

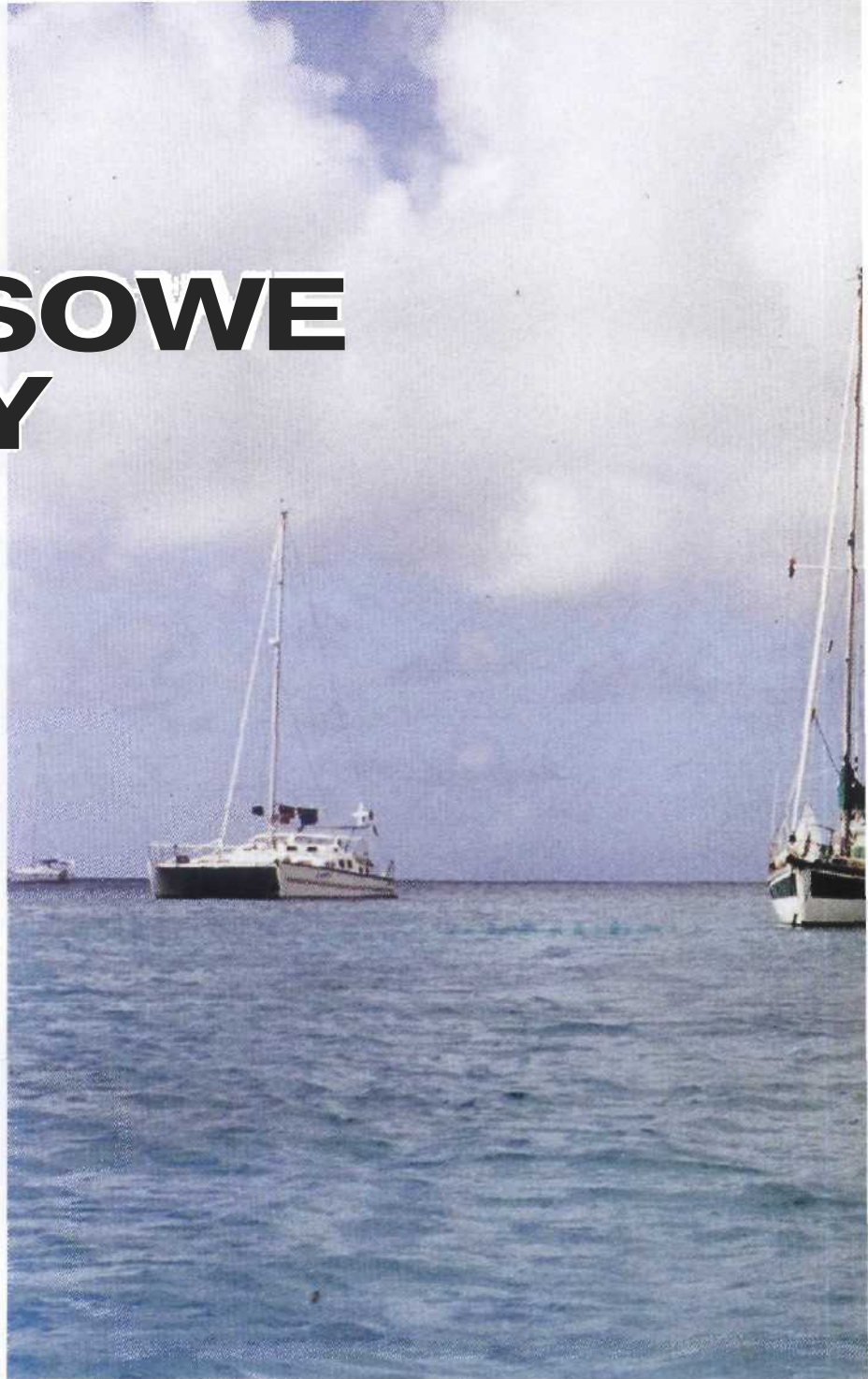


TURKUSOWE LAGUNY

W żadnym chyba innym zakątku ziemi nie ma większego wyboru egzotycznych krajobrazów: wygasłych i czynnych jeszcze wulkanów, zielonych dolin, łagodnych i ostrych wzgórz, pasm górskich i malowniczych zatok z setkami zacumowanych tam jachtów. Karaiby są wciąż legendarnym zakątkiem świata odkrytym przez podróżników renesansu, poszukujących mitycznych Antillas.

