

W hangarze stoi stary, drewniany kadłub regatowego jachtu z lat międzywojennych. Pianki do wymiany są zaznaczone kredą. Obok leży gruby pień mahoniu pocięty już na deski, z których powstaną nowe klepki. Wychodzimy na słońce. Idziemy po starej, drewnianej kei, która ugina się lekko pod naszym ciężarem. Przed nami 20 żaglówek. Wszystkie podobne do siebie, drewniane, gaflowe.

Andrew Goltz*

ŻEGLARSKI SKANSEN



Dobrnęliśmy do naszego jachtu, który nazywa się HUSTLER III. W załodze byli jeszcze: 20-letni syn kapitana oraz jego 10-letnia córka i jej koleżanka. Zapakowaliśmy bagaż na jacht. W oczach młodej uczennicy zobaczyłem zdziwienie. Córka kapitana wytłumaczyła jej, że będzie spała w forpiku. *Przecież to jak w trumnie!* - protestowała.

Jacht był przykryty czymś w rodzaju namiotu, który kapitan ze swoim synem złożyli w kostkę i wrzucili do forpiku. Później nastąpiła operacja opuszczania dachu, który dzięki słupkom i zawiasom był wzniesiony ok. 40 cm powyżej ścian kabiny, aby podczas posto-



jów można było się w niej swobodnie poruszać.

Nie było żadnego silnika. Łódka była masywna, mahoniowa, miała 9 m długości, głęboki kil z balastem, drewniany maszt. *Na pewno nie jest zbyt zwrotna* - pomyślałem sobie. Kapitan dał rozkaz *oddać cumy*. Syn złapał długi, siedmiometrowy kij, tzw. quant i zaczynając od dziobu, pchając go barkiem szedł powoli aż do rufy. Przekręcając lekko kij, wyciągał go, wracał na dziób i powtarzał manewr. W ten sposób dotarliśmy do miejsca odpowiedniego do postawienia żagli.

Syn wyskoczył z rond anchor (kotwicą), wbił w brzeg i zaczęła się operacja stawiania żagli. Najpierw trze-

ba było przygotować foka. Była jedyna duża różnica w stosunku do praktyki polskiej. Tylko jeden szot! Lik dolny foka był przyczepiony do małego bomu, na końcu którego zamocowano krótką linkę z oczkiem. Kapitan nie przyczepił szota bezpośrednio do foka, ale do szekli przy lewej burcie koło dziobu. Przewlekł szot przez oczko przy bomie i prowadził go prawą burtą do kokpitu.

Stawianie grota na łódce gaflowej nie jest takie proste. Potrzebne są trzy liny, żeby wykonać ten manewr. Na początku, unosimy dirkami bom i wyjmujemy krzyżak, który trzeba trzymać, by nie wpadły do wody. Później gafel został podniesiony do poziomu. Syn ope-

rował throat halyard (gardała), a kapitan stojąc w kokpicie obsługiwał peak halyard (pikfał). Gdy gardała był już prawie całkiem wybrany, kapitan przymocował prowizorycznie pikfał i pomógł synowi wybrać gardała, aż był napięty jak cięciwa łuku. Później wybrał pikfał. Teraz topenanta została zlużowana i wkrótce postawiliśmy foka. Płyniemy. Kanał, który był wąski, tak że dwie żaglówki ledwie mogą się mijać, wił się jak wąż. Przepłynęliśmy około pół kilometra i dopłynęliśmy do szerszej rzeki (około 40 m). Tu zaczęło się halsowanie. Krajobraz przypomina Holandię. Horyzont płaski, przerywany od czasu do czasu drzewami lub starym wiatrakami. Wzdłuż rzeki trzeci-



na, za nią niski wat (rzeka płynęła powyżej poziomu łądu). HUSTLER szybko rozpędał się po każdym zwrocie. Po 5 km dopłynęliśmy do rzeki Bure - następne rozwidlenie. Na lewo kurs do Yannouth (dawny słynny port rybacki i główne ujście Norfolk Broads do morza). *Wtamtą stronę fajne żeglowanie, ale to już nie dla początkujących* - tłumaczył kapitan. My popłynęliśmy w prawo. Po pół godzinie widzimy kamienne ruiny starego opactwa. *To robota Henryka VIII*. Tam, gdzie kiedyś była wieża, dziś kolejna ruina, tym razem wiatraka. Połączenie wiatraka i kościoła tworzy

niesamowity, surrealistyczny widok.

