanocne na
Oceanie
Atlantyckim i to
w jakich
warunkach.
Łódeczka, bo nie
śmiałem napisać
jacht, aby nie
zostać
wyszdyzonym,
o długości 5.5
metra, szerokości
2.45 metra - no
cóż, po prostu
klasa Micro na
Atlantyku. Nie do
wiary, sam
momentami
zastanawiam się
czy to nie sen.**

Wojciech Skórski

Ale, ale, oczywiście, jajka opisane kolorowymi flamastrami, czyli piśranki do natychmiastowego spożycia. Biała rzodkiew gotowana, bardzo delikatna o specyficznym smaku, ser żółty, konfitury z truskawek, pomarańcze, piernik w poliwęcie czekoladowej, kawa, kakao do wyboru, lub jedno i drugie, najlepiej razem. Rum biały z Teneryfy, drinki na bazie Sangrii. Oto obraz stołu wielkanocnego, o powierzchni z grubsza 0,5 metra kwadratowego. Ocean łaskawca pozwala nam te smakołyki spożyć razem w mesie,

ESSA

Z ATLANTYK

ponieważ tódka od doby płynie sama. Rumpel na ekspandorach, grot na kontrazocie, fok wypchnięty na spinakerbomie.

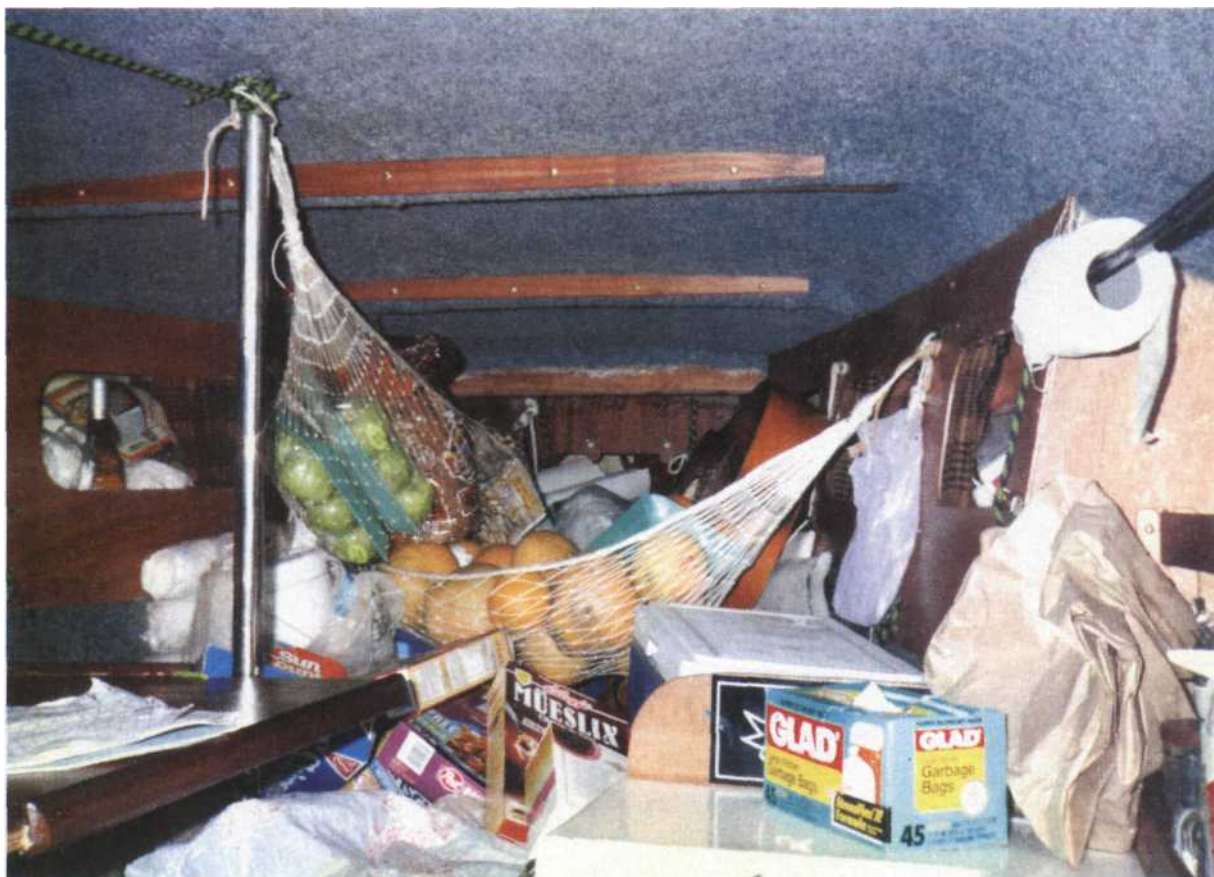
Płyniemy sobie całkiem spokojnie w kierunku południowo-zachodnim z prędkością 2,5 - 3 węzłów, wiatr wieje równomiernie z kierunku WNW z siłą odpowiadającą dwóm stopniom w skali Beauforta. Wspaniałe, najprzeróżniejsze odcienie niebieskiego, od błękitu, lazuru do dark blue, które oferuje nam morze i niebo. Kolorystykę uzupełnia motylek pomarańczowo-brązowy, który za chwilę odleci i wszystkie jego kolory mieszają się w ogniwie łańcucha pokarmowego. Święteczny nastrój dodatkowo podtrzymu-

