

NA POŁUDNIE

Atlantyck, 31 stycznia 1966

S/s „Jan TURLEJSKI”

Ostatnie chwile. Od czasu do czasu przechodzę, niby przypadkiem, obok trapu, aby zerknąć na czarną tablicę, która jest wystawiana dobie wcześniej, a na której grubymi literami, białą kredą, wypisano obowiązkowy czas, w jakim cała załoga winna być już na burcie. Pod salingiem¹ masztu wisiała niebiesko-biała flaga kodu „P”² oznajmiająca, że statek jest na wyjściu. Miałem służbę i pierwszy oficer wysłał mnie jeszcze do miasta dla załatwienia kilku spraw w MIR-ze, UC i w naszej Szkole.

Wyjście było planowane na trzynastą. Pod statkiem zaczęli zbierać się żegnający. Każdy z Trójmiasta mógł zamienić jeszcze parę słów z najbliższymi. My – z głębi Polski – zazdrościliśmy im trochę. Chciałbym, żeby na kei stała moja Fregata i chciałbym zobaczyć jej zwilgotniałe oczy. Może kiedyś będzie mnie żegnać razem z dziećmi, kiedy będziemy mieszkać tu – na Wybrzeżu.

Zbliżała się godzina trzynasta. Zjawili się dziennikarze z prasy, radia i telewizji. Ze szkoły przyszli słuchacze i wykładowcy, którzy na ten moment przerwali zajęcia. Zrobiło się tłumnie. Na kei pojawiła się dyrekcja nie tylko naszej uczelni, ale też przedstawiciele Państwowej Szkoły Morskiej z Czerwonych Kosynierów³. Zrobiono niezłą pompę.

W rejs wyruszała spora grupa. Oprócz standardowej załogi statku było nas 31 studentów (w tym 6 mechaników ze Szczecina). Towarzyszył nam słynny fotograf współpracujący z miesięcznikiem „Morze” – Henryk Kabat⁴ i profesor z MIR⁵ – Andrzej Klimaj⁶. Na czele całej afrykańskiej wyprawy stanął sam naczelny naszej uczelni – dyr. Tadeusz Wielochowski, powszechnie nazywany, z racji swojej mocno kwadratowej szczęki, *Kwadratem*.

Odprawa graniczna i celna odbyła się bez żadnych niespodzianek, przedstawiciele obu urzędów zjedli i wypili, co im się należało(?) i stuknęli pieczęcie na stosownych dokumentach. O 13:40, nieco później niż

1 Saling – na żaglowcach wiązanie łączące stengę z bramstengą masztu, na małych jachtach i statkach poprzeczka na górnej części masztu rozpychająca wanty lub używana do podwieszania bloczków do linek sygnałowych.

2 „P” – MKS – niebieska flaga z białym prostokątem w środku; znaczenie – w porcie: wszystkie osoby zameldować się natychmiast na statek, ponieważ wychodzi w morze; w morzu: użyte przez statek rybacki – „moje sieci zaczęły o przeszkodę”.

3 Czerwonych Kosynierów – dziś ul. Morska

4 Henryk Kabat (1914-2003) – dziennikarz i fotoreporter, w Gdyni od 1947 roku. Współpracownik „Rybaka Dalekomorskiego”, „Tygodnika Morskiego” i „Morza”.

5 MIR – Morski Instytut Rybacki w Gdyni.

6 Andrzej Klimaj – docent dr, pracownik naukowy MIR, ichtolog, kartograf, praktyk rybacki, prowadził pionierskie badania nad rozpoznaniem łowisk zachodniej Afryki, autor atlasów ryb, jego wielką pasją było malarstwo – nazywany był „ichtologiem z paletą”.

planowano, ogłoszono alarm manewrowy. Miałem przydział na dziobie przy szpringu⁷. Staliśmy równiutko wzdłuż nadburcia z rękoma do tyłu i piersiami wydętymi jak żagle. Każdy z nas w myśli odliczał minuty, sekundy w oczekiwaniu na ten upragniony rozkaz:

– Let go!!!⁸ – ryknął ze skrzydła kapitan Wiktor Gorządek.

Niezwykle sprawnie odwinąłem z polerów⁹ szpring, poluzowałem go, a gdy jeden ze studentów pozostających na kei¹⁰, który pełnił rolę cumownika, zdjął pętlę naszej liny z lądowego pachołka, szybciotko wybrałem linę na bak tak, że nawet nie dotknęła wody.

