

Z KARAIBÓW NA PACYFIK

Różnice poziomów w śluzach sięgają kilkunastu metrów. Szlak Kanału Panamskiego biegnie miejscami wśród tropikalnej dżungli. Zanim jednak się nań wpłynie, trzeba zmierzyć się ze słynnym latynoskim „maniana”, czyli „Jutro”. Mały fortel na bazie drinka pozwolił załodze *HATTUSI* ominąć biurokratyczne piekło. Droga między oceanami staje otworem.

Iwona Jaczyńska
Marek Przybyszewski



Wielki statek na Kanale to widok i normalny, i fascynujący

Za nami szaleństwa Antyli i Morze Karaibskie. Jesteśmy na wodach terytorialnych Panamy i ze zniecierpliwieniem wypatrujemy śladów lądu. Wchodzimy do Cristobal. Jedyne tu można załatwić formalności związane z przejściem Kanału Panamskiego, a także zdobyć wizy.

Odkąd nawigacja sprowadzać się zaczęła do przyciskania na klawiaturze GPS kilku klawiszy - z czym nawet średnio zdolna małpa jest sobie w stanie poradzić po krótkim przeszkoleniu - nie odczuwamy już niepewności towarzyszącej jeszcze nie



Od tej śluzy zaczyna się „jazda w dół”, do Pacyfiku. Przed nami wychodzi „regatowa maszyna”, znana nam z Antyli

tak dawno navigatorom. Trafiamy w punkt bezbłędnie, przed nami Panama Canal Yacht Club (PCYC). Rzucając kotwicę na kotwiczowisku i kłaniamy się jacht. Nie kryjemy lekkiego niepokoju, jak przyjmą nas znani ze swojej biurokracji Latynosi. Nie mamy wiz, a swoje przybycie zgłosiliśmy jedynie, według wymagań strefy Kanału, wchodząc w główki portu. Wiedząc, że w PCYC znajduje się biuro odpraw paszportowych, uzbrojeni w najuprzejmiejsze z możliwych uśmiechy, płyniemy do brzegu.

Sam Yacht Club robi miłe wrażenie. Dobrze utrzymane trawniki,

dużo zieleni, wysłużone pomosty i zadbane, choć nadgryzione zębem czasu budynki. Biura znajdujemy bez trudu. Urzędnik informuje nas, że w wszystkie kraje byłych demoludów obowiązuje wiza, którą możemy załatwić w Głównym Urzędzie Paszportowym w Cristobal. Do tego czasu nie powinniśmy opuszczać terenu Klubu, ale możemy spokojnie się rozgościć, wykąpać i najeść - *no problem*. A więc nie taki diabeł straszny jak go malują.

Prosto z biura odpraw udajemy się zatem do klubowego baru, bo niczego nam tak na morzu nie bra-

kowało jak zimnego piwa. Klimatyzowane pomieszczenia, swobodna atmosfera, no i przede wszystkim przystępne ceny, powodują, że już zupełnie rozluźnieni sączyśmy pienisty napój i gadamy o tym i owym. Wkrótce dołączają do nas inni żeglarze i zaczynają się rutynowe pogaduszki o poznanych krajach, przygodach, sztormach i flautach. Ku radosnemu zaskoczeniu spotykamy znowu Nikitę, poznanego na Antigui amerykańsko-rosyjskiego żeglarza. Zawieramy też nową znajomość - Czech Jiri Albrecht na swojej *LIBE RII* płynie „dookoła”.

Pierwsze międzynarodowe towarzystwo dla budowy kanału powstało już w 1848 roku. Ostatecznie budowa zainicjowana przez francuskiego inżyniera Lessepsa została rozpoczęta w trzydzieści trzy lata później. Liczbę istnień ludzkich, które pochłonęło to przedsięwzięcie, porównywano do budowy piramid egipskich. Po ośmiu latach budowę przerwano. Kontynuacją prac zajęły się Stany Zjednoczone Ameryki w roku 1903. Kanał ukończono w ciągu jedenastu lat i od tego czasu świat zyskał nową, niezwykle ważną arterię komunikacyjną, która pozwala statkom i jachtom ominąć nieprzyjazny Przylądek Horn i dostać się na Pacyfik znacznie krótszą i bezpieczniejszą trasą.