ją Placido Domingo i Jose Carreras. Słucham festiwalu muzyki hiszpańskiej z rozgłośni na Kanarach. Dal-
szy ciąg Świętecznego Dnia to leżenie bykiem, no i dogadzanki, czyli kurczak 'a la Alicja, kasza gryczana, papryka, zupa pomidorowa. Wlałem trochę za dużo wody, trudno, będzie na trzy dni, kolacja już bez wybryków, jeśli można tak potraktować kanapki z czosnkiem. Z obowiązku zapisuję; kończy się chleb, niestety, dwa bochenki już spleśniały.

Rozglądam się po tódce, no cóż teraz parę rzeczy chętnie bym zmienił. Jest zbyt mało specjalnych miejsc na rzeczy osobiste; mydło, przybory do golenia, szczoteczka do zębów itp. Miejsca w ogóle jest do-

syć, ale na niektóre nasze dobra powinny być specjalnie zaprojektowane, dopasowane schowki, i co najważniejsze, umieszczone tak, aby były bardzo łatwo dostępne. Kuchinka umieszczona jest pod stołem na kardanie. Na szczęście, pomyślałem przedtem o tym, aby stół można było podnosić do góry i obracać go, z czego zresztą niejednokrotnie korzystaliśmy. Oczywiście, powinny być stałe miejsca na radionamiernik, mapy, ołówki, latarkę itp. O czym dokładnie wcześniej wiedzieliśmy.

I tak, powoli zbliżamy się do kuszącej próby stworzenia idealnego jachtu, próby, którą od czasu do czasu podejmują znane żeglarskie czasopisma, opierając się na doświad-



czeniu i przemyśleniach znakomości żeglarskich. Problem ten wraca co jakiś czas. Jak sobie przypominam stworzony przez nas wiele lat temu, ten wymarzony, wyśniony jacht, dziób miał oparty o Amerykę, a rufę o Europę. Nie będę już wspominało najprzeróżniejszych udogodnieniach, wymysłach, bajerach i luksusach.

Natomiast winien jestem wyjaśnienie; skąd się wzięło dwóch facetów na oceanie, w „łupince” odpowiadającej wymogom klasy Micro, chcących przepłynąć Wielką Wodę.

Otóż, 2-3 lata temu uległem wypadkowi samochodowemu. Przeleżałem dwa miesiące i w tym czasie narysowałem linie teoretyczne nowego jachciku, takiego trochę do turystyki, trochę do ścigania się. Mój kolega Kazio Kwasiborski, który płył ze mną, miał ochotę spróbować swoich umiejętności jako szkutnik. Zaczął robić formę w/g mojej dokumentacji. I tak po mniej więcej dwóch latach mieliśmy do dyspozycji niedokończoną formę łódki, a życie szło swoim torem i płałało najprzeróżniejsze figle, często niezbyt przyjemne, a jeszcze częściej bardzo nieprzyjemne. Tak, powoli dojrzał we mnie pomysł: *A jakby sobie gdzieś popłynąć*. Gdzie, to jest stosunkowo proste - palec na mapę i już. Ale na czym, to już jest pytanie. No i rozwiązanie nasunęło się

samo - zrobić własnoręcznie łódkę, po pierwsze to taniej, po drugie nie jestem wtedy od kogokolwiek zależny. Jeśli ma być tanio, to znaczy, że musi być mała. Pomysł skryształizował się. Ale jak zwykle czegoś brakowało, aby od pomysłu przejść do czynu.