Kolejno jedna po drugiej liny znikwały z nabrzeża, a statek z lekkim odpychającym wiatrem odchodził od kei. Zadudniła parowa maszyna. Zahuczała syrena pożegnalnym świstem. Odległość między burta a keją szybciotko rosła. „Turlej” powoli obrócił się w Basenie Prezydenta dziobem do południowego wyjścia i wolno ruszył naprzód. Była godzina 13:50.

Ludzie na kei zaczęli biec w kierunku głowicy kończącej molo Południowe, gdzie jeszcze przez chwilę mogli być bardzo blisko. Dziewczyny machały do swoich chłopaków, a niektóre mamy wycierały zwilgotniałe oczy chusteczkami. My, niczym stałe elementy statku, staliśmy w burtowej paradzie, jakby nieczuli na to, co w tej chwili się działo.

Wyobraźnię widziałem na kei swoją dziewczynę, swoją Fregatę, powłóczącą za mną oczyma, których i tak z tej odległości nie mógłbym zobaczyć. Ale jak wszyscy dobrze wiemy, wzrok się czuje na sobie i ja czułem to pożegnanie, mimo że biegło ono z Warszawy.

*

Noc szalona, noc trudna, noc niemal nieprzespana. Czy to dziwne, że się tak przeżywa takie chwile? Na tym statku odbyłem już przecież dwa rejsy, a emocjonalnie zachowywałem się, jakby był to mój pierwszy kontakt z morzem.

Sam nie potrafiłem wytłumaczyć sobie tych emocji. Kiedy wczorajszego wieczoru miałem już wolny czas, wcale nie poszedłem do kubryku¹¹ odpocząć czy z kolegami pogadać. Chodziłem po statku. Przeszedłem się na bak i mimo przejmującego zimna, był to przecież styczeń, przez jakiś czas stałem tam, patrząc przed siebie w ciemność. Wypatrywałem w odległej ciemności błysków jakichś świateł, boi¹², latarni czy innych statków. Na pamięć znałem charakterystyki możliwych do zobaczenia nocnych jasności. Gdy się pokazywało jakieś światło, liczyłem błyski, mrugnięcia i przerwy.

Potem poszedłem na rufę, gdzie czas jakiś przyglądałem się połyskującemu żywym srebrem w świetle rufowej latarni kilwaterowi. Gdzieś na jego prawej

7 Szpring – najczęściej stalowa lina służąca do mocowania statku, biegnąca od dziobu lub rufy na keję lub inny statek, w stronę śródokrećca.

8 Let go (ang.) – rzucić, pozwolić iść; tu: rzucić cumy.

9 Poler – pachołek, knecht, słupek z drewna, kamienia, kutego lub lanego żelaza, służący do mocowania na nim różnego rodzaju lin.

10 Keja – nabrzeże uzbrojone w urządzenia do cumowania (haki, polery, ringi).

11 Kubryk – większe wspólne pomieszczenie mieszkalne dla załogi statku.

12 Boja – pława, pływający zakotwiczony znak nawigacyjny o różnych kształtach ze światłem o zróżnicowanej charakterystyce.

krawędzi nurzała się w fali i wychodziła cyklicznie ponad nią linka logu mechanicznego¹³, którego zamachowe koło z furkotem obracało się w popychającym nas nieco wietrze.

Jakoś trudno było mi zejść pod pokład. Poszedłem na pelengowy, gdzie znajdowała się uczniowska kabina nawigacyjna. Wszedłem do środka.

– Co ty tu robisz? – usłyszałem ostre pytanie Michała.

– Tak przyszedłem, zobaczyć jak po tym remoncie tu jest – próbowałem podać najbardziej wiarygodny powód.

– Zjeżdżaj, nie przeszkadzaj nam. Nie masz wachty, a po ciemku i tak nic nie zobaczysz – wtrącił się Antek, który miał z Michałem nawigacyjną wachtę. – Wiesz, że Eliasz nie toleruje, jak ktoś poza wachtą płacze się po mostku, nie chcemy na samym początku podpaść – już łagodniej próbował wytłumaczyć się Antek.

W kubryku, gdzie było już zgaszone światło, po cichutku, aby nikogo nie obudzić, zdjąłem ubranie i wśliznąłem się na górną, prawoburtową koję¹⁴ przy dziobowym szocie¹⁵.