Marek Tarka

Pomysł opłynięcia Antyli dojrzał wśród nas przez 12 miesięcy. Kompletujemy wreszcie załogę, w skład której wchodzi kapitan Zbysław Zbyszyński z Lublina, Marian Rapacewicz - sternik jachtowy z Kocka, Sławomir Kozłowski z Warszawy i niżej podpisany. Blisko rok poświęciliśmy na konsultacje z pływającymi po Karaibach Polakami i żeglarzami z USA, badanie możliwości wyczar-



PERŁA ATLANTYKU kotwiczy w Zatoce Sainte-Anna na Martynice

terowania jachtu, ustalenie terminu i wybranie linii lotniczej

14 stycznia lecimy przez Paryż samolotem Air France na Martynikę. Przelot to połowa kosztów (ponad 900 USD) całej trwającej trzy tygodnie wyprawy. Po ośmiu godzinach lotu, wypełnionym do ostatniego miejsca Jumbo Jetem lądujemy w Fort de France na Martynice. Tuż czeka na nas, mieszkający obe-

nie w USA, kapitan Andrzej Plewik. Z lotniska taksówką, za 50 franków francuskich, jedziemy na kotwiczowisko zatoki Fort de France, gdzie na kotwicy stoi *PERŁA ATLANTYKU* - czternastometrowy słup o blisko 100 metrach kwadratowych żagla.

Jest późny wieczór, temperatura 25°C, pada ciepły deszcz. W Polsce w tym czasie jest śnieg i mróz.



Pierwszy ranek na Karaibach przywitał nas bezchmurnym niebem i upałem dochodzącym na pokładzie do 40°C.

Jest sobota. Ulice Martyniki niemal bezлюдne. Sklepy zamknięte. Otwarty jedynie market spożywczy, gdzie robimy zakupy i zapasy prowiantu na pierwsze dni rejsu. Sobota i niedziela na Martynice to dni, kiedy nie można uzupełnić nawet

wody pitnej i paliwa. W zatoce nie ma kei, cały prowiant trzeba przewozić pontonem.

Wdzięki Martyniki

Wreszcie stawiamy kłiwra i baksztagiem płyniemy do malowniczej zatoki Grand Anse de Arlet. Podobnie jak w Fort de France każda wyprawa na brzeg wymaga użycia pon-

tonu. Les Anses de Arlets to malownicze turystyczne miasteczko położone nad jedną z bardziej popularnych wśród żeglarzy zatok Martyniki, największej i najbardziej uprzemysłowionej wyspy Małych Antyli odkrytej przez Kolumba w 1502 roku.

Pod panowanie francuskie wyspa dostała się w 1635 roku. Toczyły się o nią boje między Francuzami i Anglikami. Pod kilkuletnie panowanie tych



Ekskluzywne kotwiczowisko Zatoce Young Island Cut na wyspie Św. Wincenta

ostatnich wyspa dostała się na przełomie XVIII i XIX wieku. Tutaj, podobnie jak na innych wyspach Antyli, obejrzeć można forty strzegące wejść do głównych zatok i portów wyspy. Ostatecznie wyspa w 1946 roku została podobnie jak Gwadelupa zamorskim departamentem Francji.

Wyspę zamieszkuje blisko 400 tysięcy ludzi, z czego większość to Murzyni i Mulaci. Do najliczniej odwiedzanych przez turystów miejscowości Martyniki należy stolica kraju Fort de France z zabytkową zabudową kolonialną powstałą w XVII, XVIII i XIX wieku. Każdego roku Martynikę odwiedza ponad ćwierć miliona turystów, głównie z Francji. Omijając tę wyspę, podobnie jak Gwadelupę, turyści z USA, Niemiec i Skandynawii, a głównym powodem tego są trudności w porozumiewaniu się z tubylcami w języku angielskim. Po angielsku dogadać się można jedynie w większych hotelach, bankach i przy odprawie paszportowej.

