

WSTĘP

Kiedy byłem redaktorem miesięcznika „Classic Boat”, wiele razy zadawano mi pytanie: „Co to jest klasyczna łódź?”. Wielokrotnie publikowaliśmy w naszym magazynie opinie różnych ekspertów na temat tego, czym jest tzw. klasyka, jednak wciąż nie mogliśmy sformułować zadowalającej definicji. Czy przesądza wiek łodzi? Konstrukcja? Materiały, z których została wykonana? A może po prostu decyduje wrażenie? Długo mi zajęło, zanim zrozumiałem, że właśnie ta niejednoznaczność jest największym atutem, ponieważ daje nam swobodę wyboru. Ostatecznie tzw. klasyka to subiektywne określenie – niezależnie od tego, co mówią eksperci.

Miałem więc dziwne uczucie *déjà vu*, gdy przystępowałem do selekcji godnych uwagi łodzi. Co znaczy, że łódź jest wyjątkowa? Dlaczego spośród wszystkich jednostek pływających na świecie wybraliśmy akurat te? Co sprawia, że są one tak niezwykle? Szukając definicji, dobrze jest zajrzeć do słownika. Słowo „wyjątkowy” ma synonimy: „wybitny, wielki, szczególny, nadzwyczajny, zawrotny, niezwykle, niezrównany, nieprzeciętny, ponadprzeciętny, niepospolity, niepowszedni, niebywały, niesłychany, nieprawdopodobny, niezmierny, zjawiskowy”.

Korzystając z tej definicji, moglibyśmy sto razy wypełnić książkę opisami wyjątkowych łodzi, więc wkrótce stało się dla nas jasne, że wybór z tego bogactwa godnych uwagi jednostek będzie procesem subiektywnym. Tak więc aby zawęzić zakres, przyjęliśmy własne kryteria.

Wybrana jednostka musiała zatem wyróżniać się interesującą przeszłością, a najlepiej historyczną podróżą (jak rejs dookoła globu), w jakiś sposób zaznaczyć się w historii żeglarstwa („America”, „Avenger”) albo odegrać ważną rolę w życiu znanego lub wybitnego człowieka (John Lennon, Casanova). Wybór ograniczyliśmy do raczej niewielkich jednostek – moglibyśmy z łatwością wytypować i opisać historyczne fregaty czy szkunery, takie jak „Mayflower” i „Cutty Sark”, ale wtedy musielibyśmy zmienić tytuł książki na *Niezwykłe żagłowce*. Jeśli już miały się one tu znaleźć, to

powinno łączyć je to, że na ich pokładach rozegrało się wiele godnych opowiedzenia historii i zdarzeń. Chcieliśmy przy okazji zestawzić nowe i stare, duże i małe, rzeczywiste i fikcyjne. Mogliśmy wybrać dowolną łódź, byle była „niezwykła, godna uwagi, uderzająca, wybitna”. Co za niezwykła przyjemność!

Zaprezentowany wybór jest niewątpliwie niejednorodny (znajdziemy tu nawet tratwę), lecz mamy nadzieję, że przez to lektura okaże się tym bardziej interesująca. Najmniejsza opisana jednostka to „Said”, mikrojacht o długości 11 stóp i 10 cali (3,6 m), który niezrównany Jewgienij Gwozdiew zbudował na balkonie swojego mieszkania w Dagestanie, a następnie na jego pokładzie opłynął świat ze średnią prędkością 2 węzłów (3,7 km/h). Zajęło mu to cztery lata. Największa łódź to „Bluenose”, legendarny szkuner z Grand Banks, który stał się przedmiotem dumy narodowej Kanady, a jego wizerunek nadal widnieje na jednej z kanadyjskich monet. Mieszkańców Nowej Szkocji, gdzie „Bluenose” został zbudowany, do dziś często nazywa się potocznie *bluenosers*.

Pomiędzy tymi dwiema skrajnościami książkę wypełniają opisy wielu jednostek wszelkiego rodzaju. Są małe łódki, jak rzeczywiście istniejąca kiedyś „Jaskółka” („najlepsza mała żaglówka, jaka kiedykolwiek została zbudowana”) z serii książek *Jaskółki i Amazonki*, która zainspirowała kilka pokoleń do uprawiania beztroskiego żeglarstwa. Jest „Chidiock Tichborne”, 18-stopowa łódź (5,5 m) typu Drascombe Lugger, którą Webb Chiles wyrzucił na środku Pacyfiku, ale mimo to niezrażony przepłynął trzy czwarte drogi dookoła świata. Niewiele jednostek pływających tak obrosło symboliką jak zwykła tratwa, na której Huckleberry Finn i czarny Jim dryfowali po Missisipi, stając się najlepszymi przyjaciółmi wbrew uprzedzeniom społeczeństwa. Wolność, natura, równość, niewinność i nadzieja – wszystko to było obecne w kilku połączonych ze sobą drewnianych deskach.

