

Trynidadem do morza część I

Tekst i rysunki

Filip Sułkowski

Roku Pańskiego 2010 Trynidad, czternastostopowa łódź żaglowo-wiosłowa o wyporności nieco ponad 700 funtów, należąca do sławetnej Kompanii Wiślanej, wyruszyła w swoją pierwszą wielką podróż do morza. Oto opis jej niebywałych przygód, nakreślonych drżącą ze wzruszenia ręką przez jednego z uczestników rejsu.

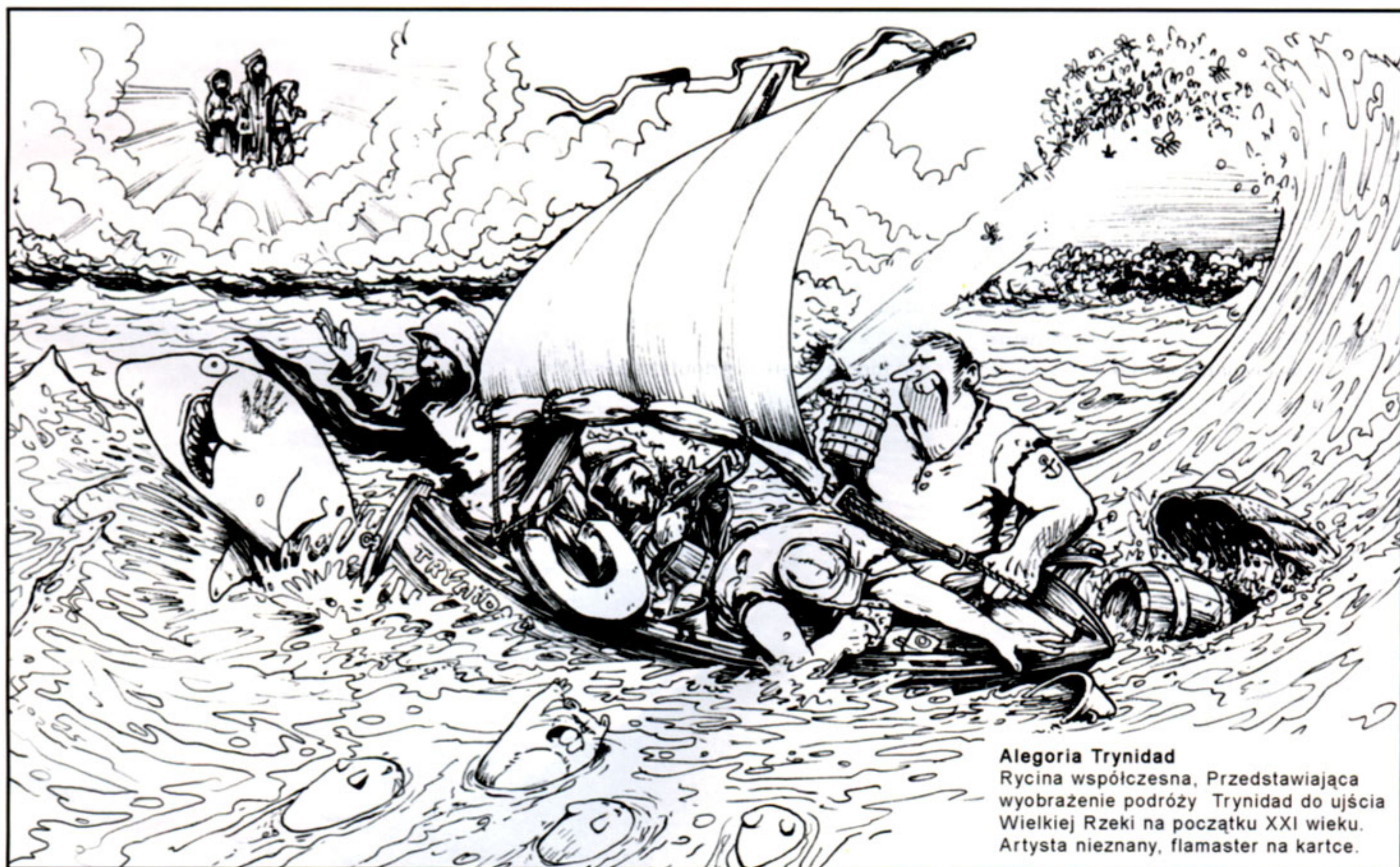
Idea Wolnego Pływania

Pomysł wolnego pływania na własnej łodzi, bez konieczności korzystania z przystani, marudzenia załogi, wszechobecnych opłat i biurokracji, chodził mi po głowie od dłuższego czasu. Ponieważ

moim marzeniem jako żeglarza szuwarowego (poza byciem pięknym i obrzydliwie bogatym) jest morze, postanowiłem do niego dopłynąć. Dociekliwemu Czytelnikowi wyjaśniam, że z Małopolski, gdzie aktualnie mieszkam, najprościej można dotrzeć do Bałtyku Wisłą. Jedynym drob-

nym problemem było to, że nie posiadałem wówczas żadnej jednostki nawodnej.