Długość trasy Kanału Panamskiego z podejściami morskimi wynosi 81,6 km. Długość lądowej części - 65,2 km, szerokość - 91,5-305 m, głębokość - min. 13,7 m.

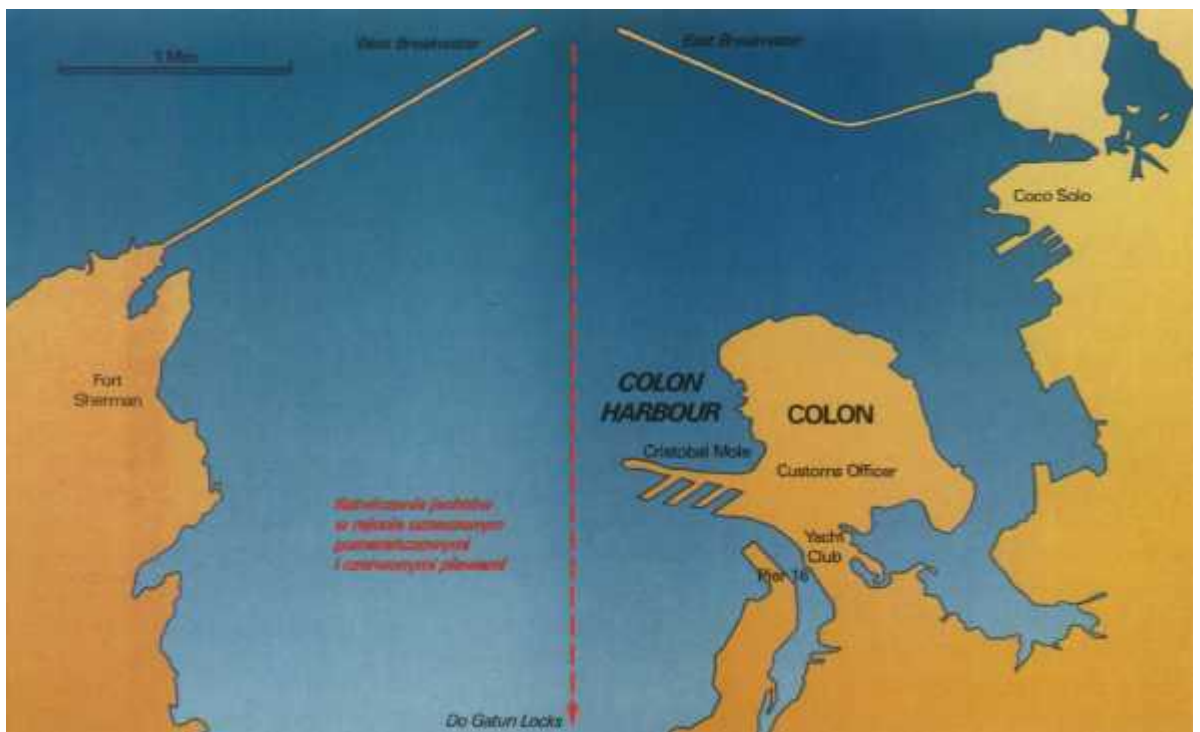
Wymiar śluz: szer. 33,5 m x dł. 305 m.

Właśnie Jiri psuje nasz dobry humor, gdy na hasło „wizy”, wybucha śmiechem, „naiwni optymiści” rechocze i opowiada o swoich wizowych przeprawach:

- Tak, mnie też kazali jechać do Cristobal, no więc cała załoga zapakowała się w taksówkę i pojechaliśmy. W Urzędzie Paszportowym nikt nie mówi po angielsku, a nasz hiszpański ogranicza się do „buenos dias”. Po dwóch godzinach, kiedy już zwiedziliśmy wszystkie gabinety, na migi i w łamanej angielszczyźnie ktoś nas oświecił, że wizy wydają tylko w stolicy. Było już zbyt późno na załatwianie czegokolwiek, bo urzędy pracują do godziny 16. Wróciliśmy więc na jacht i następnego dnia ze wszystkimi paszportami pojechałem do Panama City. Podróż zabrała mi dwie godziny, luksusowy express bus kosztował jedyne dwa dolary, cóż z tego, kiedy przez następną godzinę szukałem siedziby Głównej Policji Paszportowej, a następne dwie zajęło mi dotarcie do kompetentnej osoby w tym biurowym molochu. Z rozbijającym uśmiechem urzędnik ten poinformował mnie, że aby uzyskać wizę