Zaczęło się ściemniać. Trzeba było znaleźć miejsce żeby zacumować. Wszyscy byliśmy zmęczeni, nikomu nie chciało się gotować. *Pięć kilometrów stąd będzie pub* - stwierdził kapitan, więc się zgodziliśmy, że dzisiaj kolacja w pubie będzie najbardziej rozsądnym rozwiązaniem. Następne rozwidlenie, wąska rzeka Ant, około 12 metrów szerokości wiła się między drzewami, których robiło się coraz więcej. Zrobiło się naprawdę ciemno. *Niedługo będzie most* - stwierdził kapitan spokojnie. Z jednej i z drugiej strony pojawiły się zacumowane łódki, w tym dużo motorówek i od czasu do czasu żaglówka. Nigdzie nie było wolnego miejsca. Pięćset metrów przed nami światła przejeżdżających samochodów zdradzały zbliżający się most. Wpadłem w lekką panikę. Płynęliśmy jeszcze całkiem szybko. Nie bardzo było miejsce, żeby się odwrócić. Raptem kapitan powiedział: *Jest wolne miejsce*. Jakies linki wybierane, drugie luzowane, fok zrzucony, gafel tylko częściowo. Zwalniamy. Stoimy!

Kapitan dał rozkaz na szybkie klarowanie. *Dzisiaj nie stawiamy namiotu. Może nie będzie padać*. Wzdłuż rzeki była ścieżka, którą szliśmy przez zupełną ciemność aż do asfaltowej drogi. Niedaleko restauracja. Bardzo zadowoleni zastukaliśmy do drzwi. *Już skończyliśmy podawać kolację* - powiedziała uśmiechnięta pani - *ale niedaleko jest pub*. Długi marsz asfaltem. Załoga zbuntowana. Docho-

dzimy do pubu. *Trzeba będzie pocze-kać jakieś pół godzinki*. Dwie godziny później nasza kolacja była gotowa. Wszyscy się zgodzili, że pierwszy wieczór mógłby być lepszy.

Następnego dnia rano lekka mgła. Nikt się specjalnie nie spieszył. Wy płynęliśmy około 11.00. Na początku wracaliśmy drogą, którą żeglowaliśmy poprzedniego wieczora. Rzeka Ant wydawała się jeszcze węższa i bardziej kręta w świetle dziennym niż w nocy. Dokąd dzisiaj płyniemy? *Jeżeli się uda, to do Wroxham Broad. Chciałbym ci pokazać, na czym polegają Broads*. Kierunek wiatru nam sprzyjał, ale jego poddmuchy stawały się coraz słabsze. Drzew było coraz więcej, zbliżała się do nas Wherry - ket gafłowy, kuzyn legendarnych barek z tego rejonu, tak zwanych Norfolk Wherries.

Jednym z atutów wysokiego żagla gafłowego jest fakt, że tapie wiatr, który przechodzi nad drzewami - powiedział kapitan. - *Ich gafel jest dużo wyżej niż nasz* - i rzeczywiście, duży biały jacht powoli zaczął nas wymijać. Po kilku godzinach dopłynęliśmy do wioski Horning. Malownicze, stare domki, ale już robiło się późno. *Odwiedzimy to miejsce jutro* - stwierdził kapitan dając nam do zrozumienia, że dzisiaj nie będzie tutaj postoju. Budynki się skończyły, drzewa coraz gęstsze, posuwaliśmy się coraz wolniej. Zaczął zapadać mrok. Zauważyłem, że kapitan lubił pływać o wiele dłużej niż inni. Pojawiła się szpara w drzewach. Kierując się na nią raptem znaleźliśmy się

na szerokim jeziorze Wroxham Broad.

Tak naprawdę to w porównaniu do naszych Mazur ten Broad wydawał się małym stawikiem, ale dowiedziałem się, że to jedno z najsłynniejszych jezior w Norfolk. Regularnie odbywają się tu prestiżowe regaty. Broads to stare, zalane wodą torfowiska. Połączone z pobliskimi rzekami tworzą wspólny teren do żeglowania. Na jednym z nich - Barton Broad - uczył się żeglować Nelson. Nareszcie zaczął wiać stały, chociaż lekki wiatr. HUSTLER pokazała, jak dobrze halsuje w takich warunkach.