Leżałem na wznak z otwartymi oczyma wlepionymi w ciemność, nasłuchując odgłosów żeglugi. Płynęliśmy ku nowym, nieznanym mi miejscom. Nasłuchiwałem szumu wody za burta. Z bardzo daleka dochodził mnie rumor przesuwającego się łańcucha maszynki sterowej. O! Teraz zmieniamy kurs w lewo. Pewnie minęliśmy Bornholm. Chciałem wstać i wybiec na pokład, aby to sprawdzić, ale się powstrzymałem. Pewnie niebawem będzie widać światła Szwecji.

– Tomek, śpisz? – usłyszałem szept z dolnej koi, gdzie leżał Boguś.

– Nie. Trudno mi zasnąć. A tobie?

– Mnie też. Czuję się zmęczony, ale sen nie przychodzi. Jak myślisz, Kopenhage¹⁶ będziemy mijać za dnia?

– Chyba tak – odparłem. – Płyniemy dość szybko, widziałem na mostku zapis w dzienniku, prawie 11 węzłów – dodałem.

– Cicho tam. Dajcie spać – usłyszeliśmy nierozpoznany przeze mnie głos z głębi kubryku.

– OK, nie denerwuj się, już śpimy – odpowiedział za nas Boguś.

Po śniadaniu poszedłem do bosmańskiego magazynu pod bak. Miałem dejmankę, a bosman podtrzymał moją fuchę „bosmańskiego”. Wydawałem i przygotowywałem narzędzia i materiały do pracy innych kolegów, którzy trafili gorzej – cały dzień czyścili statek ze śniegu i lodu. Pewnie za kilka dni sam by ten śnieg i lód zniknął z pokładów, bo przecież płyniemy w kierunku cieplejszych rejonów, ale póki co chodzenie po zalodzonym pokładzie jest niebezpieczne i trzeba było to zrobić.

¹³ Log mechaniczny – przyrząd nawigacyjny do mierzenia szybkości statku składający się ze śruby (propellera), linki przenoszącej obroty śruby do zegara zamocowanego na burcie i licznika obrotów. Jeżeli zegar jest połączony z repetytorem na mostku elektrycznie, to taki log nazywamy elektrycznym.

¹⁴ Koja – łóżko na statku na stałe zamocowane do pokładu lub burty statku, często o wyższych brzegach zabezpieczających śpiącego przed wypadnięciem podczas sztormu.

¹⁵ Szot – tu: ścianka działowa na statku; w żeglarskim lina umożliwiająca manewrowanie żaglem.

¹⁶ Kopenhaga – duże miasto i port duński na wschodnim wybrzeżu Zelandii nad Sundem, stolica Danii.

Przy obiedzie dowiedzieliśmy się, że nie popłyniemy przez Sund¹⁷, Kattegat¹⁸ i Skagerrak¹⁹ – wokół Skagen²⁰, a przez Kanał Kiloński²¹. Bardzo nas to ucieszyło i podnieciło, bo jeszcze żaden z nas przez kanał nie płynął.

Przy stole rozprawiano o tym obszernie, opowiadając różne zasłyszane historie dotyczące kanału. Teraz najlepiej mieli ci, którym wypadły w tym czasie wachty nawigacyjne, zawsze byli dobrze zorientowani co, gdzie i kiedy. W mesie wywieszona była mapa, na której południowa wachta nawigacyjna miała obowiązek zaznaczać aktualną pozycję statku. Wszyscy pilnowali tego i z niecierpliwością czekali zejścia „nawigatorów” z mostku.

*

Znowu noc taka trochę szarpana. Przed północą cumujemy w służbie Holtenau²². Postój bardzo krótki. Bierzymy trochę wody słodkiej i załatwiamy formalności związane z przejściem. Około 01:00 rzucajemy cumy i ruszamy na kanał. Jest ciemno, zimno, śnieżnie. W zasadzie przejście w takich warunkach staje się z punktu turystycznego nieciekawe, ale w aspekcie doświadczenia nawigacyjnego trudne i pouczające.

Po godzinie żeglugi mechanicy zameldowali jakieś kłopoty w maszynie. Cumujemy do prawobrzeżnych dalb²³ dla dokonania koniecznej naprawy uszkodzenia, która trwała godzinę.