Historia zna mnóstwo wspaniałych wyczynów, jak niesamowite rejsy dookoła świata Francisca Chicheстера, Robina Knoxa-Johnstona i Bernarda Moitessiera, niespieszne podróże pod żaglami najwybitniejszej pary amerykańskich żeglarzy Lin i Larry’ego Pardeyów czy też mniej znane wyprawy polarne Amyra Klinka, który jako jeden z nielicznych może się poszczycić żegluga „od

bieguna do bieguna”. Niektóre jednostki zyskały sławę, żeglując na znacznie krótszych dystansach, jak na przykład jacht „America”, który w 1851 r. przeplłynął w regatach 53 mile (98 km) wokół brytyjskiej wyspy Wight, a od tamtej pory najbardziej upragniona nagroda żeglarska nosi nazwę Pucharu Ameryki. Nie sposób też nie wspomnieć o łodzi ratunkowej „Christiania”, która zatonała na głębokości 1500 stóp (450 m) na Morzu Północnym i została po 20 miesiącach wydobyta i przywrócona do żeglarskiego świata żywych. Niewiele jednostek może pochwalić się tak upiorną przygodą – zatonięciem na dużej głębokości i mimo to ocaleniem.

Od wątku osobistego do politycznego, od wewnętrznych refleksji jednostki do tożsamości kulturowej całego narodu. Tematy te przewijają się w całej książce, pokazując, jak prywatne ambicje często spotykają się z oczekiwaniami całego społeczeństwa. Kiedy załoga „Dorade” wróciła do Stanów Zjednoczonych po wygraniu wyścigu transatlantyckiego oraz regat Fastnet, zorganizowano w Nowym Jorku paradę z konfetti, a tysiące ludzi ustawiło się na ulicach, aby zobaczyć zwycięzców. W tamtym czasie brakowało dobrych wiadomości, a miasto łaknęło bohaterów. Triumfalna wyprawa Francisca Chicheстера na jachcie „Gypsy Moth IV” (którego ponoć szczerze nienawidził) znacznie podbudowała brytyjską dumę w czasie, gdy kraj usiłował się pogodzić z utratą statusu imperium. Świeższej daty wyprawa canoe „Hōkōle’a” z Hawajów na Tahiti położyła kres trwającej pięć wieków arogancji Zachodu – datującej się od czasów portugalskich odkrywców – bowiem pozwoliła udowodnić, że takie jednostki mogą dopłynąć znacznie dalej, niż to sobie wyobrażano.

Są też światowi rekordziści. Pierwsze pomyślnie zakończone w 1898 r. samotne opłynięcie Ziemi, dokonane przez amerykańskiego marynarza Joshuę Slocuma na gaflowej łodzi do połowu ostryg o nazwie „Spray”, okazało się tak śmiałym i niebezpiecznym wyzwaniem, że nie próbowano go powtórzyć przez ponad cztery dekady. Ten pełen przygód rejs, opisany barwnie w książce *Żeglując samotnie naokoło świata*, stał się inspiracją dla niezliczonych oceanicznych poszukiwaczy przygód, w tym Ellen MacArthur, która w 2005 r. pobiła rekord okrążenia świata w pojedynkę na małym 20-stopowym (6,1 m) słupie „Iduna” (10 lat wcześniej opłynęła Wielką Brytanię). Rejs Slocuma położył podwaliny pod wszystko, co w żeglarstwie nastąpiło później. Niedawno holenderska na-

stolatka Laura Dekker postawiła się władzom i została najmłodszą osobą, która opłynęła świat, z powodzeniem żeglując na jachcie „Guppy”. Pobiła ten rekord, mając 16 lat i 123 dni.

Ogólnie rzecz biorąc, czytelnik nie znajdzie w tej książce opisów jachtów celebrytów, znanych tylko dzięki nazwiskom właścicieli, które nie odbyły znaczących podróży, o jakich warto by mówić. Tymczasem ktoś mógłby się oprzeć opowieści o Casanovie uciekającym gondolą z Pałacu Dożów? I choć wydaje się to nieprawdopodobne, podczas trzydniowej podróży na Bermudy na pokładzie „Megan Jaye” w Johnie Lennonie dokonała się prawdziwa przemiana. Artysta wkrótce potem przerwał milczenie i wydał płytę *Double Fantasy* – ostatni album, jaki nagrał przed tragiczną śmiercią.

Bardzo przypadł nam też do gustu Stephen Ladd, który gdy znudziła mu się praca miejskiego urzędnika, zbudował łódkę o długości 12 stóp (3,65 m) i podążył rzeką Missouri w kierunku Zatoki Meksykańskiej, dalej przez Kanał Panamski, przeprawił się ciężarówką przez Andy, po czym spłynął rzeką Orinoko i wrócił do domu przez Karaiby, ostatecznie pokonując 15 000 mil (28 000 km). Było to przedsięwzięcie godne uwagi, imponujące i niezwykle – a także warte przypomnienia, ponieważ wydaje się, że nikt o nim nie słyszał. Jest też 60-letni Wilfried Erdmann, który cztery razy opłynął świat – trzy razy samotnie, dwa razy samotnie i non stop, a raz samotnie, non stop i „pod wiatr”, czyli ze wschodu na zachód – a jednak jest ledwo znany poza swoimi rodzinnymi Niemcami.

Ostatecznie przedstawiony tu wybór jest subiektywny i oczywiście pozostało wiele niezwykłych łodzi, które nie zostały opisane. Podobnie jak piękno także wybitność jest w oku patrzącego. Ale dopóki lektura takich żeglarskich opowieści wciąga czytelnika, dopóty istnieje wystarczający powód, aby historie łodzi, jachtów, statków i tratw przedstawiać. I mam nadzieję, że nikt nie będzie mnie już teraz pytał: „Co to znaczy wyjątkowa łódź?”.