Kapitan wysłał syna na dziób i kazał wyciągnąć mu namiot z forpiku. Zmieniamy kurs, zwalniamy. *Drop m-dweight!* Klarowanie żagli, podniesienie dachu, stawianie namiotu. Zapalamy lampę naftową w kabinie i w jej złotym świetle przygotowujemy kolację. Jedynym luksusem na naszym jachcie jest kuchenka gazowa w kokpicie. Po kolacji wycieczka do pubu. Było nas za dużo, żeby wszyscy mogli dopłynąć na łąd naszym malutkim pram dinghy (bączkiem), więc musieliśmy to zrobić na dwie tury. Znowu długi spacer przez mrok, ale tym razem, ponieważ byliśmy po kolacji, humory dużo lepsze. Po 20 minutach szybkiego marszu doszliśmy do starego, grzbietowego mostu w Wroxham. Niedaleko fajny pub, stół do grania w pool (bilard), dobre piwo z beczki.

Rano było słonecznie i dmuchał

dobry wiatr

do żeglowania. Po śniadaniu postawiliśmy maszt i żagiel na pram dinghy. Najpierw syn, a później córka kapitana zaczęli się popisywać swoimi umiejętnościami żeglarskimi. Dzisiaj mieliśmy się pożegnać z synem, który wracał do Walii na studia. *Ciekawe, jak sobie poradzą bez niego* - pomyślałem.

Wróciliśmy do miasteczka Horning, gdzie przycumowaliśmy przy „The Swan Inn.” Kolejna gra w pool (bilard) (córka jest zapaloną entuzjastką) i bardzo dobre piwo. Po obiedzie kapitan stwierdził, że zrobi próbę żeglowania w nowym składzie. Syn tylko w roli obserwatora. Córka awansowała do roli I oficera, a jej przyjaciółka dostała stopień chłopca pokładowego.

Stawianie żagli poszło sprawnie. Płyniemy. Wiatr słabnie, zaczynamy się cofać, I oficer bierze ster, kapitan guant, kilka razy nas popycha. Znowu żeglujemy. Syn jest już pewny, że nic złego się nam nie stanie. Kapitan wybiera miejsce, żeby go wysadzić. Jeden bagaż w jedną rękę, drugi w drugą, skok i już jesteśmy sami. *Dzisiaj po południu nie będziemy płynąć daleko. Chciałbym ci pokazać bardzo fajny kościół*. Dopłynęliśmy do Ranworth Broad. Kościół był naprawdę wyjątkowy. Wysoka, wąska nawa

z lektorium z XIII w. Na ścianach fragmenty starych fresków, które były zamalowane i zniszczone podczas wojny domowej Cromwella z królem Karolem I. Wejście na wieżę stromymi schodami i żelazną drabiną. Wspinaliśmy widoki na odległość 20 kilometrów. Naliczyliśmy 7 wież kościelnych. Widać było jezioro, które jest rezerwatem przyrody i dużo lasów.

Następnego dnia zatoga obrała sobie za cel powrót do Hunters Yard, żeby wziąć gorący prysznic. Wszystko odbywało się wzorowo. Dziewczyny po kolei operowały fokiem. Córka brała ster wtedy, gdy kapitan zajmował się czymś innym. Dopływając do Hunters Yard miałem okazję zobaczyć w świetle dziennym manewr, który był dokonany pierwszego wieczoru. Sto metrów przed przystanią kapitan oddał córce ster i zrzucił fok. Wraca-

jąc do kokpitu wybrał dirki, aby bom się trochę uniósł w powietrze. Kiedy wjechaliśmy do kanatu przylegającego do warsztatu, spuścił trochę pik, operując nim z kokpitu. Żagiel już pracował bardzo słabo. Biorąc ster kapitan wystąpił oficerem, żeby przyczepił odbijacz do prawej burty, a potem wystąpił ją na dziób i dał rozkaz, żeby wyskoczyła z cumą dziobową. Córka owinęła sznur dookoła polera (bollard), ster ostro na lewo i bez żadnego uderzenia zatrzymaliśmy się. Wieczorem frytki w pubie, oczywiście bilard (pool), a na końcu prawdziwa rozkosz - gorący prysznic.

