

Morze 1974

# COMANDANTE TUTTO FARE

Capitaneria Monfalcone, capitaneria Monfalcone! Qui motoyacht „Morea”! Qui „Morea”! Odbiornik UKF milczy jak zaklęty. Tylko od czasu do czasu na kanale 16 słychać rozmowy radia Trieste ze statkami stojącymi na redzie. Próbuje łączyć się na kanale 11. Bezskutecznie. Jest południe. Personel kapitanatu znajduje się zapewne za obiadowym stołem.

Mam pewne wątpliwości co do toru wodnego prowadzącego do portu Monfalcone. W ostatnim okresie wbito tu nowe dalby, które mogą wprowadzić w błąd każdego, kto wpływa tu po raz pierwszy. Sytuację pogarsza bora. Ci którzy pływali na akwenie Adriatyku, znają jej porywiste szkwały. Godzinę temu morze było spokojne i żadne znaki na niebie nie zapowiadały tak zdecydowanej zmiany pogody. Potem na horyzoncie, gdzieś nad wierzchołkami Alp, pojawiły się chmury. W kwadrans później z NE przyszło pierwsze gwałtowne uderzenie. Zakotłowały się wody Zatoki Triesteńskiej. Wkrótce znajdowaliśmy się pośród spiętrzonego morza i krótkiej fali. Szkwały, charakterystyczne dla bory, uderzają teraz z coraz większą zaciętością. Prędkość wiatru oceniam co najmniej na 70 km/godz.

Nawigatorzy z PZM, pływający do Monfalcone z węglem, znają doskonale pływający znajdujący się na zachód od kotwicowiska, tuż za boją Punta Sdobba. Potem na podejściu jest wąski kanał, którego oznakowanie różni się od opisu w locji.

Po ponownej, dokładnej analizie decyduję się na wejście do portu. Na niektórych odcinkach dociskam dźwignię gazu do oporu. 2300 obrotów dwóch silników, po 480 KM każdy, pozwala mi osiągnąć 23 węzły, a co za tym idzie — obronić się przed niezwykle silnym dryfem. Wiatr uderza prawie z półburty. Duża powierzchnia wysokiej nadbudówki działa niczym wielki żagiel pełnomorskiego jachtu. Tylko szybkość może uchronić mnie przed wylądowaniem na mieliznie.

Wreszcie koniec kanału. Akwen jest bardziej przestronny. W głębi, nieco na prawo, nabrzeże portowe z możliwością przyjęcia kilku statków. Na wprost stocznia, ta w której zbudowano kiedyś „Batorego”, a na lewo duży port jachtowy, gdzie znajdujemy schronienie. Nawet cumując w strefie osłoniętej w dużym stopniu od porywistego wiatru, mamy spore kłopoty z dobięciem.

Stoję na górnym mostku. Dokładając chwilami gazu, krótkimi zrywami wprowadzam jacht pomiędzy dalby i pomost. Mój jedyny załogant Pietro Del Carlo, niczym zawodowy kowboj posługujący się lassem, zarzucił cumy dziobowe na dwa pale i podaje teraz na ład cumy rufowe. Odskakuję od dźwigni gazu, i jednym susem jestem na pokładzie. Aby nie wylądować na sąsiadujących z obu stron jachtach, manewr dościsła nie może trwać dłużej niż kilkadziesiąt sekund. Poluzować lewą dziobową! Wybrać lewą rufową! Wybrać prawą dziobową! Wijemy się w pośpiechu niczym piskorze. Wspólnymi siłami wybieramy 25-milimetrowe cumy

rufowe. Na koniec jeszcze dwa springi — i możemy odsapnąć.

Od dzisiaj, przez cztery miesiące, port ten będzie dla mnie bazą. Na motorowym jachcie „Morea” znajduję się w charakterze „comandante tutto fare”, czyli: „kapitana do wszystkiego”. Mój marynarz, rodem z Viareggio, wraca jutro do domu. Zamustrował tylko na czas żeglugi wokół Półwyspu Apenińskiego. Jacht zimował we francuskim porcie Mentone, skąd wyruszyliśmy przed sześcioma dniami w podróż dookoła Italii.

„Morea” została zbudowana w 1976 roku, w jednej z licznych stocznii jachtowych Viareggio. W swoim pierwszym sezonie praktycznie nie pływala w ogóle. Szeroko zakrojona kampania przeciwko „tanim” banderom skłoniła armatora do bazowania jachtu we Francji. Z końcem 1976 roku „Morea” zamieniła banderę panamską na zachodniemiecką. Moralnie rzecz biorąc, nie zmieniło to sytuacji. Signor Aldo Toffano, milioner padewski, posiadający tyle pieniędzy, co sam wazy — wazy znacznie ponad 100 kg — nie wzbogacił skarbcza włoskiego należnym podatkiem.

Techniczna wizytówka superluksusowego jachtu motorowego jest okazała. Jego długość wynosi 16,5 m, szerokość 4,9 m, zanurzenie 1,5 m, wyporność 23 tony, pojemność brutto 44 tony rejestrowe, chociaż skądinąd wiadomo, że ta ostatnia liczba w rzeczywistości przekracza 50. Sekret w tym, że wobec jachtów powyżej 50 BRT obowiązują o wiele ostrzejsze przepisy w zakresie wymagań technicznych.