Ciekawe... czy zastanawialiście się kiedykolwiek ilu wielkich odkryć, podróży nie byłoby gdyby nie zawody miłosne? Ile poematów, utworów nie zostało by stworzonych? Jak wielu mężczyzn pchnęło to do desperackich przedsięwzięć. I nie wiadomo teraz z perspektywy czasu, czy lepiej było im życzyć szczęścia u ukochanej osoby, czy lepiej (dla wynalazków, rozwoju), że ich miłość nie spełniła się. I tą przysłowiową kroplą przepetniającą czarę, nie wstydę się tego powiedzieć, w moim przypadku było rozstanie z miłością mego życia. No cóż, rozpacz, smutek, żal, ale uczucie nie wygasło! *Łódka* *AGNESSA*

od imienia mej (teraz już niestety byłej) ukochanej. Mówiąc *cherchez la femme*, w tym, jak i w wielu innych wypadkach będzie się niezbyt dalekim od prawdy.

Sama budowa łodzi trwała około dziesięciu tygodni. Poza warunkami technicznymi, które musiała spełnić jako łódka klasy Micro, postawiłem dodatkowo parę wymogów odnośnie bezpieczeństwa i jak mi się wte-





dy wydawało - wygodny. W sumie komory wypornościowe miały objętość ponad jeden metr sześcienny przy masie łódki (bez prowiantu, wody, narzędzi) 560 kg. Maszt, bom, spinakerbomy były wypełnione pianką poliuretanową. Zrezygnowałem z luku przedniego i dostępu do achterpiku z zewnątrz, zostały natomiast okna. Zamocowaliśmy parę dodatkowych uchwytów niezwykle trwale zespolonych z kadłubem (pokładem) do zamocowania life lin. Kosz dziobowy i rufowy, solidne, do tego sztor-mreling, którego linka była z kevlaru (sic!) o średnicy 6 mm. Kokpit został podzielony w poprzek deską w połowie długości, poprzedni kokpit to było tak zwane lotnisko. Między zejściówką a deską została właminowana wzdłuż skrzynka z włókna szklanego, która podzieliła przednią część kokpitu na dwa małe kokpiciki. Dostęp do skrzyni był z zewnątrz, tam też trzymaliśmy butle jednorazowe z propanem butanem, a do drugiej jej części, hermetycznie odizolowanej, mieliśmy dostęp od środka, pod zejściówką, gdzie zresztą skoncentrował się największy bałagan. Do spania dwie hundki oraz siedzenie na lewej burcie i tak zwany trójkąt z przodu od masztu do dziobu. Woda została umieszczona pod kokpitem w kanistrach 5, 10, 15 i 25 litrowych. W sumie 200 litrów. Cała nasza siłownia to akumulator 120 Ah i parę latarek: górnicze „czołówki” i ulubiona latarka Kazia tzw. „dymanka”. Używając jej robiło się mnóstwo hałasu, ale bez wątpliwości wyrabiało się „uścisk dłoni”.

Wszystko, dosłownie wszystko, od chusteczek, zapatek, majtek, soli, ryżu, do prześcieradeł, swetrów zaspawaliśmy w worki foliowe. Jedzenie (mięso w wekach) przygotowała nam wkładając w to wiele serca i umiejętności Ala. W słoikach mieliśmy upchane kurze żółdki, wołowinę, schab, kurze biusty, kiełbasę, polędwicę, boczek. W sumie pięćdziesiąt słoików. Bez wątpliwości wielką satysfakcją dla producenta jest to, iż żaden z weków nie zepsuł się, a ostatnie trzy zjedliśmy po 10 miesiącach (tak, to nie żart), naprawdę, po 10 miesiącach przechowywania

na łódce, smakowały wspaniale. Generalnie wzięliśmy to co zwykle, czyli różne kasze, ryż, trochę kartofli, rzodkiew, czosnek, ogórki. Zupy przeważnie błyskawiczne, typ „orientalny”, trochę skondensowanych przecierów. Jako uzupełnienie: owoce, soki w puszkach, wino w kartonach, bo tanie i nie tłucze się, trochę czekolady, cukierków, gotowych ciast, jak również trochę ciast w proszku. Kawa i kakao, tego ostatniego zresztą używałem głównie do zabijania obrzydliwego smaku wody.