Martynika jest znanym producentem rumu, bananów i innych

owoców tropikalnych. Na wyspie tej urodziła się Józefina - wspaniałej urody kreolka, która później została żoną Napoleona i cesarową Francji, a malowniczy cypel Caravelle stanowił inspirację twórczości Gauguina. Odwiedzając tę wyspę można jeszcze zobaczyć pozostałości miejscowości Saint-Pierre, nazwanej Pompejami Antyli, która w 1902 roku została całkowicie zniszczona wskutek wybuchu wulkanu Mount Pelee.

Długie Polaków rozmowy

W Zatoce Grand Anse de Arlet obok naszej *PERŁY ATLANTYKU* zakotwiczył *AKSAK*. jacht pływający pod polską banderą, którego właścicielem jest były Lublinianin, obecnie obywatel USA - Jarosław Neczaj-Hruzewicz.

Znany jest on także jako członek załogi jachtu *CZARTORYSKI*, który pod kapitanem Andrzejem Plewikiem w 1982 roku, w stanie wojen-

nym, wymknął się do USA (epopeję tę opisujemy w artykule pt. „Feniks z mielizny” na stronie 60. (Red.)

Kapitan Andrzej Plewik, który podczas ucieczki do USA dowodził *CZARTORYSKIM*. teraz z żoną Krystyną rozpoczął nowe życie na własnym jachcie *PERŁA ATLANTYKU*. Jest to pływający, pod banderą USA, dom, w którym jego właściciel żegluje po morzach i oceanach. Unikając zim w Stanach Zjednoczonych cały rok spędza na pokładzie jachtu, żeglując wzdłuż archipelagu Antyli.

Podobne życie na pokładzie *AKSAKA* pływając pod polską banderą wybrał drugi chemik z załogi *CZARTORYSKIEGO* Jarosław Neczaj-Hruzewicz.

Na Świętą Łucję

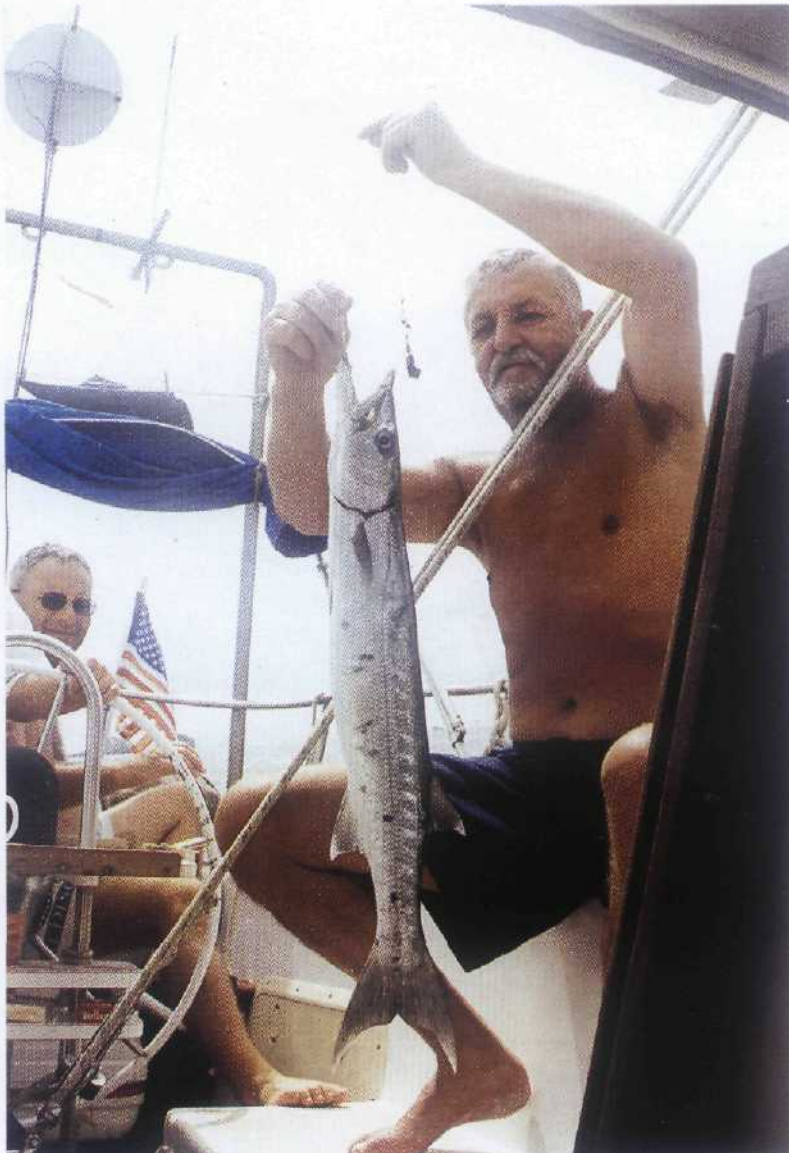
Po trzech dniach pobytu na Martynice żegnamy kapitana Hruzewicza i po odprawie paszportowej, przez Cieśninę Świętej Łucji płyniemy baksztągiem z prędkością 6-7 węzłów na wyspę o tej samej na-