Cztery kabiny dwuosobowe pozwalają na zakrępowanie dwóch członków załogi oraz sześciu pasażerów. Zbiorniki paliwowe mieszczą 2500 litrów nafty, a wodne — 1500 litrów wody słodkiej. Zużycie paliwa jest zaskakująco: 180 litrów na godzinę! Sześćdziesiąt minut przejażdżki kosztuje zatem nie mniej, nie więcej, ale 28 000 lirów, czyli 32 dolary.

Mój pobyt w Monfalcone powoduje z dnia na dzień coraz większą rozterkę. Gdybym tak mógł zamienić mój „pływający hotel” na jeden ze smukłych jachtów żaglowych! Obok mnie stoi na cumach kecz „Anny”, z fińskiej serii Swan 65. Taki sam przed czterema laty wygrał pierwsze żaglowe regaty wokół Ziemi. Po drugiej stronie basenu kołysze się majestatycznie „Vagrant”, mający na swoim koncie regaty America Cup. Dziesiątki pięknych jednostek, jedna wspanialsza od drugiej. W wolnych chwilach wizytuję niektóre. Niestety, zajęcia na „Morea” nigdy nie brak. Wystarczy, że popada nieco deszcz a już białe nadbudówki pokrywają się brudnymi ciapkami. Codziennie trzeba polerować oksydowane części, szorować pokład, odkurzać itd.

Nasze rejsy początkowo ograniczają się do weekendów w Jugosławii. Potem wypływamy na 5—8-dniowe eskapady, zawsze wzdłuż wybrzeża jugosłowiańskiego. W połowie sezonu mój pracodawca, pan Toffano oświadcza, że polyniemy do Grecji. Muszę poszukać marynarza, który zgodziłby się na funkcję kuka, lokaja i marynarza do wszystkiego. Tego samego dnia mam już właściwego człowieka: Aldo

Maur, nauczyciel zasadniczej szkoły zawodowej, który w okresie wakacji dorabia sobie pływając na różnych łajbach. Słynie w całej okolicy jako doskonały kucharz i jeszcze lepszy mechanik. Od pierwszej chwili zawiązuje się między nami przyjaźń.

Cztery tygodnie rejsu upływają pod znakiem doskonałej pogody. Krystalicznie czysta woda, fantastyczne ukształtowanie linii brzegowej Jugosławii i... plaże nudystów sprawiają, że wiele dni spędzamy właśnie na tym akwenu. Na Grecję pozostaje bardzo niewiele czasu.

W końcu lipca jestem znowu w Monfalcone. Sergio Sorrentino, w pełni olimpijskiej glorii, jeden z założycieli wielkiej mariny „Hannibal” i jednocześnie dyrektor centrum żeglarskiego — zaprasza mnie na kolejne spotkanie z młodzieżą. Opowiadam młodym adeptom sztuki żeglarskiej o masowości tego sportu w Polsce, o rejsach Teligi, Baranowskiego i Remiszewskiej, o mojej atlantyckiej przygodzie. Podpisuję wydaną niedawno w Mediolanie książkę „Oltre ogni limite”.

Dowiaduję się, że pierwsza nowoczesna włoska szkółka żeglarska im. Tito Nordio rozpoczęła swoją działalność jedenaście lat temu. Od początku istnienia kładą tu nacisk na szkolenie regatowe. Do dyspozycji kursantów są oddane „Optymista”, „OK”, „Lasery”, „470”. Turnus trwa dziesięć dni i dostępny jest dla dziewcząt i chłopców, którzy ukończyli 10 rok życia. Warto zaznaczyć, że kursanci zasiadają za sterem już od pierwszego dnia pobytu w Monfalcone. Ci którzy trafili pod żagle po raz pierwszy — przez dwa dni pływają z instruktorem bądź doświadczonym kolegą.

„Hannibal”, jako centrum nautyczne, należy do największych we Włoszech, a z pewnością nie ma większego na całym Adriatyku. Gości ponad czterysta jachtów. Posiada szerokie zaplecze techniczne, warsztaty naprawcze, doskonale zaopatrzone sklepy żeglarskie, restauracje. Na większości łodzi powiewają austriackie i zachodniemieckie bandery. Żeglarze tych dwóch krajów traktują „Hannibal” jako okno na Adriatyk, a co za tym idzie — bazę wypadową do rejsów między dwoma tysiącami wysp jugosłowiańskiej Dalmacji.

Któregoś dnia miła niespodzianka. Do portu wchodzi „Syn Pułku”. Wpadam na statek chytrze tuż przed południem, tak aby trafić na polski (!) obiad. Z kapitanem Frączakiem poznaliśmy się już kiedyś, chyba w Savonie. Następnego dnia zapraszam statek „delegację” na przejażdżkę po zatoce. Przewożą towarzystwo gumowym pontonem, który wisł zwykle podwieszony za rufą mego jachtu. Płyniemy w piątkę: kapitan, pani lekarz z synem i żona II oficera. Kiedy dwugodzinny spacer do Triestu ma się ku końcowi, pani doktor proponuje swoją kandydaturę na stanowisko kucharki. Niestety, muszę odmówić ze względu na ograniczenia etatowe.

We wrześniu rozstaję się z „Morea”. Na jej pokładzie zostawiłem kilka litrów krwawego portu, który wycisnęły ze mnie codzienne „toalety” jachtu. Nie straciłem jednak czasu na marne. W poważnym stopniu podreperowałem bowiem budżet na ekspedycję „Transamazonia 78”.