Łódka powstała w stosunkowo krótkim czasie. Pierwotnie zamierzałem wyruszyć w grudniu - styczniu z Wysp Kanaryjskich na Barbados, później poszpendać się trochę po Karaibach i przez Florydę do Nowego Yorku na obchody związane z 500-

<http://kormoran.aplus.pl>

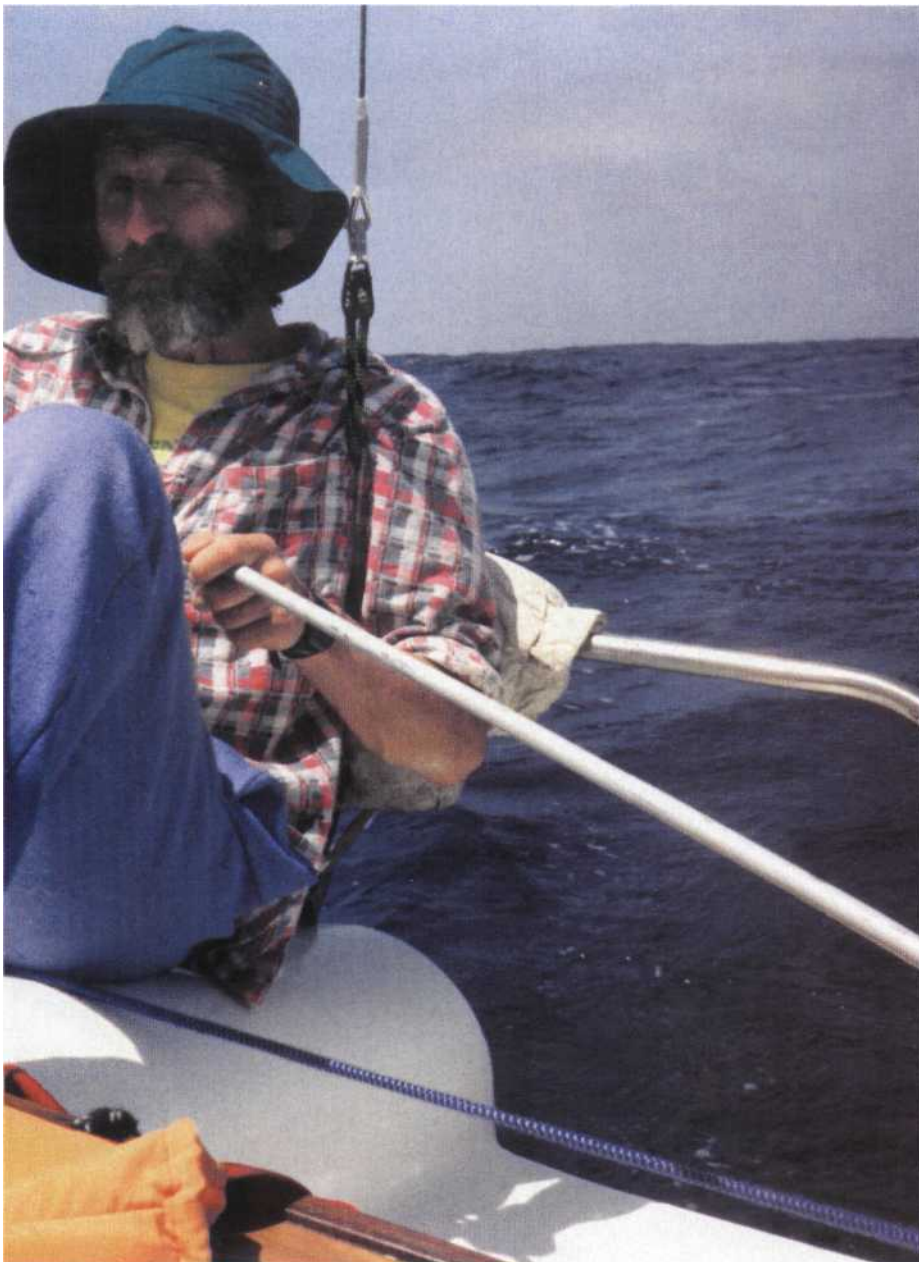
leciem odkrycia Ameryki przez Kolumba t.j. w dniu Święta Narodowego USA. Niestety, okazało się, że kieszeń nie wytrzymała tego tempa i wiele czasu spędziliśmy na organizowaniu finansów, co bardzo dezorganizowało przygotowania. Minęły kolejne terminy i być może jeszcze teraz staliśmy na wózku, gdyby nie szczęśliwa pomoc „AGF-Ubezpieczenie SA” w osobie jej prezesa Andrzeja Walczaka i zastrzyku gotówki. Umożliwiło to nam szybkie dokończenie prac i przetransportowanie łódki na wózek, za samochodem, do Kadyksu. Ale to już był koniec marca. A przedtem, przedtem musiałem znaleźć kogoś, a może raczej namówić kogoś, kto chciałby płynąć i miał wystarczająco dużo czasu. Prawdę mówiąc okazało się, że nie bardzo jest w kim wybierać. Ci, z którymi chciałbym płynąć, nie mieli czasu, inni którzy wyrażali ochotę, nie odpowiadali mnie. I tak po pewnym czasie popadłem na Kazia, który mniej więcej po 3-4 tygodniach namysłu powiedział: *O.K. jadę*. Jak sądzi jeden z moich przyjaciół, przynajmniej z dwóch powodów jest to dobry wybór; Kazio jest mały, zajmuje mało miejsca i niewiele je. Dodatkowo, jak mi się wydawało jest spokojnym facetem, sternikiem morskim z dużą praktyką, no i nauczycielem geografii, a znajomość tego przedmiotu nie jest bez