niezbędne są dwie fotografie i osobiste stawienie się każdej z zainteresowanych osób. Trzeciego dnia cała załoga ze zdjęciami, kserokopiami paszportów i wypełnionymi drukami wielkości ręczników kąpielowych stawiała się w Urzędzie. O czternastej odebraliśmy wizy, przypominające amerykańskie prawo jazdy: małe, zalaminowane identyfikatory ze zdjęciem. Chociaż omyłkowo wystawiono datę ważności, która była identyczna z datą wydania, nie prostowaliśmy już tego niedopatrzenia, tylko czym prędzej wróciliśmy na Łódkę. Czekały tylko na komisję wydającą certyfikat, co jest równoznaczne z biletem na przejście Kanału, i zwiewamy stąd czym prędzej na Polinezję - podsumowuje nasz nowy czeski znajomy.

Uprowadzeni przez kolegów, również szykowaliśmy się na ciężkie boje. Ponieważ była sobota, a urzędy w weekend nie pracują, postanowiłem „na wariata” spróbować szczęścia w jedynej czynnej non-stop małej placówce w porcie handlowym Cristobal. Z paszportami w kieszeni zagadnąłem urzędnika, który na szczęście był w do-



Kanał Panamski. Podejście atlantyckie

brym humorze i mówił trochę po angielsku; „jachty to nie nasza sprawa, my jesteśmy od dużych statków, ale jeśli postawisz drinka, spróbuję ci pomóc”. W ten sposób, dzięki zamiętowaniu do mocniejszych trunków, wracałem na jacht lekko podcięty, lecz z potwierdzoną listą załogi i pieczętkami wjazdowymi w paszportach, musiałem jednak dać „kapitańskie słowo honoru”, że w poniedziałek stawię się w Głównym Urzędzie Paszportowym w Cristobal celem uzyskania wizy. W tymże urzędzie zdziwiony pracownik zapytał mnie „Czego pan tu szuka, przecież ma pan pieczętki wjazdowe, co znaczy, że żadna wiza nie jest panu potrzebna!”. **Przed przepłynięciem Kanału**

Panamskiego każdy jacht ma obowiązek poddać się pomiarom, przeprowadzanym przez odpowiednich urzędników. W zależności od wyniku tych pomiarów ustalana jest opłata dla poszczególnych jednostek. Dane z posiadanych przez każdy jacht papierów nie wystarczą, Panamczycy wolą sprawdzić wszystko niezależnie i zainkasować odpowiednią sumę za wydanie własnego certyfikatu. Po-



Lokomotywka, zwana mułem, w służbie kanału. Służy do przeciągania wielkich statków



Kanał Panamski. Podejście od strony Pacyfiku

za certyfikatem na jachcie muszą znajdować się cztery czterdziestometrowe liny cumownicze w bardzo dobrym stanie. W wypadku braku wymaganych cum można je wypożyczyć w PCYC za 10 dolarów od sztuki. Na pokładzie muszą też być co najmniej cztery osoby, więc jeśli płyniesz samotnie, zobowiązany jesteś zaokrętować płatną załogę (po 100 dolarów od łebka) lub szukać ochotników. Oczywiście

musisz zabrać miejscowego pilota, który za nic nie odpowiada, a jego jedynym zadaniem jest pomóc ci nie zgubić się na jeziorze Gatum, gdybyś przypadkiem nie rozróżniał boi torowych.

Ponieważ w Ameryce Środkowej obowiązuje żelazna zasada „maniana” (jutro), nasz *HATTUSI* musi odczekać kilka dni na uzyskanie certyfikatu. Postanawiamy więc pomóc Czechom w przejściu Kana-

łu. Ich *LIBERA* wyrusza nazajutrz o świcie.

Stawiamy się z Jurkiem o czwartej rano, tak jak było umówione. Pilota jednak nie widać. Tuż po szóstej do burty podpływa motorówka i na pokład zgrabnie przeskakuje uśmiechnięty młody chłopak. Ruszamy. Przed jeziorem Gatum znajdują się trzy śluzy. Mamy je dzisiaj pokonać. Silnik grzeje pełną parą, a my odbieramy pierwsze instrukcje, podziwiając wschód słońca. Bardzo szybko jednak niebo zakrywa się chmurami i do śluzy wpływamy w strugach deszczu.

