

Promocyjna supercena Jachtingu: 9,99 PLN

DOBRA PRAKTYKA ŻEGLARSKA

NUMER
01/02
2018

JACHTING

WWW.JACHTING.COM

 **AZIMUTH**
magazyn jachtingowy

 **PANTAENIUS**
Ubezpieczenia Jachtów

ZIMNE PŁYWANIE

POLSKA SPECJALNOŚĆ

NIEDOBÓR WITAMINY S?

ZAŻYJ KARAIBY,
KANARY I GLOBE SAILOR

VIB NA OKŁADCE

OCEAN CHALLENGE YACHT CLUB
POLSKA BANDERA NA SYDNEY HOBART 2017



Cena 9,99 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDEXS 363014

02 >



9 770867 433808



W 2017 r. postanowiłem uzyskać staż 100 h na pływach. Po przymiarkach tras i terminów wypadło, że będzie to trasa wiodąca z Amsterdamu do Bremerhaven. Rejs odbył się w pierwszym tygodniu września. Z Amsterdamu wyruszyliśmy w niedzielę, ale już całą sobotę zmierzaliśmy uparcie do miejsca przejęcia jachtu. Najpierw pociągami jechaliśmy do Szczecina, a tam późnym wieczorem załadowaliśmy się do wygodnego busa i razem z naszymi bagażami oraz prowiantem na cały rejs wyruszyliśmy do Amsterdamu.



Sławomir
Michałowski

START W AMSTERDAMIE

Rano w niedzielę o godzinie 0700 jesteśmy w marinie w Amsterdamie. Poprzednia załoga jeszcze śpi. Za to jest miła niespodzianka: bułeczkami cynamonowymi i termosem z ciepłą herbatą wita nas Kasia (koleżanka naszych załogantek Marysi i Zuzi), która mieszka w Amsterdamie. Ponieważ do przejęcia jachtu mamy jeszcze około trzech godzin, to zostawiamy bagaże i zapasy rejsowe w busie i idziemy do miasta zjeść śniadanie. Przeprowadzamy się promem na drugi brzeg kanału na dworzec centralny i spacerując uliczkami nad kanałami, znajdujemy małą kawiarnię serwującą śniadania. Wracamy na jacht inną drogą, po drodze „zaliczając” na jednym z placów rzeźbę – zbiór posągów przedstawiających „Straż nocną” wokół pomnika Rembrandta.

O godzinie 1100 ładujemy się z bagażami i zapasami na jacht. Rozdzielenie koi, podział załogi na wachty i grafik wacht ustalamy bardzo szybko. Sprawnie idzie również załadunek zapasów na rejs. Niebawem wychodzimy z mariny i rozpoczynamy naszą żeglugę. Najpierw idziemy kanałem w kierunku służu w Ijmuiden. Przechodzimy przez służę. Ale zaraz za nią czeka na nas miła niespodzianka – przy nabrzeżu stoi zacumowana „Pogoria”.

Przed nami natomiast jest już Morze Północne w całej swej okazałości! Morze występujące w wielu szantach jako wszystkim wrogie, pełne grzywaczy i sztormów wita nas swoją łagodną wersją. Woda gładka jak stół, mamy słońce i lekki wiatr, 2–3°B. Stawiamy wszystkie żagle, ale po godzinie wiatr zdecydowanie słabnie. Zrzucamy więc żagle i dalej przez resztę dnia idziemy na silniku. Wieczorem zbliżamy się do Den Helder. Na podejściu do tego portu, już po ciemku, mijamy się z wieloma statkami. Po wachcie kładę się spać zaraz po północy. Do portu pozostało jeszcze około 2–3h żeglugi. Do mariny w Den Helder wchodzimy o 0230.

POBUDKA W HOLANDII

Rano budzimy się w Den Helder. Ciekawostka – marina należy do holenderskiej marynarki wojennej i jest na terenie wojskowym, ale żeglarze czują się w niej tak samo swobodnie jak w innych „cywilnych” marinach. Po drugiej stronie mariny jest port wojenny, gdzie widać wiele okrętów, między innymi fregatę „De Ruyter”. Marina ma dobre zaplecze socjalne. Bierzymy kąpiel. Potem jemy śniadanie, a po nim idziemy do miasta, a dokładniej – ja, Jarek i Mariusz udajemy się do Muzeum Morskiego.