Padający śnieg ograniczający widoczność zwalnia nasze przejście. Na domiar złego kanał jest dość mocno zalodzony. Wprawdzie tor jest przez lodolamacze przetarty, ale nie żegluje się swobodnie. Statek często jest przytrzymywany przez lód i maszyna musi pracować na najwyższych obrotach.

Nieco po 10:00 cumujemy na wyjściu z kanału w Brunsbüttelkoog²⁴. Dopełniamy zbiorniki wodne do pełnej pojemności. W międzyczasie częściej załogi i studentów, która nie zrobiła w kraju wymaganych na rejs szczepień, jest badana i szczepiona przez specjalne niemieckie służby, które przyjechały na statek.

17 Sund – cieśnina między Półwyspem Skandynawskim a duńską wyspą Zelandia, łączy Bałtyk z Kattegatem, długość ok. 38 Mm. Nad Sundem leży Kopenhaga (Zelandia).

18 Kattegat – cieśn. między Płw. Skandynawskim a Jutlandzkim na kierunku N-S, długość ok. 108 Mm.

19 Skagerrak – cieśn. między Płw. Skandynawskim a Jutlandzkim na kierunku E-W, długość ok. 162 Mm.

20 Skagen – duńskie miasto na północy Płw. Jutlandzkiego, drugi po Esbjergu port rybacki Danii.

21 Kanał Kiloński (Nord-Ostsee-Kanal) – kanał morski w północnych Niemczech łączący Bałtyk z Morzem Północnym, długość 53,3 Nm, skraca drogę o ok. 380 Mm.

22 Holtenau – miasto portowe na północ od Kilel na bałtyckim końcu Kanału Kilońskiego, służy kanałowe.

23 Dalba – kilka pali wbitych w dno w pewnym oddaleniu od brzegu i połączonych w jedną całość nad wodą najczęściej żelaznym okuciem. Wykorzystywane do cumowania statków poza nabrzeżem, w kanałach i na rzekach.

24 Brunsbüttelkoog – miasto i port u wylotu Kanału Kilońskiego na rzekę Elbe wpadającą do Morza Północnego, służy kanałowe.

Koło południa wychodzimy na Elbe²⁵. Pogoda pogarsza się. Czuć już oddech większego morza. Około siedemnastej zwalniamy przy latarniowcu²⁶ Elbe-1 i zdajemy pilota na stację pilotową²⁷ LOTSEN. Jesteśmy już na Morzu Północnym.

Wszystko zaczyna nabierać normalnego rejsowego rytmu: wachty, posiłki, wykłady i trochę wolnego czasu. Wieczorem nawet znaleźli się chętni do pogrania w brydża.

*

Rano trawersowaliśmy Dover²⁸ w Cieśninie Kaletańskiej²⁹ i czujemy już oddech Atlantyku. Robimy kolejny krok w poznawaniu środowiska naszej zawodowej pracy. Jest już znacznie cieplej. Jeszcze wczoraj zniknęły ostatnie ślady zimowej Europy. Możemy ubierać się nieco lżej.

Wszyscy z niecierpliwością oczekują na kolejne komunikaty pogodowe. Na nawigacyjnych wachtach, w naszej studenckiej dziupli rozszyfrowujemy i nanosimy na gnomoniczne plotery³⁰ szyfrogramy meteo. Jeszcze w tej chwili nie jest źle, ale kapitan spodziewa się sztormu na Biskajach³¹. Czym szerszy staje się Kanał Angielski³², tym bardziej czujemy kołysanie się statku. Póki nie wejdziemy na Biskaje, zawsze mamy możliwość schronienia się, w zależności od kierunku sztormu, tak pod francuskim, jak i pod angielskim brzegiem.

Do wieczora statek trzymał się całkiem nieźle. Nawet pograłem w szachy z naszym naukowcem z MIR-u – doktorem Klimajem, który uczestniczy w naszej afrykańskiej wyprawie. Muszę przyznać, że dostałem tęgie lanie. Pan doktor naprawdę gra w szachy świetnie. Ja w swoim życiu miałem trochę szachowych drobnych sukcesów, ale już od dawna nie grywałem z nikim na dobrym poziomie i pewnie cofnąłem się w swych umiejętnościach. Każdą rzecz, którą chce się utrzymać na dobrym poziomie, trzeba ćwiczyć, ćwiczyć i ćwiczyć...