Pewnego pięknego deszczowego maja przypadkiem trafiłem na wydaną jeszcze w czasach słusznie minionych książkę M. Plucińskiego i S. Workerta „Sam zbuduj łódź”. Sam nie wiem, jakimi pokrętnymi



Alegoria Trynidad

Rycina współczesna, Przedstawiająca wyobrażenie podróży Trynidad do ujścia Wielkiej Rzeki na początku XXI wieku. Artysta nieznany, flamaster na kartce.

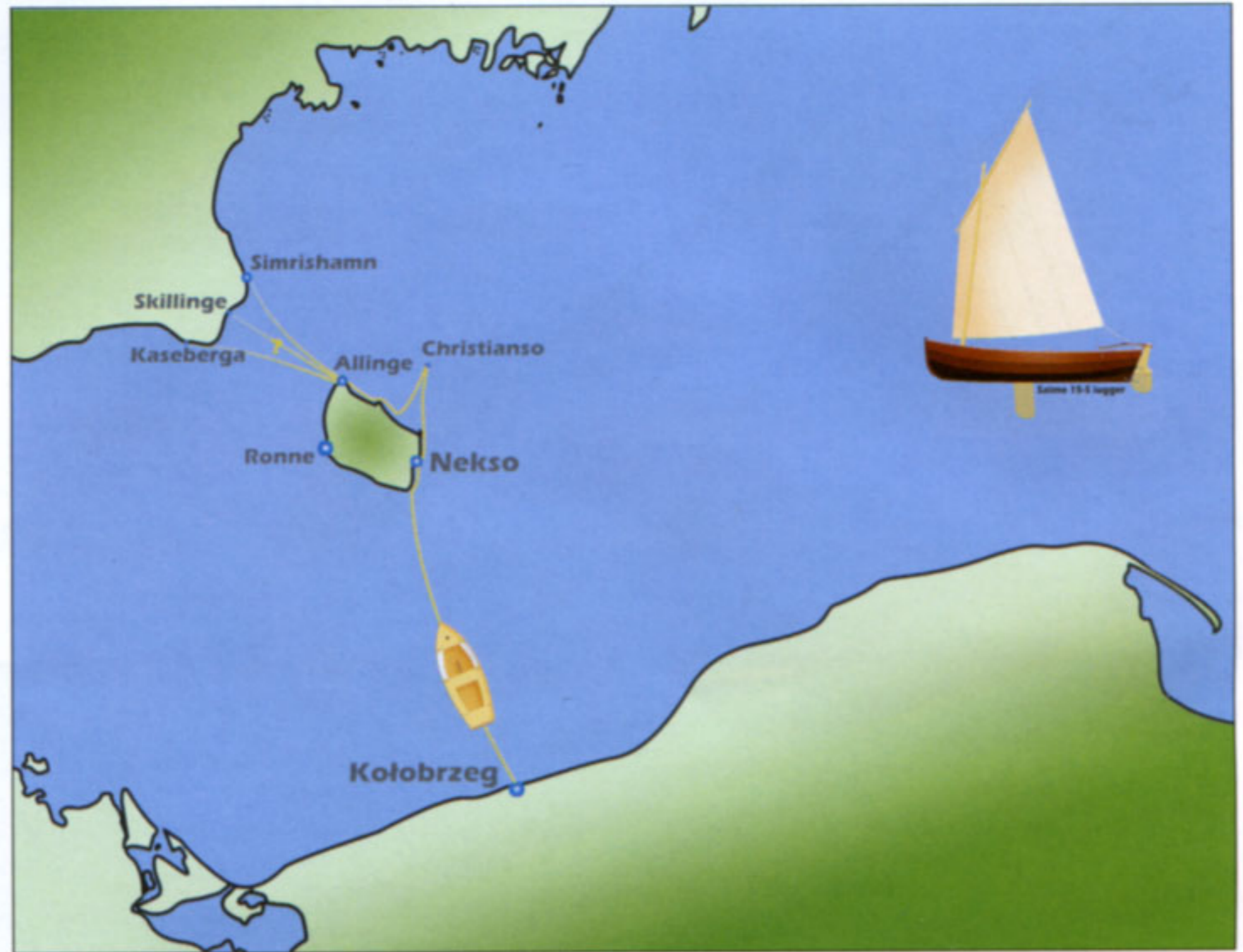
ścieżkami podążała moja logika, kiedy stwierdziłem, że najtańszym sposobem do zostania właścicielem łódki jest jej zbudowanie. Po powrocie z Mazur zacząłem szukać w sieci planów do budowy. W krótkim czasie trafiłem na stronę Salmo Boats, gdzie zaprezentowane projekty przyprawiły mnie o ścisk żołądka. Fakt, że oprócz planów można było zakupić wycięte na ploterze panele kadłuba, co znacznie ułatwia i przyspiesza budowę, nie był bez znaczenia.