znaczenia przy szukaniu drogi do Ameryki. Tak to poprzez zbieg różnych okoliczności i uwarunkowań spędziliśmy razem około 10 miesięcy, począwszy od budowy łódki, rejs przez Atlantyk i później pobyt w USA. Nie będę mówił, że nie wiedziałem jakie niebezpieczeństwa niesie ze sobą taka wyprawa we dwóch, na tak małej powierzchni, w tak długim czasie, gdy wszystko się zahacza począwszy od drobiazgów, a skończywszy na myślach.

To jeden z motywów, który co jakiś czas będzie wybijal się ponad inne. Walka pomiędzy różnymi problemami to jakby swoistego rodzaju walka między grupami instrumentów

gdy zabraknie dyrygenta. Niektóre problemy nagle rozbrzmiewają z siłą wręcz niewyobrażalną, jakby wszystkie blachy i drewna sprzymierzyły się przeciw całej orkiestrze, mało nie rozwałę tej małej salki - czaszki. Na szczęście czasem braknie im koordynacji, a co za tym idzie i oddechu więc smyczki mogą wygrać swoją frazę pilując ponad miarę, bo udaje im się dojść do głosu. Czasem są to niewinne podchody pod dyrygenta, by go znieacka zaskoczyć, nim się zorientuje wświdrowując się w ucho, mało mu oczy nie wyskoczą z bólu. Tak, owszem, czasem celowo dawałem dojść do głosu problemom mniej ważnym aby zagłuszyć inne,



to znowu te najbardziej dzięki pu-
szczałem swobodnie, aby się wyha-
sały, wyszumiały, osiągnęły apo-
geum, by później samoistnie opadły.
Cały czas żywiąc tę nadzieję, że ja je
kontroluję, że to ja trzymam wodze
i jednym ruchem potrafię je uciszyć.
Jednak wszystko brzmi najlepiej, gdy
nie ma dysonansów. Pięknie, gdy to
jest wynikiem wewnętrznego „klaru”-
w innym przypadku to jest ciężka, O!
jaka ciężka praca. Nie mniej ciężka
praca, tyle że fizyczna czekała nas
przed samym wyruszeniem. Wyru-
szyliśmy z Nowego Dworu. Przeje-
chaliśmy parę tysięcy kilometrów do
Kadyksu (Hiszpania), z trzydniowym
postojem w Szwajcarii koło Lucerny