Są tam między innymi: pomost bojowy wraz z działem poprzedniej fregaty o nazwie „De Ruyter”, trałowiec z lat 30., a także wystawiony na brzegu cały okręt podwodny „Tonijn”. Tak więc mamy trochę zwiedzania.

O 1300 wychodzimy z mariny. Naszym celem jest niemiecka wyspa Helgoland. Po wyjściu z Den Helder widzimy wylegujące się na plaży stado fok. Za rufą wesoło kilka razy skoczył morświn. Na początku idziemy na żaglach, ale popołudniu wiatr słabnie. Zrzucamy żagle i dalej idziemy na silniku. Po zmierzchu mijamy bogato oświetlone platformy wiertnicze. W nocy wiatr wzrasta, więc wachta stawia żagle. Ja przejmuję wachtę o godzinie 0400. Cały czas zmierzamy w kierunku Helgolandu. Idziemy na żaglach pełnym kursem. Osiągamy 7 w, momentami nawet 8 w na samych żaglach! Taka dobra żegluga jest przez całą moją wachtę aż do godziny 0800. Na wachcie obserwujemy wschód słońca, które wstaje jako ogromna ciemnoczerwona kula na tle pomarańczowo-żółtych chmur. Piękny, majestatyczny widok.

NA WODACH NIEMIEC

Rankiem idziemy jeszcze na żaglach, mijając z daleka duże farmy wiatrowe. Popołudniu wiatr znowu słabnie, więc idziemy na silniku. Zbliżamy się już do Helgolandu. Do portu wchodzimy razem z dużym, trójmasztowym żaglowcem holenderskim o godzinie 2000, czyli po 31 h żeglugi non stop. W porcie nie ma wolnego miejsca, więc stajemy w tratwie jako trzeci jacht. Nasi sąsiedzi to starsze małżeństwo z Brunszwiku. W miłej rozmowie okazuje się, że mieszkają na jachcie i żeglują po Bałtyku, Morzu Północnym i Śródziemnym już od 7 lat. Zmęczeni ponad dobową żeglugą bierzemy prysznic, jemy obiad i kładziemy się spać

Nazajutrz Helgoland wita nas deszczem. Planując wyjście do miasta, czekamy na okienko pogodowe bez deszczu. Gdy ten z ulewy zmienia się w solidną mżawkę, idziemy zwiedzić wyspę. Miasteczko to tworzą małe, maksymalnie dwupiętrowe domki, ciasno ustawione przy wąskich uliczkach. Na wyspie są nieliczne samochody, wszystkie elektryczne. Zresztą są to samochody służb komunalnych. Obowiązuje tu także zakaz ruchu rowerów! Wszędzie królują piesi. Helgoland to miasto urlopowe, więc prawie wszystkie budynki to restauracje, kawiarnie albo hotele lub pensjonaty. Ponieważ wyspa jest strefą wolnocłową, to w sklepach królują alkohol i kosmetyki. Przechadzamy się „dolnym miastem”, a następnie schodami wchodzimy do „górnego miasta” – tak nazywamy sobie części miasteczka leżące na poziomie portu i na wzgórzu.

NA WACHCIE OBSERWUJEMY WSCHÓD SŁOŃCA, KTÓRE WSTAJE JAKO OGROMNA CIEMNOCZERWONA KULA NA TLE POMARAŃCZOWOŻÓŁTYCH CHMUR

Na wyspę przyplływają statki przywożące pasażerów-turystów. Zaobserwowaliśmy ciekawy sposób „wyładowywania” pasażerów na ląd. Otóż gdy statek zacumuje w awanporcie, podpływają do niego łodzie (podobne do znanej naszym sternikom jachtowym DZ-ety, ale nieco większe i z silnikiem), na które przesiadają się pasażerowie i którymi są przewożeni na keję.

Zapytaliśmy załogę takiej łodzi, dlaczego tak się dzieje. Odpowiedź była prozaiczna – jest to atrakcja turystyczna i sposób zarobku. Oczywiście na wyspę przypływa także szybki prom i on już „normalnie” cumuje do nadbrzeża. Jednym ze statków, który akurat wysadza pasażerów jest „Fair Lady”. Patrząc na niego, mam wrażenie, że już gdzieś go widziałem. Sprawdzam w internecie i już wszystko jasne – z tym statkiem łączy mnie osobiste wspomnienie. Tą jednostką (wówczas nosiła nazwę „Lady Assa”, a armatorem była Żegluga Gdańska) w 2008 roku płynąłem wycieczkowo razem z rodziną z Darłówka na Bornholm i z powrotem. Świat jest jednak mały.

