

Do kliwra na ochotnika

Przed wypłynięciem z Rygi, Zbyszek, który mówił biegle po niemiecku, udał się po prognozę pogody na cumujący za naszą rufą wycieczkowiec z NRD, o łamiącej nie-germanistom język nazwie - Völkernfreundschaft (przyjaźń narodów). Nasze możliwości w tej dziedzinie ograniczały się do prywatnego radia tranzystorowego, na którym usiłowano słuchać komunikatów pogodowych z Warnemünde, ale w Rydze już nie były słyszalne.

Otrzymaliśmy profesjonalny wydruk z prognozą na najbliższe dni. Rokowania były pomyślne!

Przy okazji dowiedzieliśmy się, że ten statek to dawny Sztokholm, który brał udział w tragicznej katastrofie - zderzeniu z Andrea Dorią

Wyszliśmy jak zwykle na silniku, ale po przepłynięciu kilku mil wiatr urósł na tyle, że zaczęliśmy stawiać żagle. Powiało tak 4-5B i jacht wreszcie zaczął płynąć w lekkim przechyle, no i zaczął słuchać steru.

Całe szczęście, że po ostatnim remoncie zbyt pocieniono stengi i nie można było nosić topsli, bo i te byśmy pewnie postawili z tej radości, że wreszcie wieje. Po kolejnych kontrolach na wodzie, opisanych już przez Rafała, wachty wróciły do normalnego rozkładu. Dodam tylko, że poszukiwania ewentualnego uciekiniera z „raju” sięgnęły niemal dna, oczywiście jachtu. Jednakże solidność zalegającego tam łańcucha kotwicznego przekonała poszukujących, że pod nim nikt się raczej nie ukrył.

W nocy obudził mnie dziwny, jak na morzu dźwięk, pomyślałem, „*co za kretyn zabrał budzik na jacht*”, ale to nie był głos budzika, to był alarm do żagli.

Stwierdziłem, że co prawda jestem w koi, ale mocno mnie uwiera w plecy sztormdeska, jakoś dziwnie się wszystko przechyliło. Przy pomocy rur biegnących pod pokładem a nad moją koją (3 piętro) obróciłem się na plecy i zwolniłem sztormdeskę z zaczepów. Gdy puściłem rury, byłem już na dole.

Sztormiak, szelki, kalosze i można wychodzić. Z tymi kaloszami to były pewne problemy, prawie 20 par kaloszy znalazło się na stronie zawietrznej. Najlepiej zobrazował to następnego dnia Romek „*wiesz jak zszedłem z koi na dół, to czułem się jak w sklepie z gumowcami i same lewe*”.

Wystawiłem głowę z zejściówki, jacht leżał na prawej burcie, nieśliśmy wszystkie żagle, pokład dotykał wody a lewa burta była bardzo pod górkę. Nie było czasu na podziwianie stanu morza, bo koledzy już byli za mną na stopniach. Skok na nawietrzny sztormreling i po nim do bezana na swoje stanowisko manewrowe. Odknagowałem kontrafał gardy i zostałem z luźnym

końcem w rękę a chciałem się tego trzymać. Gdy kolejna fala rzuciła jachtem, wylądowałem szczęśliwie na drablinkach ale za karę przysiadłem na nagelbanku. Jaka to przyjemność wiedzą tylko ci, którzy tego doświadczyli. Wiele warstw odzieży pozwoliło mi jednak wstać bez kołka w d... .

Wreszcie silniki, pracujące już od 15 minut, można było przełożyć na napęd (wcześniej groziło to ich zatarciem) a jacht poszedł bardziej do wiatru i wyprostował się na tyle, że można było rozpocząć refowanie. Bomy bezana a zwłaszcza grot powróciły z za burty nad pokład i przy pomocy różnych „sznurków” dało się je tam utrzymać.

Dwa refy na bezanie poszły sprawnie (szczęśliwie wszystko było przećwiczone przy słabych wiatrach). Przeszliśmy teraz pomóc wachcie przy grocie, bo tam było trochę gorzej. Ale w końcu trzy wachty (20 ludzi) dały radę całkowicie rzucić i unieruchomić grot.

Pozostał jeszcze do zrzucenia kliwer. Wtedy kapitan Zieliński zakomenderował „**do kliwra na ochotnika**”. Dopiero teraz zdałem sobie sprawę, że sytuacja jest poważna. Do tej pory wszystko wykonywałem automatycznie, jak na ćwiczeniach, no tyle, że w sztormie.

Stojący obok Romek rozejrzał się, zaklął standardowo i dodał *”nikt się nie rwie, to moja wachta jest od sztaksli - trzeba iść”*, no i poszedł.

Bukszpryt nurkował a my z pokładu, w okolicach grotmasztu fałem, kontrafałem i szotami pomagaliśmy w refowaniu. Gdy po kilku dniach spytałem go czy był na bukszprycie sam mówił, że siedział za nim jeszcze jeden, chyba student, ale nie wie który, bo go nie widział (*może się jeszcze przyznać, to się nie przedawnia a ja mam tylko podejrzenia*).

Kapitan po opanowaniu sytuacji zakomunikował, że przechyłomierz pokazał maksymalnie 52° i zakazał go zerować, bo jacht w swojej historii jeszcze nie miał takiego przechyłu a jak wrócimy to nam nie uwierzą. Potem trzy doby wiało 8-9-8 B i na fok, i zrefowanym bezanie sztormowaliśmy pomiędzy Lipawą a Gotlandią.

Kiedy któregoś z tych dni, na porannej wachcie, przy słabej widoczności, zostałem wysłany jako oko na dziób, mój oficer wachtowy Konrad oznajmił, że w namiarze około „pierwszej” powinienem zobaczyć wysoki komin, to będzie Gotlandia i musimy zrobić zwrot.

Nie byłem przekonany czy jedynie przy pomocy kompasu, logu (innych przyrządów nawigacyjnych nie stosowano) i wątpliwej poprawce na wiatr, da

się tak precyzyjnie ustalić pozycję w panujących warunkach. Komin jednak tam był.

Pobyt na dziobie dostarczał jeszcze innych silnych wrażeń. Podczas gdy na rufie sytuacja wydawała się stabilna i było do wytrzymania, to dziób wyczyniał dziwne harce, zwłaszcza przy dynamicznym opadaniu w dolinę fali. Wydawało się, że przez chwilę zawisamy w nieważkości. Niestety żołądek odczuwał to podobnie i mało kto wytrzymał ponad pół godziny. Szczęście, że wachty liczyły po 7 osób.

Potem wiatr zaczął siadać, zaczęliśmy stawiać żagle a kiedy ustał, to na silniczkę spokojnie dopłynęliśmy do Gdańska.

Już na zatoce, tak na wysokości Krynicy Morskiej konsternację wywołało silne światło z kierunku Gdańska, którego na podstawie posiadanego spisu świateł nie dało się zidentyfikować. Przywołany do pomocy kapitan po chwili zawyrokował, że to nowa latarnia w Nowym Porcie, bo właśnie mieli ją uruchomić, no i tak było.

Wszystkich uczestników tego rejsu, którym jeszcze serca biją pomimo upływu 30 lat pozdrawiam, a tych którzy już odeszli ciepło wspominam.
Jurek