u mego przyjaciela Ursa, gdzie do-
konaliśmy zamiany samochodów.
Urs pożyczył nam dwulitrowego te-
renowca wraz z synem Kandydem ja-
ko kierowcą. Jechaliśmy prawie bez
przerw gdyż Janusz – który wiozł nas
z Polski - teraz miał zmiennika. Zaje-
chaliśmy do Real Nautico Club, gdzie
mimo kłopotów językowych, udało
nam się dosyć sprawnie za pomocą
dźwigu zestawić łódkę z przyczepy,
przykręcić balasti wieczorem wisząc
jeszcze na dźwigu, lekko oparci ki-
lem o keję wydaliśmy pożegnalne
przyjęcie dla Janusza i Kandyda, któ-
rzy następnego dnia wracali do do-
mów, Kandyd do Ebikon, a Janusz do
Legionowa. A my, ciach łódkę do wo-

dy. Wielką sensację wśród miejsco-
wych żeglarzy wzbudził Kazio, który
śrubkując długim wiosłem z barkasa
przeprowadził *AGNESSE* na koniec
pomostu. Jeszcze bardziej zdziwili
się, gdy okazało się, iż nie mamy sil-
nika. A kiedy na koniec sami posta-
wiliśmy maszt nie czekając na dźwig,
który był zajęty, zyskaliśmy ich wiel-
ką przychylność. Poprzednio patrzyli
na nas trochę jak na straceńców, któ-
rym może lepiej nie pomagać, bo to
takie przykładanie ręki do ich tzn. na-
szej zguby.

Miasto tymczasem szykowało
się do przyjęcia żeglarzy z całego
świata. Jakie to wszystko znajome -
Hiszpanie to jednak bratnie dusze,
zupełnie jak u nas - bałagan i wszy-
stko na ostatnią chwilę. Nie wiem jak
oni mogli zakończyć wszystkie roz-
babrane prace w ciągu miesiąca, bo
już tylko tyle czasu zostało do przy-
bycia żaglowców i dziesiątków ja-
chtów. No, ale to ich zmartwienie.
My tymczasem szykowaliśmy łódkę,
uzupełnialiśmy prowiant, zwiedzali-
śmy Kadyks. Trochę kronikarsko - pa-
miątkowych zdjęć, przy robieniu któ-
rych rozsypał się Kazia aparat. Od
tego momentu robiłem zdjęcia
swoim trochę wysłużonym, bo ku-
pionym z drugiej czy nawet trzeciej
ręki, aparatem Fuji. Ma on jednak je-
dną olbrzymią zaletę – można nim ro-
bić zdjęcia pod wodą do głębokości
dwóch metrów. Woda więc dlań nie
jest straszna i jako aparat „jachtowy”
jest wręcz znakomity. Gdy już nie wy-
padało dłużej zwlekać (a i kasa w por-
tach szybko pustoszeje) i udawać, że
jeszcze mamy coś ważnego do zro-
bienia - 4 kwietnia o trzeciej w no-
cy, przy wysokiej wodzie opuścili-
śmy Kadyks.

Wiał zachodni wiatr o sile 6°
Beauforta co, po mniej więcej pół go-
dzinie, gdy wyszliśmy z osłaniają-
cych nas falochronów i nabrzeży do-
kładnie odczuliśmy, halsując przez
następne trzy cztery godziny pod
wiatr. Płynęliśmy z pełnym grotem
i średnim fokiem, po wyhalsowaniu
się, odłożyliśmy się prosto na połu-
dnie. I jak później okazało się był to
nasz najlepszy przelot dobowy, bo
przemierzaliśmy 162 Mm, wręcz nie-
wyobraźalną odległość jak na tak kró-