25 Elbe (pol. Łaba, czes. Labe, niem. Elbe) – rzeka w Czechach i Niemczech o długości 1165 km mająca źródła w Karkonoszach. Uchodzi do Zatoki Helgolandzkiej Morza Północnego w okolicach Cuxhaven. Jest jednym z największych europejskich szlaków komunikacyjnych.

26 Latarniowiec – najczęściej stary statek przystosowany do noszenia latarni morskiej i zakotwiczony na ważnych szlakach żeglugowych; tu: ELBE-1

27 Stacja pilotowa – tu: specjalny statek operujący w rejonie zakończenia czy początku pilotażu, z którego są rozwożeni piloci na statek, lub na który wracają po wykonaniu zadania; tu: statek LOTSEN.

28 Dover – najważniejszy brytyjski port nad Kanalem Angielskim w hrabstwie Kent. Punkt Anglii najbliższy Francji – do Calais jest 18,4 Mm; słynny z białych ścian klifu, którym Anglia zawdzięcza swoją inną nazwę Albion, co znaczy biały.

29 Cieśnina Kaletańska (fr. Pas de Calais, ang. Strait of Dover) – najwęższa część kanału La Manche, położona we wschodniej jego części, w miejscu gdzie łączy się z wodami Morza Północnego; szer. 18 Mm; po obu jej stronach znajdują się dwa znane miasta: Calais we Francji i Dover w Anglii.

30 Płoter gnomoniczny – czysty arkusz z naniesioną siatką geograficzną zbieżną do bieguna (gnomoniczna) używany do różnych zadań nawigacyjnych (mapki meteo, wykreślanie ortodrom itp.).

31 Zatoka Biskajska (hiszp. Golfo de Vizcaya, fr. Golfe de Gascogne, bask. Bizkaiako Golkoa) – zatoka Oceanu Atlantyckiego, pomiędzy północnym wybrzeżem Półwyspu Pirenejskiego a południowo-zachodnim wybrzeżem Francji; pow. ok. 200 tys. km², maks. głęb. 5120 m. Akwen o dużej ilości dni sztormowych w roku, rozwinięte rybołówstwo; porty: Nantes, Bordeaux, Bilbao, San Sebastian i Gijón.

32 Kanał Angielski (fr. La Manche, ang. English Channel) – kanał morski oddzielający Wielką Brytanię od kontynentalnej części Europy, łączy Morze Północne z Atlantykiem.

*

Już w nocy z 24 na 25 stycznia pogoda raptownie się pogorszyła i kiedy mijaliśmy lewą burtą latarnię Ushant, było już jasne, że trzeba będzie się gdzieś schronić. Biskaje, jak zwykle o tej porze roku, pokazywały swój podły charakter. Tu sztormowych dni w roku jest więcej niż gdziekolwiek w Europie.

Początkowo myśleliśmy, że zawiniemy do Brestu³³, gdzie bezpiecznie można by przeczekać najgorszy czas. Ale podobno dyrektor Wielochowski nie bardzo chciał się zgodzić na wejście i cumowanie do kei. Co do przyczyn takiej decyzji *Kwadrata* chodziły różne plotki, z których jedna mówiła o przyczynach politycznych. Dyrektor bał się, że po wizycie we Francji nie pozbiera wszystkich studentów do kupy.

Ponieważ schronienie okazało się konieczne, sztorm był zbyt silny dla naszego statku, podeszliśmy niecałą milę pod brzeg w zatoce de Douarnenez, odległej o trzy godziny drogi od Brestu, i rzuciliśmy kotwicę.

Staliśmy tak blisko brzegu, że mogliśmy podziwiać piękne zielone łąki na zboczach, widzieć domy, ludzi i jeżdżące samochody. Dla nas było to o tyle szokujące, że do tej pory takich styczniowych plenerów nie znaliśmy.

Momentami, kiedy przez niskie, pędzone silnym wiatrem chmury przebiło się słońce, widok w silnych kontrastach był naprawdę zachwycający. W zasadzie ten krajobraz w głębi ładu, co mogliśmy obserwować przez lornetki, był podobny do naszych wiosennych, ale tuż nad wodą wszystko różniło się znacznie, gdyż wysokie urwiste klifowe wybrzeże było niezwykle urozmaicone i malownicze. Na całej ponad 500-kilometrowej długości naszego wybrzeża nie znajdziemy tak urokliwych, poszarpanych, wysokich i stromych klifów jak tutaj.