zwie. Po pięciu godzinach wspaniałego żeglowania wpływamy do Zatok Rodney Bay. Cumujemy przy kei i po koniecznej, płatnej jak na wszystkich wyspach odprawie paszportowej - 25 dolarów karaibskich (USD = 2,6 dolarów karaibskich) – udajemy się taksówką (40 dolarów karaibskich) do Castris - stolicy Wyspy Świętej Łucji. Jest to zapyziała dziura, a połowę jego obszaru zajmuje targ, na którym można kupić wszystko. Jednak walory turystyczne wyspy sprawiają, że należy ona do najchętniej odwiedzanych przez żeglarzy.

Podobnie jak inne wyspy Karaibów także i tę wyspę zamieszkują głównie Murzyni i Mulaci. Przed przybyciem Europejczyków wyspa Świętej Łucji zamieszkiwana była przez Indian. W 1502 roku dotarł do niej Krzysztof Kolumb. Podczas rywalizacji kolonialnej o wyspę walczyli Francuzi i Anglicy. W 1803 roku stała się ostatecznie własnością Anglików. Od 1979 roku wyspa jest niepodległym państwem należącym do Brytyjskiej Wspólnoty Narodów.

Malowniczy krajobraz wyspy Świętej Łucji ukształtowany został przez erupcje wulkaniczne. Widoki i klimat sprawiają, że jedną z najważniejszych gałęzi gospodarki jest turystyka. Większość obiektów turystycznych znajduje się na zachodnim wybrzeżu wyspy. W jej południowo-zachodniej części znajduje się szereg stożków wulkanicznych nazywanych Pitons. Najstynniejszymi są te najbardziej charakterystyczne dla krajobrazu wyspy – Petit Piton i Gros Piton. W ich pobliżu wznosi się czynny wulkan, wokół którego występują gorące siarkowe źródła. U jego stóp leży miasteczko Soufriere, która to nazwa pochodzi od francuskiego słowa soufre - siarka. Od 1979 roku wyspa jest niepodległym państwem wchodzącym w skład Brytyjskiej Wspólnoty Narodów.

Z najbardziej chyba urzędzonej na wzór europejski mariny w Rodney Bay, gdzie miejsce przy kei i sto galonów wody pitnej kosztuje 110 dolarów karaibskich, płyniemy do kolejnej zatoki Marigot Bay. Tutaj nie ma już kei, ale są prysznic



Sternik Marian Rapacewicz i jego trofeum - 15-kilogramowa barakuda

i kilka restauracji specjalizujących się w daniach rybnych. Stąd taksówką (100 USD) udajemy się w głąb wyspy.

Do Świętego Wincenta

- W Marigot Bay tankujemy paliwo - jest tu najtańsze - (za 100 galonów - 100 USD) załatwiamy odprawę paszportową i przez Cieśninę Świętego Wincenta płyniemy na wyspę o tej samej nazwie. Ten etap rejsu najdłużej pozostanie w pamięci. Pięć godzin żeglugi to na zmianę: pełne słońce, ciepły deszcz i silny wiatr. Prawdziwe żeglowanie. Tutaj także zupełnie niespodziewanie, obok lewej burty, wypląnął na powierzchnię najprawdziwszy wieloryb.