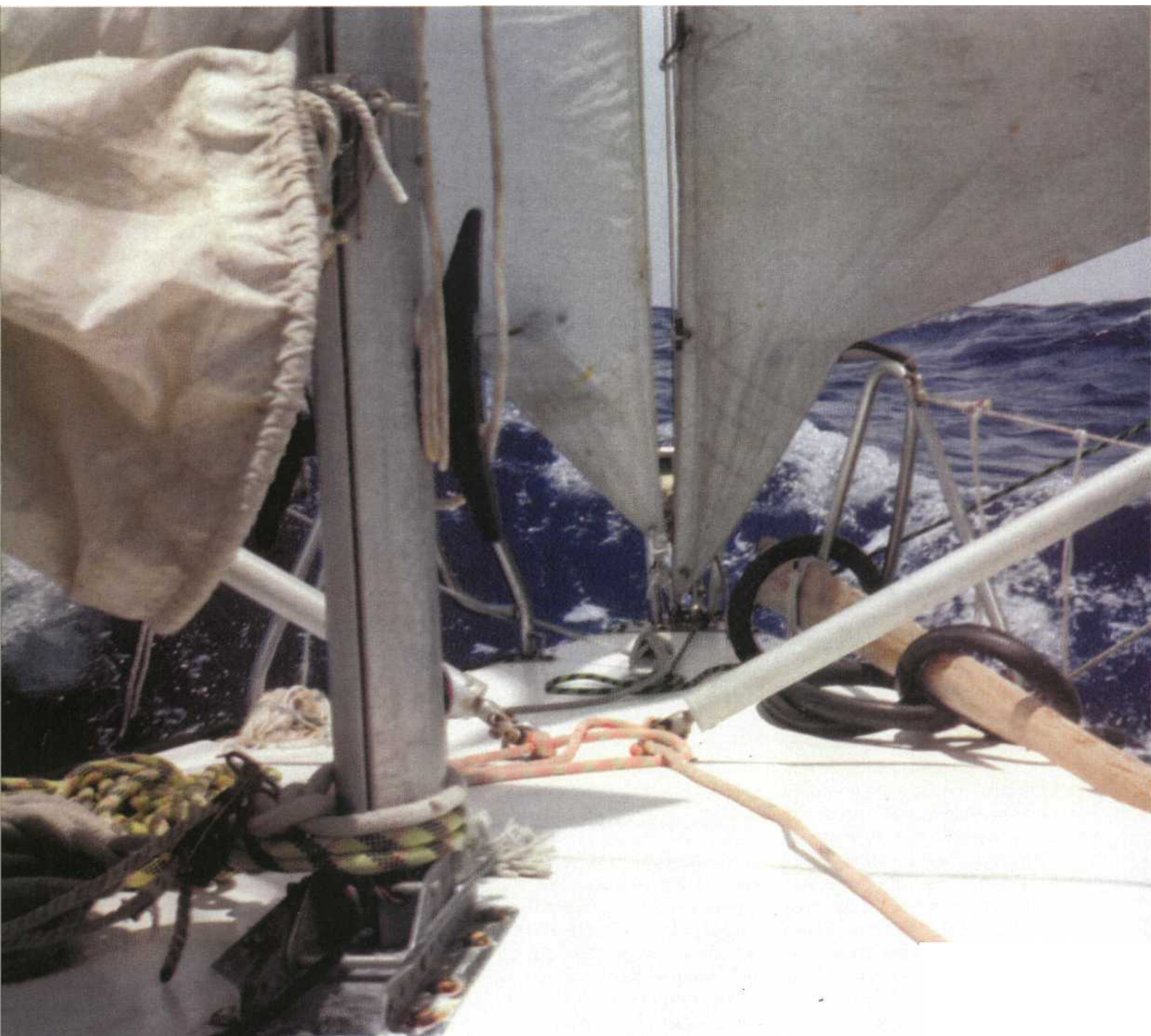
tką tódkę. Dla AGNESSY to też był swego rodzaju chrzest i sprawdzian. Prawdę mówiąc, tych trzech godzin pływania w listopadzie po Zalewie Zegrzyńskim przy bardzo umiarkowanym wietrze, można nie liczyć.

Łódka żwawo gnała przed siebie, jakby chciała powiedzieć: *Koniec złądem, z ziemskimi sprawami, trzeba o tym zapomnieć, teraz wio! I tak nie odrobimy straconego czasu, ale przy-*

kładajcie się chłopcy!" gnała wzdłuż nadbiegających atlantyckich fal, a my staraliśmy się nie przeszkadzać jej i przystosować się do warunków, które sami sobie stworzyliśmy i które miały być naszym udziałem przez ponad pół roku.