Miejsce, gdzie staliśmy, nie było najlepsze. Wiatr, który zmienił kierunek bardziej ku zachodowi, zmusił nas do zmiany miejsca kotwiczenia. Rano podnieśliśmy kotwicę i poszliśmy w głąb zatoki. Po minięciu przylądka Morgat rzuciliśmy kotwicę nieopodal miasteczka o tej samej nazwie.

Niewielkie uzdrowskowie miasteczko było urokliwe, choć nieco opustoszałe o tej porze roku. Na występie skalnym, daleko wychodzącym w morze, usytuowany był jakiś ciekawej architektury zamek, których przecież we Francji nie brakuje. Żałowałem, że panujące warunki uniemożliwiały wykonanie dobrych fotografii. Nawet się przymierzałem, ale rozkołys statku i konieczne w tych warunkach dłuższe czasy naświetlania uniemożliwiły rejestrację tak pięknych widoków.

Pod wieczór na kotwiczowisko przybyło jeszcze kilka mniejszych statków różnych bander, a już po zapadnięciu zmroku, w niewielkiej od nas odległości, rzuciły kotwicę trzy francuskie okręty straży przybrzeżnej.

Pobliska latarnia morska zamiatała cyklicznie silnym światłem całą zatokę, przeszukując swoją ostrą wiązką pokłady stojących statków. W

³³ Brest – miasto i port wojenny, handlowy i rybacki w Bretanii nad Zatoką Biskajską (Francja – departament Finistère); ok. 200 tys. mieszkańców.

małym miasteczku można było zobaczyć kilka czynnych portowych tawern, gdzie życie toczyło się nawet poza sezonem.

Miejscowi rybacy wykorzystywali „święto rybaka”³⁴ dla towarzyskich spotkań i wypicia dobrego drinka w przyjaznym sobie środowisku. Gdyby nie wyjący nad masztami statków i wybrzeżem silny wiatr, pewnie usłyszelibyśmy bretońską muzykę.

*

Ze świtem następnego dnia statki, które kotwiczyły z nami pod Morgat, zaczęły kolejno podnosić kotwicę i wychodzić na morze. Pierwszy wyszedł niewielki Hiszpan, potem okręty wojenne. Nasz kapitan się jeszcze wahał, ale kiedy południowy komunikat meteo przyniósł pomyślne wieści i my dźwignęliśmy nasze żelazko, ruszając przeciw gasnącemu sztormowi.

Kiedy trawersowaliśmy Pointe de Morgat, sztorm, który miał jeszcze sporą siłę, uderzył w nas nadspodziewanie gwałtownie. Statek co chwila nurzał się głęboko w wysokiej, idącej niemal z czystego zachodu, fali. Woda stromymi grzywaczami załamywała się nad niskim pokładem, wpadała na niego z wściekłością i przelewała na drugą burtę.

Komunikacja z kubryku na rufę była w znacznym stopniu ograniczona. Trzeba było wyczekiwać na dogodny moment, kiedy poziom wody na pokładzie był na tyle niski, że przejście było możliwe i w miarę bezpieczne. Rozciągnęliśmy kilka lin asekuracyjnych, do których można było się wpiąć, aby nie zostać wypłukanym przez falę.

Kapitan rozważał nawet możliwość zawrócenia do zatoki, ale w końcu nie zmienił decyzji i ruszyliśmy przez Biskaje, sterując 210°. Bardzo wielu chłopaków nie najlepiej się czuło. To ich pierwszy sztorm i Posejdon domagał się daniny. Wyglądali żałośnie. Leżeli lub siedzieli skuleni, bladzi, zieloni, głodni. Niektórzy międlili w rękach kawałki suchego chleba, które próbowali w małych kęsach wkładać do zsiniałych ust. Krażyli blisko wyjścia, tak żeby mogli wyskoczyć w stosownej chwili na pokład. Ci, co nie chorowali, nie darowaliby im zabrudzenia kubryku.

Szczęśliwie mnie nigdy nie dotknęła ta dolegliwość i z autopsji nie znałem tego rodzaju uciążliwości. Widocznie mój organizm od urodzenia był przystosowany do morza, a może to żeglarskie lata na małych jachtach już wcześniej mnie uodporniły.