Kotwicę rzucamy w Cumberland Bay. Tutaj też po raz pierwszy spotykamy tubylców, dla których każdy kotwiczący w zatoce jacht jest potencjalnym źródłem zarobku. Usługa w postaci przywiązania cumy do nadbrzeżnej palmy to zarobek 10 dolarów karaibskich. Jachty oblegane są przez sprzedawców tandetnych pamiątek i owoców. Za drobną opłatą kilkunastoletni Mulaci, chętnie popłyną na brzeg z listą zakupów. Kotwicząc w zatokach załogi wszystkich jachtów przeżywają to samo - odmawianie kupna oferowanych towarów, gesty niechęci, aby pozbyć się natrętów mogą doprowadzić jedynie do przecięcia cumy lub uszkodzenia pontonu. Jedyne sposoby to krótka mowa „No business today”.



Wulkaniczna wyspa Św. Wincenta. Malownicza

Zatoka Cumberland Bay to zupełnie inny obraz Karaibów niż kotwicowiska Świętej Łucji. Zbite z kilku desek i kotków budy, noszące dumną nazwą „bar”, zapraszają na Fuli Moon Party. Istotnie przez kilka wieczornych godzin miejscowy zespół gra i śpiewa reggae, a dookoła biegają świny. Choć w zatoce kotwiczy kilkanaście jachtów, na nadmiar klientów bary te nie narzekają. Kolejne jednak zatoki, do których wpływamy, to już zupełnie inny świat. Ekskluzywne hotele, gdzie za nocleg zapłacić trzeba nawet 400 USD, są podstawą turystyki wyspy odkrytej przez Kolumba w dniu Świętego Wincentego 22 stycznia 1498 roku.

Wyspa ta po kilkudziesięcioletniej rywalizacji Anglików z Francuzami pod koniec XVIII wieku stała się posiadłością brytyjską. Podobnie jak Grenada wchodzi w skład Indii Zachodnich. Od 1969 roku wraz z archipelagiem Grenadyn uzyskała status terytorium stowarzyszonego, a w 1979 r. Brytyjczycy przyznali wy-

spom niepodległość. Do rozwoju tego państwa, w którym mieszka 118 tysięcy głównie Murzynów i Mulałów, przyczyniła się turystyka.

Grenadyny

Z Wyspy Świętego Wincenta płyniemy na Grenadyny. Bequia, Canouan, Union i Tobago Cays to prawdziwe perły Małych Antyli, z bogactwem flory, fauny, wspaniałych zatok i widoków. Żeglując pomiędzy wyspami Karaibów, liczyć się trzeba z gwałtownymi zmianami warunków nawigacji. Ostry wiatr 6-8°B, pozwala na wycieczkowe pływanie pod samym tylko fokiem. Wystarczy jednak ostona wyspy, wiatr nagle ustaje i trzeba płynąć na silniku.

Setki malowniczych zatok i zatoczek znane są tylko tubylcom. Aby odnaleźć najatrakcyjniejsze kotwicowiska i bezpiecznie do nich wejść, oprócz drogich map nawigacyjnych, trzeba koniecznie zaopatrzyć się w przewodnik po Karaibach wyda-

ny dla żeglarzy w Stanach Zjednoczonych. Oprócz opisów turystycznych, są tam także dokładne współrzędne wszystkich możliwych do kotwiczenia zatok.

Gwałtowne zmiany pogody są przyczyną częstych kolizji jachtów stojących na kotwicy. Po spokojnym i bezwietrznym dniu w nocy zaczyna silnie wiać i puszczać kotwice. Efekt to uszkodzone bukspryty, kosze dziobowe, burty, awantury pomiędzy załogami stojących obok siebie jachtów. Inny problem to niemal nieoznakowane podejścia na kotwicowiska, co daje się we znaki szczególnie nocą. Choć GPS pozwala na idealne wejście do zatoki, stojące na kotwicach, często nie oświetlone jachty, stanowią poważny problem w bezkolizyjnym znalezieniu miejsca. Nie dotyczy to jednak doskonale oznakowanego świecącymi bojami podejścia do portu jachtowego w St. George's na Grenadzie, dokąd płyniemy z koralowej, przepięknej wyspy Palrn Island.