Został tylko jeden dzień. Córka zdecydowała, żeby płynąć do Acle, *bo tam jest dobry pub*. Wiatr był fajny, trzeba było trochę pohalsować i obie dziewczyny zdobyły praktykę w operowaniu żaglami i sterem. Dopłynęliśmy do Acle już późnym po-

łudniem, tak że na pub nie było aż tyle czasu, na ile sobie zasłużył.

Wracaliśmy cudownym, późnym popołudniem. Lekka mgiełka sprawiała, że słońce dawało ciepłe, złote światło. Lekki wiatr umożliwiał naszej nowej uczennicy samodzielne sterowanie jachtem. Posuwaliśmy się coraz wolniej. Wiatrak i kilka drzew zastłoniły wiatr tak, że prąd i odpływ morski zaczął nas ściągać do tyłu.

Kapitan wziął guant, odepchnął cztery razy, wypłynęliśmy z „cienia” i znowu płynęliśmy do przodu. Mrok przyniósł wzmocnienie wiatru. Dojechaliśmy do Hunters Yard późno, ale bez kłopotów. Byliśmy ostatnią żaglówką, która wróciła. Na drugi dzień o 9.00 wszyscy musieli opuścić żagłównię. Zdecydowałem, że przed opuszczeniem tego miejsca muszę się dowiedzieć czegoś więcej o tym żywym skansenie żaglówek z innej epoki.

Fot. Andrew Goltz

* Andrew Goltz - „Andy”

Posiadający statek zameldowany w Wielkiej Brytanii obywatel Europy obdarzony niezwykłym urokiem osobistym i całkiem nie brytyjską fantazją. Entuzjasta i propagator klasyki w żeglarskim, kulturze morskiej i podejściu do dam. Wynik - sześcioposobowa drużyna wilcząt.

W 1992 r. w Swanage przez przypadek spotyka grupę „4 Refy” żeglującą „RUTKIEM” - od tej chwili datuje się jego zainteresowanie polskim ruchem szantowym i coraz bliższe kontakty z żeglującymi lechitami.

Percy Hunter zbudował warsztat i całą flotę na początku lat 30. Później biznes przejął jego syn, a po jego śmierci, w 1969 roku rodzina sprzedała wszystko radzie hrabstwa Norfolk. Już wtedy był to ostatni warsztat, który oferował oryginalną flotę na wynajem, bez żadnych przeróbek, silników, nowoczesnych ulepszeń. Rada hrabstwa Norfolk założyła „Norfolk County Sailing Base”, coś w rodzaju uczelni żeglarskiej dla szkół. Flota nie nadawała się zbytnio do szkolenia dzieci, wpływy były niewielkie, łódki niszczały. Cztery lata temu rada hrabstwa zdecydowała, że już ich nie stać na jej utrzymanie. Wielu ludzi myślało, że byłaby to wielka tragedia, gdyby taka historyczna flota została rozdzielona. Powstała fundacja charytatywna, której udało się kupić warsztat i całą flotę. - opowiada młoda, energiczna dziewczyna, Lisa Morgan.



HUSTLER I - bliźniacza jednostka



Pram dinghy - szeroka, płaska stewa dziobowa oraz lugrowy żagiel to jej cechy charakterystyczne

-A kim byta ta osoba, która wpadła na pomysł wykorzystania społecznych sił, żeby to uratować?

- To byłam ja - odpowiedziała Lisa skromnie. - Akurat zdecydowałam się wrócić do pracy na pół etatu po urodzeniu dziecka. Pomoc w warsztacie wydawała mi się naprawdę ciekawa. Pierwszego dnia mojej nowej pracy wszyscy się dowiedzieliśmy, że warsztat i cała flota ma być sprzedana. Zapytałam kolegów, czy myślą, że to zwariowany pomysł, żeby starać się to jakoś ratować. „Rób Lisa to, co uważasz za słuszne,” - odpowiedzieli. - Skontaktowałam się z prasą, zrobił się duży szum, dużo ludzi oferowało pomoc. Powstała fundacja, dostała duży fundusz z loterii narodowej i udało się namówić radę hrabstwa, żeby nam to wszystko sprzedali. Jest to naprawdę unikat.