W piątek rano wydawało się, że groźne Biskaje mamy już za sobą, że teraz to już tylko przyjemne ciepło południowych mórz i lazurowe niebo nas czeka. Od Atlantyku szła długa i wysoka martwica, podsycana nieco zachodnim, niezbyt silnym już wiatrem, ale nasz niewielki statek wspinał się na nią dzielnie i łagodnie opadał po jej nawietrznym stoku niczym surfer bawiący się falą.

³⁴ „Święto rybaka” – (pot.) środowiskowa nazwa okresu rybackiej bezczynności wymuszonej przez warunki atmosferyczne – sztormy, huragany, nawałnice itp., czas kiedy rybacy, nawet jakby bardzo chcieli, to nie mogą łowić.

Kiedy tego samego dnia byliśmy już niecałe 30 mil od hiszpańskiego przylądka Ortegal³⁵, radiooficer odebrał niepokojący meldunek, w który początkowo trudno było uwierzyć. Zapowiadał on bardzo silny sztorm, którego wcześniej nie sygnalizowano. Wprawdzie na kreślonych przez nas codziennie mapkach meteo widzieliśmy nieopodal Hiszpanii jakiś układ niżowy, ale nie przypuszczaliśmy, że może on być groźny, że tak gwałtownie się pogłębi i uderzy z taką siłą.

Centrum tego niżu było niespełna 10, może 15 mil do SW³⁶ od naszej pozycji, praktycznie byliśmy w środku i może dlatego nie czuliśmy jego oddechu. Dopiero kiedy przeszliśmy w jego południowe ćwiartki, Atlantyk rozszalał się na dobre. Prędkość wiatru szybko wzrosła do 10^o Beauforta³⁷ i rozbujany wcześniejszym sztormem ocean został poderwany do ponownego tańca.

Miniona burza była niczym w stosunku do tego, co teraz się rozpętało. Statek kładł się dużo głębiej na burty niż poprzednio. Musieliśmy rozpocząć sztormowanie na kierunku niezgodnym z kursem naszego przeznaczenia i mimo że maszyna pracowała pełną mocą, „Turlej” z trudem utrzymywał się na kursie, odrzucany silnie od bezpiecznego to na prawą, to na lewą burtę.

Nic już na statku nie było na swoim miejscu. Razem ze stałą załogą walczyliśmy z różnymi przedmiotami, które, mimo że je uprzednio pomocowano, rozpoczęły wędrówkę od burty do burty.

Sternik z trudem utrzymywał się za sterem na szeroko rozstawionych nogach, trzymając się przy tym całą siłą rumbów³⁸ drewnianego, pięknego koła sterowego. O jakimkolwiek posiłku nie było w ogóle mowy. Kambuz był pobożowiskiem, gdzie nawet talerze poukładane w specjalnych leżach powyskakiwały i rozprysły się na terakocie kuchni. Kapitan Wiktor Gorządek, który Biskajów nie przespał, był nieustannie na mostku.

Pourywały się zabezpieczenia szuflad, które po wyjechaniu opróżniały się automatycznie, tworząc w pomieszczeniach dywan z rzeczy różnych. Wśród studentów pojawili się pierwsi panikarze, którzy wyjęli ze swych bakist składowane tam kapoki³⁹ i trzymali je pod ręką.

Około północy wiatr tak jak nagle uderzył, tak i siadł. Wydało nam się, że coś stało się nienormalnego, że stanęła nasza parowa maszyna i za chwilę ustawieni bokiem do fali fikniemy kozła. Ale nic takiego się nie stało.

35 Przylądek Ortegal (Cabo Ortegal) – najdalej na północ wysunięty przylądek Półwyspu Iberyjskiego.

36 SW (ang.) – south-west = południowy zachód.

37 Sir Francis Beaufort (1774 - 1856) – irlandzki fizyk i matematyk zajmujący się zjawiskami atmosferycznymi, w 1805 opracował umowną skalę, nazwaną od jego nazwiska skalą Beauforta, do szacowania siły wiatru i stanu morza na podstawie obserwacji skutków działania wiatru. 10^oB = 21,6-25,1 m/sek (wiatr wyrzuca drzewa z korzeniami, tworzą się wysokie góry wodne; cała powierzchnia wody pieni się na białą, załamują się grzywacze, morze grzmi).