Trzech panów w łódce

Nie chcąc brać na swe skromne barki całej sławy i chwały, podzieliłem się pomysłem z dwójką przyjaciół – Miłozem Sanetrą i Piotrkim Salwą, z którymi wcześniej pływałem lub spływałem po jeziorach i rzekach Najjaśniejszej Rzeczpospolitej. Przekonanie ich nie zajęło mi więcej, niż wypicie połowy kufla, przy drugim omówiliśmy istotne szczegóły, przy trzecim tok rozmowy zszedł na tematy błahe. Wychodząc z pubu, każdy był już dumnym akcjonariuszem Kompanii Wiślanej z trzydziestoma trzema procentami udziału w kieszeni. Na setną, złotą akcję nie znaleźliśmy jele... kupca. Na drugim zebraniu udziałowców zapadły wiekopomne decyzje odnośnie budowy, przeznaczenia i pierwszej podróży łódki, którą na cześć Ojców Założycieli nazwaliliśmy *Trynidad*. Celem dziewiczego rejsu, stosunkiem głosów 2 do 1, obrana została Królowa Polskich Rzek i żegluga nią do morza. Zdecydowaliśmy się na Salmo 15-S Lugger – niewielki ket o ożaglowaniu lugrowym, stylizowany na łódki z okolic Bretanii. O wyborze przeważały tu wyporność i pojemność, a także możliwość ewentualnego spania na deku.

Na skutnię obraliśmy świeżo wykończony garaż naszych znajomych. Nie będę nużyć szacownego Czytelnika zawiłościami budowy metodą stitch&glue ani wyliczać wszystkich stłuczeń, dokonanych zniszczeń i przekleństw, które się zdarzyły. Do tej pory mi wstyd, kiedy wspomnę durne pytania kierowane do konstruktora, na które ten cierpliwie odpowiadał. Niezwykle pomocny okazał się blog prowadzony przez Olka Hanusza, na którym udokumentowano każdy etap budowy Salmo Luggra no1.

Dziwnym przypadkiem zima tegoż roku była wyjątkowo długa i mroźna,



a po niej niesłychanym zbiegiem okoliczności nastąpiła mokra, paskudna wiosna. Ponieważ zimno i wilgoć nie jest przyjacielem żywic epoksydowych, prace nad łódką ruszyły z kopyta dopiero pod koniec czerwca. Teraz dla kontrastu zapanował wściekły upał – jak nie urok, to... Dzięki pospolitemu ruszeniu bliskich i znajomych udało nam się skończyć łódź z zaledwie miesięcznym poślizgiem. Od przyjazdu elementów do ostatniego maźnięcia pędzlem minęło 10 miesięcy.

Rada nadzorcza spółki w międzyczasie ustaliła, że miejscem wodowania będzie Tyniec, zaś celem Zatoka Pucka. Ponieważ chłopaki wykorzystali już część urlopu, uradziliśmy, że pierwszą połowę popłynę ja z Miłozem, a drugą z Piotrkim. Do morza mieliśmy doплыć wspólnie. Ponieważ służy krakowskie słynne są z tego, że nie da się przez nie służować, Miłoz zadzwonił, by upewnić się, że nic się nie zmieniło. Informacja życzliwie udzieliła nam wyjaśnień, że rzeczywiście służy są nieczynne, ale nie z powodu ich zwyczajowej płytkości, tylko z powodu naniesionego przez powódź piasku. Wyślane w pośpiechu rozpoznanie automobilonie przyniosło radosną wieść, że kolejne miejsce możliwe do wodowania znajduje się raptem 60 km w dół rzeki od Tyńca, na 122. km szlaku w okolicy Nowego Brzeska. Pozostało nam tylko znaleźć przyczepkę, zgromadzić prowiant i farewell...

Po dotarciu na miejsce okazało się, że padające przez ostatnie dwa dni deszcze zamieniły całą okolicę w grzęzawisko, natomiast dróżka schodząca wprost do wody została rozjechana chyba przez czołgi. O wodowaniu wprost z przyczepki bądź wózka slipowego mogliśmy zapomnieć. Szczęściem Piotrek, dla którego była to sprawa prestiżowa, zorganizował mały „event grillowy”, na który licznie zjechało się towarzystwo. Ośmiu wysportowanych dżentelmenów chwyciło za burty i w lepkiem, tłustym błocie po królewsku zniosło łódź wprost do wody. Kiedy *Trynidad* zaczął się zalotnie kołysać, omal nie pękliśmy z dumy. Ściskania, gratulacje, odganianie psów i dzieci, po czym przystąpiliśmy do jakże ważnej ceremonii chrzcin. Matka chrzestna zieloną farbą (tylko taka nam została) drzącą ze wzruszenia ręką namalowała na burcie imię łódki, po czym, znając moc rosyjskiego szampana, rozbiliśmy butelkę o wyciągniętą na brzeg balastową szynę. Kolejne pół godziny w milczeniu zbieraliśmy kawałki szkła. Sztauowanie zapasów, ostatni przegląd sprzętu, odganianie psów i dzieci było już czystą przyjemnością.

Ósmego sierpnia A.D. 2010 o godzinie 16 czasu środkowoeuropejskiego, wśród wiwatów licznie zgromadzonej publiczności i po zrobieniu dwóch niekontrolowanych bączków na wodzie, s/y *Trynidad*, Salmo 15-S Lugger no.2, wyruszył do morza. ■