Planujemy wieczorem wyjść z portu w dalszą podróż. Ale po sprawdzeniu prognozy pogody okazuje się, że będzie silny wiatr, co najmniej 8°B. Więc z wyjścia nici i noc spędzamy w porcie. Wiatr ma osłabnąć dopiero nad ranem. A więc Morze Północne pokazało swoje prawdziwe oblicze!

W STRONĘ DOLNEJ SAKSONII

Najazutrz pobudkę robimy o 0600. Faktycznie, wiatr nieco zelżał. O 0700 odchodzimy od kei i cumujemy po drugiej stronie basenu portowego, gdzie tankujemy 400 l wody, ponieważ nasze zbiorniki są już prawie puste. Po zatankowaniu wychodzimy w morze. Po wyjściu z Helgolandu mijamy niemiecki żaglowiec szkolny „Alexander von Humboldt II”. Tego charakterystycznego zielonego kadłuba i zielonych żagli nie da się pomylić z inną jednostką!

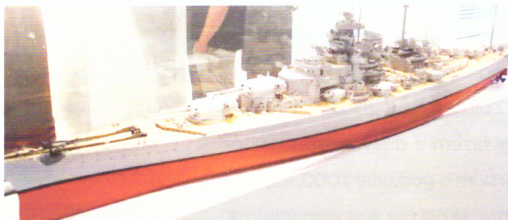
Ponieważ nie mamy już dużych odległości do pokonania, a chcemy pływać, to żeglujemy między Helgolandem a torem podejściowym do Hamburga/Cuxhaven. Pogoda ładna – słońce i wiatr 4–5°B. W planach mamy wejście do Cuxhaven. Ale rozmawiając o różnych portach, które są w naszym zasięgu, rzuciłem garść ciekawostek o Wilhelmshaven (np. że w 1945 r. ta baza Kriegsmarine została zajęta przez dywizję pancerną gen. Maczka i że pierwszym okrętem alianckim, który wpłynął do tej bazy marynarki niemieckiej, był krążownik „ORP Conrad”) i zdecydowaliśmy, że tam popłyniemy. Więc tak nawigujemy, aby przy podejściu do Wilhelmshaven być w czasie rozpoczęcia przypływu. Dzięki temu prąd będzie nam pomagał wejść. Przecinamy tor podejściowy do Hamburga o 2000. Ja jednak zaraz idę spać, aby wraz z wachtą Jarka wchodzić do portu. O 2400 Jarek



budzi mnie i wspólnie, obserwując światła nawigacyjne toru i nawigując według nabieżników, dochodzimy do mariny. O 0200 cumujemy w marinie Wilhelmshaven. Potem cała załoga raczy się jeszcze herbatką i o 0300 idziemy spać.

HISTORYCZNE WILHELMSHAVEN

Od samego rana pada i wieje. Momentami deszcz pada nawet poziomo. Według prognoz wiatr ma osiągnąć prędkością 45 w, czyli 9°B! Morze Północne znów pokazuje swój charakter. Nie wychodzimy więc w morze. Z Jarkiem zwiedzamy przed południem Muzeum Marynarki – sala z ciekawymi eksponatami związanymi z historią marynarki cesarskiej, III Rzeszy a także marynarek wojennych NRD oraz RFN. Zwiedzamy także okręty muzeum: niszczyciela rakietowego „Mölders”, okręt podwodny z lat 60., a także trałowiec i minowiec. Na lądzie oglądamy płytę pancerną z pancernika „Tirpitz”. Ponieważ morze dalej nie jest przyjazne, to po powrocie na jacht gramy w karty i inne gry. Przy okazji obserwujemy, jak wyglądają pływy w porcie – gdy jest niska woda, to część jachtów zacumowanych w części mariny bliżej brzegu stoi na błocie, gdy woda podnosi się o około 3 m to wszystkie jednostki są na wodzie.