Płynęliśmy na południe wzdłuż Teneryfy baksztagowym wiatrem, coraz silniejszym który od 6° B w ciągu trzech godzin wzrost do 8° B i nie wy-

dawało się, aby na tym zamierzał spasaować, tak że wkrótce płynęliśmy już tylko na fok. Widzialność z każdą chwilą pogarszała się, zaczęły przelatywać nad nami fractusy. I jak zły omen zacząłem wspominać przepiękne różowo fioletowe smugi wychodzące promieniście gdzieś z daleka, znad oceanu, które zobaczyłem przed dojściem do Kanarów. Jednak największe emocje zgotował nam kuter ry-



backi uciekający do portu przed sztormem. Z włączonym autopilotem na pełnym gazie, odchylił się od kursu i wali na nas z lewej strony w pół burty, a myz ograniczoną zdolnością manewrową na foczku przy 8° B kursem baksztagowym. Szczęśliwie udało nam się zejść mu z drogi. Na kutrze nikt zapewne nas nie dostrzegł, mimo iż mieliśmy włączone światła pozycyjne na topie masztu. Nie myślę,

aby obserwowali monitor radaru, a jeśli tak, to ciekawe czy pojawiło się na nim echo naszego reflektora radarowego? A tymczasem wiatr stale wzmagał się, aż wkrótce doszedł do końca skali naszego wiatromierza - 35 m/s. Jechałem tak jak w swoim życiu na żadnym jachcie nie jechałem. Przedem otwierała się dolina fali, a gdy nadbiegająca fala podnosiła rufę do góry, miałem wrażenie, że wykatapultuje mnie z kosza rufowego wprost w tę dziurę w wodzie, którą za chwilę zwały wody zaleją. AGNESA zachowywała się wspaniale, z jednej strony - unosząc się jak korek i nie pozwalając się zalać, z drugiej - osiągając prędkość 8 węzłów. To była szalona jazda. Ja też zachowywałem się jak wariat, pełna ekstaza. Tak, że jadąc po grzbiecie fali z wiatrem, w huczącej obok wodzie, niejednokrotnie krzyczałem, wydawałem z siebie nieokreślone dźwięki, myślę, że w dość wysokiej tonacji. Trochę jak zabawa w kotka i myszkę z tym, że zamiast kota był tygrys. Czasem, jednak, fali udawało się nas dopaść, wpadała do kokpitu wymiatała wszystko, by po chwili przez otwartą rufę wylać się z powrotem. Groza ogarniała mnie, gdy znajdowaliśmy się w dolinie, między falami i gdy pomyślałem sobie: *jeśli fala z tyłu i ta z przodu chciałyby się nad nami zamknąć z pewnością przykryłyby nas razem z masztem*. Czasem z tyłu nadchodził pomruk, hurkot, harkot, to szła „Ta” ponadprzeciętna, załamująca się, z olbrzymią stono białą grzywą fala. Och, wyb-

rażnia w takich momentach jest niewskazana. Zastanawiałem się, czy któraś z fal nie zroluje nas, nie przelecimy przez dziób prosto w tę wodną jamę. Cała sztuka zatem polegała na odpowiednim ustawieniu się rufą do fali, by nie dać się obrócić bokiem. Przypomniałem sobie opisy, jak to na żaglowcach zakazywano sternikom oglądać się do tyłu, bowiem gdy nadchodziła fala - olbrzymia fala potrafili uciec od steru. Często stanowisko przy kole sterowym było obudowane od tyłu, aby nawet gdy sternik się ogłądał, nie mógł nic zobaczyć. Myślałem: *teraz jest wspaniała pogoda do żeglowania, wprawdzie dla mojego „żaglowca” trochę za ostro, ale jazda jest piękna, porywająca, wręcz zapierająca dech w piersiach*. Najwspanialszych wrażeń doświadczałem, gdy udało się usadowić łódkę na grzbiecie fali, by dać się nieść w kipiącej, syczącej, bulgoczącej pianie. Czułem wtedy pod łódką tę olbrzymią moc, moc fali, całego oceanu. Niosła, porywała i pchała pospołu z wiatrem naszą maleńką łupinkę do przodu. Jeden niepewny, nieostrożny ruch sterem i natychmiast fala zrzucała z siebie ciężar i leciała gdzieś, gdzieś w dal, aby skończyć swój bieg bijąc mocno o brzeg, a być może pieszcząc delikatnie piaski, kołyszając statki w portach czy, odbiwszy się od falochronów, powrócić w ocean.

Fot. Wojciech Skórski

Jest to fragment książki, która ukaże się wkrótce nakładem Biblioteki Rejsu.