38 Rumb – 1/32 koła = 11,25^o, oznakowanie kierunków na różny kompasowej, każdy z 32 rumbów ma swoją nazwę (np. 0^o=N, 90^o=E, 270^o=W, 247,5^o=WSW itp.); tu: (pot.) drewniane uchwyty w drewnianym kole sterowym ułatwiające trzymanie i określenie położenia koła sterowego – koło sterowe, w zależności od jego wielkości, ma 8 lub 16 rumbów.

39 Kapok – włókno rośliny egzotycznej o bardzo małym ciężarze właściwym, używane do wypełniania środków ratunkowych; kamizelkę ratunkową wypełnioną tym włóknem potocznie nazywa się kapokiem.

Ta niespodziewana cisza, jeśli szum morza za burta za ciszę przyjmiemy, była wynikiem znaczącej zmiany siły wiatru, który skręcił, ucichł i odszedł zupełnie za rufę.

Kubryk wypełnił się niespodziewanym okrzykiem radości niemal wszystkich, którzy tam, zaparci o stałe elementy statku, się znajdowali. Ci, co z kapokami w ręku siedzieli, szybko ze wstydem je pochowali do bakist. Jeszcze, mimo nocy, przez parę godzin doprowadzaliśmy statek do jako takiego porządku.

Ten względny spokój po silnym uderzeniu sztormu wydał nam się niemal głada⁴⁰, choć tak naprawdę to statek kołysał się jeszcze bardzo mocno, ale już nie tak gwałtownie jak przed paroma godzinami. Wszyscy, co nie mieli żadnych obowiązków, posnęli głęboko.

*

Przylądek Finisterre⁴¹ (Cabo Fisterra), cypel zamykający od południa Biskaje, za rufą, ale rozkołysany sztormem Atlantyk wciąż uniemożliwia nam normalną pracę na statku. Płyniemy na południe wzdłuż Półwyspu Iberyjskiego, najpierw mijając lewą burta Hiszpanię aż do trawersu Vigo, a następnie Portugalię, gdzie możemy sobie za wschodnim horyzontem wyobrazić słynne z doskonałych win miasto Porto.

Płynęliśmy stosunkowo blisko brzegu, więc przez lornetki oglądaliśmy piękne, skaliste i urozmaicone wybrzeża Galicji, a potem regionów Minho, Beira i Estremadura.

W niedzielę o godzinie 10:00 trawersowaliśmy przylądek Roca (Cabo de Roca), za którym zmieniają swój kurs statki płynące z północnej Europy do Lizbony. Po południu odrywamy się w końcu od naszego kontynentu. Gdzieś daleko za wschodnim horyzontem pozostawiamy słynny cypel Świętego Wincentego (Cabo de Sao Vicente), który przez marynarzy jest nazywany Przylądkiem Ciepłych Gaci, a to z prozaicznej przyczyny, że od tego momentu ci, którzy płyną na południe, mogą zdjąć już kalesony, natomiast płynący na północ powinni je założyć.

Słońce, słońce i jeszcze raz słońce, jakże radosny to moment dla tych, którzy przed dziesięcioma dniami opuścili mroźną i śnieżną Gdynię. Na pokładzie możemy już pracować bez koszul, wystawiając swoje blade członki na ciepłe promienie. Czyścimy, malujemy, sprzątamy. Nieco przed poniedziałkową kolacją przekraczamy 33 równoleżnik – Zwrotnik Raka - oznaczający wejście w tropik. Od tego momentu należy nam się szklanka wina czerwonego do obiadu.

Powoli zbliżamy się do wybrzeży Afryki. Ciągłe dopytujemy się tych, co mają nawigacyjne wachty, jak jest daleko do wybrzeża. Każdy chciałby zobaczyć Afrykę jako pierwszy, mimo że nie wyznaczono tu żadnej nagrody za zoczenie ładu, jak na „Santa Marii” Kolumba.

⁴⁰ Głada – cisza, sztil, bezwietrzna pogoda na morzu, gładka woda bez wiatru.

⁴¹ Przylądek Finisterre (Cabo Fisterra) – „Koniec świata”. Jest to najdalej wysunięty na zachód skrawek Hiszpanii. Tutejsza latarnia morska, stojąca na jednym z najniebezpieczniejszych odcinków wybrzeża – zwanego Costa da Morte (Wybrzeżem Śmierci) – jest jednym z symboli Galicji.