kawa nie wyklucza
herbaty ☺

JACHTING MOTOROWY
WE'RE BOATING TOGETHER

www.motorowy.pl



Popołudniu robimy spacer po mieście i kończymy go w restauracji przy porcie ze szklanką lokalnego piwa. Na szczęście mieliśmy po małej szklance piwa, gdyż – w naszej zgodnej opinii – nie należało ono do tych najlepszych. Wieczorem sprawdzamy po raz kolejny prognozę pogody. Spodziewana jest poprawa, więc decydujemy się wyjść z portu nazajutrz. Z Wilhelmshaven wychodzimy już o 0400. Całkiem jeszcze ciemno, jeszcze noc, ale idziemy na prądzie odpływu, na samym fok. Nasza prędkość względem wody to 1-1,5 w, ale względem gruntu to prawie 6 w. Prąd daje duży dryf, więc sterując, trzeba brać na niego dużą poprawkę, aby utrzymać się w torze wodnym. Bardzo dobrze widać prąd wody na bojach. Wygląda to tak, jakby boje posuwały się po wodzie i zostawiały za sobą kilwater. Mam wachtę od 0400 do 0800, więc prowadzę jacht podczas wychodzenia z zatoki Jade, nad którą leży Wilhelmshaven, na pełne morze. O 0800, gdy na pokładzie jest już druga wachta, stawiamy jeszcze grot i nasz jacht idzie już na pełnych żaglach. Za rufą znów wesoło przeskakują morświn. Za jakiś czas obok nas przepływa foka. Odpoczywając, płynęła na plecach i spokojnie się nam przypatrywała. Bardzo sympatycznie i napawający optymizmem widok.

U WYBRZEŻA BREMERHAVEN

Do popołudnia jeszcze pada, ale potem robi się piękna pogoda. Wczesnym popołudniem zaczynamy podejście do Bremerhaven. Torem podejściowym idziemy bardzo długo – mimo że wchodzimy z prądem wchodzącym. Po drodze mijają nas lub wyprzedzają liczne statki handlowe. Bardzo duża część z nich to samochodowce. Im bliżej Bremerhaven, tym tor coraz węższy. Wreszcie zbliżamy się do portu. Prąd wchodzący zaczyna już zanikać, bo zbliża się czas wysokiej wody w Bremerhaven. Mijamy terminal kontenerowy i nadbrzeże pasażerskie. Prąd zmienia już kierunek na wychodzący. Jeżeli wcześniej na prądzie wchodzącym szliśmy względem dna z prędkością 6 w, to teraz – idąc przeciw prądowi i bez zmiany obrotów silnika – robimy zaledwie 1,6 w względem dna. Na tym przykładzie widać, dlaczego warto brać pod uwagę pływy przy wchodzeniu/wychodzeniu z portu.

Marina, do której zmierzamy, znajduje się w centrum miasta. Aby się tam dostać, musimy przejść przez śluzę i płynąć w poprzek prądu, żeby wejść do kanału przed nią. Konieczne jest więc nabranie wysokości i szybkie wślizgnięcie do kanału, aby dryf nie zniósł nas na nadbrzeże. Bezpiecznie

wchodzimy do śluzy. Po wyjściu z niej znajdujemy się w zacisznym i bardzo ładnym basenie otoczonym bulwarami. Na prawo stoi nasz znajomy spod Helgolandu – „Alexander von Humboldt II”. My jednak idziemy w lewo i za chwilę cumujemy w marinie. Jest już 2000, więc szybki prysznic i idziemy do miasta. Po drodze mijamy Muzeum Morskie. Moją uwagę zwraca stojący na wodzie U-Boot serii XXI (bardzo nowatorska konstrukcja, która nie zdążyła już odwrócić losów Bitwy o Atlantyk na korzyść III Rzeszy; typ okrętów podwodnych zawierający rozwiązania, które zostały wykorzystane przez zwycięskie mocarstwa, wyznaczając kierunki rozwoju broni podwodnej w latach powojennych). Wieczór spędzamy w małym pubie przy rynku, przy pożegnalnym piwie. Nazajutrz czeka nas pakowanie, sprzątanie jachtu, przekazanie jednostki następnej załodze i długa droga do domu.

KRES PODRÓŻY

Ruszając w rejs, mieliśmy zamiar wypłynąć co najmniej 100 h. Jednak pogoda pokrzyżowała nam plany. Finalnie udało się wypłynąć 83 h i przebyć 350 mil. Z pogodą nie można walczyć – ważne jest bezpieczne dopłynięcie do celu, co nam się udało. ■



Fot. arch. autora