Tuż przed wrotami zgrupowano nas w tratwy składające się z trzech jachtów: największy idzie do środka, a do jego burt cumują dwa krótsze. Manewry poszły szybko i w grupie sprawnie wpływamy w pierwszą śluzę. Zaczyna się jazda w górę, do poziomu jeziora Gatum. Jachty stoją w śluzach za statkami, tak więc cały czas widzimy wielką ruń. Statki do śluz wciągane są przez małe lokomotywki zwane mułami, które przeciągają je ze śluzy do śluzy. Czasami większe jachty również korzystają z mułów.

W naszym przypadku muły zastąpili pracownicy Kanału. Sprawnie rzucona rzutka, do której przywiązujemy cumę i po kilkunastu minutach stoimy zacumowani z obu stron śluzy. Zamykają się potężne wrota, powoli napływa woda, a my windowani jesteśmy na wyższy poziom. Potem wrota otwierają się i śluzowi eskortują nas do następnej śluzy. Tutaj cała operacja powtarza się, a w opuszczonej przez nas śluzie miejsce zajmuje kontenerowiec. Patrzymy w dół na jego pokład, jesteśmy na wysokości mostka kapitańskiego. Mijamy trzecią śluzę „Gatum” i wpływamy na jezioro o tej samej nazwie.

Gatum usiane jest wyspami, których roślinność sphywa do wody. Wszystkie możliwe odcienie zieleni tworzą impresjonistyczne plamy na tle wody. W gałęziach drzew lasu deszczowego buszują małpy, słychać piski, ptasi śpiew i jakieś inne, trudne do zidentyfikowania odgłosy. Wszystko to

Praktyczne informacje

- Wpływając do Porto Cristobal od strony Morza Karaibskiego wszystkie jednostki wchodzące w główki falochronu zobowiązane są zgłosić się do wieży kontroli „Cristobal Signal” na kanale 12 UKF. Jeżeli jacht nie przekracza 65 stóp, niepotrzebne jest wcześniejsze zezwolenie na wejście w strefę Kanału. Wpływając prowadzicie po prostu nasłuch na kanale 12, kierując się na jedno z dwóch dozwolonych miejsc postoju. Można płynąć bezpośrednio do Panama Canal Yacht Club (9°20'9" N, 79°54'3"W) lub zakotwiczyć na specjalnie przez boje wyznaczonym kotwiczowisku.

- PCYC składa się z kilku pomostów (do każdego stanowiska doprowadzona jest woda i prąd), stacji paliw, slipu, restauracji, baru i biur Klubu. Można tam nabyć karty telefoniczne, uzyskać wszelkie potrzebne informacje, odebrać bądź nadać korespondencję. Za slipem znajduje się niski budynek z pralnią, prysznicami, sanitariatami i biurem immigration. Marina jest bardzo przyjemna i panuje w niej wspaniała atmosfera, jest to bowiem miejsce spotkań globtroterów z całego świata. Ci, którzy przyплыли do Panamy, to obieżyświaty, ludzie skorzy do pomocy, bezpośredni i przyjaźni niezależnie od tego, czy płyną na jachcie wartym wiele milionów dolarów, czy na rozpadającej się krypie.

Postój w PCYC kosztuje 45 centów za stopę długości jachtu lub 7 dolarów za stopę, jeśli zabawimy tu ponad miesiąc. Kotwiczowisko jest darmowe, trzeba się jednak liczyć z długą drogą do Klubu, który jest jedynym bezpiecznym miejscem na pozostawienie bączka. Kapitanat Portu i Urząd Celny znajdują się w bezpośredniej bliskości mariny, na ulicy Terminal, naprzeciwko dworca autobusowego.

- Po załatwieniu wszelkich formalności wjazdowych należy zgłosić się do Panama Canal Commission Admeasures (PCC), która po dokładnych oględzinach jachtu, sprawdzeniu cum, odbijaczy, pomiarach, obejrzeniu wszelkich dokumentów, wystawi certyfikat pozwalający na przepłynięcie Kanału. Dokument jest ważny dwa tygodnie. Jeśli okres ten zostanie przekroczony, trzeba wszystko powtarzać raz jeszcze.