Korzenna Grenada

Wyspę odkrył w 1498 roku Krzysztof Kolumb. Do 1974 roku miała status terytorium stowarzyszonego z Wielką Brytanią. Teraz ta piękna wyspa jest niepodległym państwem, choć konstytucja określa ją jako monarchię konstytucyjną, a głową państwa pozostaje formalnie Królowa brytyjska Elżbieta II, która mianuje gubernatora generalnego. Stolica Grenady, Saint George's, położona malowniczo na wzgórzach z fortami strzegącymi wejścia do portu, jest najczęściej odwiedzany przez turystów i załogi jachtów miastem.

Tutaj też odbywa się nieustający konkurs wędkarski, w którym biorą udział załogi specjalnie wyposażonych motorówek. Sprzęt wędkarski zgromadzony na takiej łodzi wart jest tyle co średniej klasy samochód. Po kilkunastu godzinach połowów o zmierzchu załogi wracają i rozpoczyna się ceremonia ważenia złowionych okazów. Stroje załóg sprawiają, że mieszkańcy Grenady nazywają ten konkurs „fish comedia”, ale zawodnicy traktują to urlopowe zajęcie bardzo serio. W konkursie tym liczą się tylko złowione okazy barakud, tuńczyków i rekinów, których waga przekracza 20 kilogramów.

Grenada często nazywana jest Wyspą Korzenną, słynie bowiem z uprawy gałki muszkatałowej, cynamonu, goździków, imbiru, pieprzu i wanilii. Uprawy te stanowią ważną gałąź eksportu, a specjalne zestawy przypraw to oryginalny prezent z tej wyspy.

Krótką Odyseja powrotna

Po zwiedzeniu Grenady rozpoczynamy powrót na Martynikę. Przeciwny wiatr NE 5-7B zmusza do halsowania na zarefowanym grocie i fokiu postawionym na wewnętrznym sztagu. Uciążliwy etap - ponad czternaścogodzinna walka z przeciwnym wiatrem, prądem i deszczem. Do Tyrel Bay na Świętym Wincencie wchodzimy nocą na GPS, śledząc bezustannie echosondą głębokość zatoki. U wejściu do zatoki żadnych, co jest



Tak powstawał filmowy reportaż z karaibskiego rejsu



Po ceremonii wręczenia - na stoisku „Re|su” - w czasie targów „Wiatr i Woda” paszportów Karaibskiej Republiki Żeglarskiej czterem jej nowym obywatelom. W środku, w „republikańskim” nakryciu głowy kpt. Andrzej Piotrowski. Obok, zaszczycony obywatelstwem autor. Na pierwszym planie od lewej: podróżnik Marek Kamiński, aktor Wojciech Malajkat. kapitan Roman Paszke

niamal regułą na Karaibach, znaków nawigacyjnych. Ale udało się, choć kotwiczyło tam ciasno kilkadziesiąt jachtów. Kolejne etapy to Charlestown Bay na Canouan, Sandy Island i Young Island Cut. Potem malownicze Soufriere na wyspie Świętej Łucji, gdzie po raz pierwszy spotkaliśmy się z patrolami ekologicznymi pobierającym opłatę 40 dolarów karaibskich za dwie doby postoju.

Po kolejnych pięciu godzinach żeglowania ponownie Martynika. Przez trzy tygodnie na silniku i żaglach *PERŁA ATLANTYKU* przebyła blisko 400 Mm. Zaliczyliśmy ponad 20 wysp i wysepek Małych Antyli. Na czystym

piasku plaż, w cieniu kołyszących się w łagodnych podmuchach wiatru palm, w turkusowych lagunach koralowych wysepek przeżyliśmy wspólną przygodę. Ta włóczęga przekończyła nas, że wyspy Karaibów, mimo swoich często niedostatków cywilizacyjnych, a może właśnie dlatego są jeszcze rajem na ziemi.

Nasz rejs spotkał się z uznaniem kpt. Andrzeja Piotrowskiego, założyciela samozwańczej Karaibskiej Republiki Żeglarskiej (por. „Rejs” 3/2000), który przyznał nam na targach „Wiatr i Woda” w Warszawie obywatelstwo tego kieszonkowego mocarstwa.

Fot. arch. Marka Tarki