Zamówić wizytę komisji można przez UKF na kanale 12 lub telefonicznie pod nr 443-22-93.

- Ceny za przejście Kanału wahają się w granicach od 500 dolarów za jacht do 15,25 metra, do 1500 za jednostkę ponad 30,48 m opłaty muszą być uiszczone gotówką w dolarach amerykańskich.

- Mijając ostatnią z sześciu śluz możemy zatrzymać się w Balboa Yacht Club. Postój w tej marinie cenowo kształtuje się podobnie jak w PCYC, jednak stając tutaj musisz być członkiem Klubu (czytaj: wnieść opłatę wpisową w wysokości 50 dolarów). Można też przepłynąć pod mostem zwanym Wrotami Pacyfiku i dostać się na szerokie wody Oceanu.

Stopy wody pod kilem!

składa się na charakterystyczny pomruk dżungli, znany nam dobrze z wyprawy do Afryki. Nikt się nie odzywa, zapomnieliśmy o słuchach i cywilizacji. Czujemy się jak odkrywcy dziewiczego lądu. Rzucamy kotwice w pobliżu jednej z wysp i wodujemy bączka. Załoga sąsiedniego jachtu krzyczy wskazując na wystające z wody łby aligatorów. Pamiętam jednak Murzynów pływających po Zambezi w trzciniowych łódkach wśród stada krokodyli i wiem, że jeśli się gadów nie drażni i nie pod pływa zbyt blisko, nic nam nie grozi. Zgodnie z przewidywaniami aligatory czmychnęły na dźwięk silnika, a my zagłębiliśmy się w dżunglę, robiąc kupę hałasu, aby wypłoszyć węże. Las jest tu prawdziwie dziki i niemożliwy do przebycia bez wyrąbywania drogi maczetami.

Po godzinie wracamy na jacht, gdzie pieczemy świeży chleb, jemy kolację, pijemy rum i śpiewamy przy gitarze. Znow zaczyna się pojawiać się też stada komarów tnących

niemiłosiernie gdzie popadnie. Koniec egzotyki, przypominają się Mazury. Palimy dymiące odstraszacze i zakładamy siatki. Narzekamy na te ciągłe opady. Pilot tylko się uśmiechawia wyjaśniając, że padające prawie codziennie deszcze są niezbędne do funkcjonowania kanału. Przy przejściu jednego tylko kontenerowca z jeziora wypuszczone jest 52 mln galonów wody (ca 230 tys. metrów sześciennych)! Teraz rozumiemy, że rok suszy i jezioro przestaje istnieć.

Rum rozwiązuje języki i pilot o dźwięcznym imieniu Jesus Maria (imię w Ameryce Południowej dość popularne) opowiada o pracy w Kanale. Okazuje się, że w jego zawodzie jest osiem stopni. Pierwszy, podstawowy stopień, to właśnie piloci przeprowadzający małe jednostki. Ósmy i ostatni - to fachowcy przeprowadzający statki mające jedynie metr wolnej przestrzeni między burtą a ścianami Kanału. Jesus Maria pracuje dopiero dwa lata i musi szkolić się następnym osiem, aby osiągnąć takie mistrzostwo. Jest je-

dnak zadolowany, gdyż zarobki są wysokie nie tylko na warunki panamskie i kształtują się od 2500 do 12000 dolarów.

Rano żegnamy naszego pilota, zabieramy jego następcę i zaczynamy jazdę w dół. Wszystko idzie sprawnie, przed nami jest tylko jeden duży jacht, regatowa maszyna o maszcie sięgającym nieba. Widzieliśmy go na karaibskiej wyspie Antigua, startował w regatach Żeglarskiego Tygodnia.

LIBERA pokonuje ostatnią służbę - Miraflores. Pilot przypomina nam, że w chwili obecnej pływ w Balboa sięga sześciu metrów. Mijamy wiszący most, zwany Bramą Pacyfiku, po lewej zostawiamy Balboa Yacht Club i czujemy już zapach następnego oceanu. Czesi ruszają natychmiast, my wracamy na drugą stronę Kanału, by za parę dni powtórzyć tę samą trasę na *HATTUSI*. Umawiamy się na drinka na Markizach, będzie tam również Nikita. Osobliwa wersja legendy o Lechu, Czechu i Rusie.

Fot. Iwona Jaczyńska



Wrota Pacyfiku