

5/6
2022

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



DOBRE
JACHTY



Cena 15 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDEKS 363014



AZIMUTH®
casual yachting clothing



Cz. XII

X-Yachts

WORLD CLASS SINCE 1979

TO STAN UMYSŁU



TRADYCYJNY WRZEŚNIOUY REJS – DELPHIA Z KOŁOBRZEGU



Sławek Michałowski

Koronawirus pozwolił nam pływać w czerwcu 2021 roku, więc założyliśmy, że nasz tradycyjny rejs na początku września również uda się przeprowadzić. Aby zminimalizować prawdopodobieństwo wystąpienia problemów wynikających z epidemii, postanowiliśmy wyczerterować ponownie jacht z Kołobrzegu, a nie gdzieś poza granicami Polski. Decyzja o wypożyczeniu jachtu z Kołobrzegu przyszła nam także łatwo ze względu na bardzo dobre doświadczenia wyniesione z naszego czerwcowego czarteru.



Wycarterowaliśmy jacht Delphia 40. Jednakże dwa dni przed rozpoczęciem naszego rejsu zadzwonił przedstawiciel armatora z informacją, że niestety poprzednia załoga uszkodziła jacht, jednostka obecnie jest wyciągnięta z wody i naprawy nie uda się dokończyć przed naszym przyjazdem. W zamian zaoferowano nam jacht Hanse 345. Bez problemu zgodziliśmy się na zamianę. Tym samym modelem pływaliliśmy już w czerwcu, ale teraz zaoferowany jacht miał już pełnowymiarową genuę (a nie samozwrotny fok jak poprzedni).

Ten typ jachtu bardzo nam się spodobał, jest zwrotny, co jest ważne w obliczu planowanej trasy rejsu, a konkretnie – planowanych portów do odwiedzenia.

Co więcej, pierwotnie myśleliśmy o czarterze tego właśnie jachtu we wrześniu, ale wówczas była na niego rezerwacja i był niedostępny. Ale jak widać, ta jednostka bardzo chciała z nami pływać we wrześniu!

Mając jacht, dokonaliśmy ostatecznej kompletacji załogi. W sumie liczyła ona siedem osób: Sławek (czyli ja), Jarek, Weronika, Patrycja, Adam, Łukasz i Wojtek.



Rano, 4 września 2021 r. ruszamy z Warszawy pociągiem do Kołobrzegu. Do mariny docieramy po godzinie 1300. Jacht jest już wysprzątnany i czeka na nas, więc od razu przystępujemy do odbioru. Jednostka jest nam już znana (na bliźniaczej pływaliliśmy w czerwcu). Bosmana, pana Błażeja, również już znamy i wiemy, że jachty pozostające pod jego pieczęcią są w bardzo dobrym stanie technicznym, więc odbiór trwa krótko. W międzyczasie Wojtek, Patrycja i Weronika jadą po odbiór zakupów. Odbiór, ponieważ jeszcze przed rejssem Wojtek (nasz kuk) przygotował menu i po skonsultowaniu go z Patrycją zamówił produkty z listy w jednym ze sklepów w Kołobrzegu. Zatem zakupy, a w zasadzie odbiór zamówienia wraz z drobnymi zakupami uzupełniającymi przebiegły sprawnie. Już po godzinie 1700 mamy odebrany, zaopatrzony i gotowy do żeglugi jacht. Ze względu na zmęczenie po podróży w morze wychodzimy jednak dopiero nazajutrz. Trzeba się wypaść przed podróżą, która ma trwać ponad dobę. Poza tym nie chcę wychodzić w nocy nie do końca jeszcze poznanym jachtem. Lepiej potencjalne problemy rozwiązywać przy świetle dziennym. Po kolacji przeprowadzam odprawę bezpieczeństwa i załoga dopasowuje sobie

kamizelki. Idzie to sprawnie, gdyż na pokładzie mamy samych doświadczonych żeglarzy, żadnych nowicjuszy. Jeszcze krótką integracja i idziemy spać.

Z mariny w Kołobrzegu wychodzimy w niedzielę, krótko po godzinie 0800 i od razu obieramy kurs na Karlskronę. Jest piękna pogoda: wiatr wschodni, stabilne 4°B, zero chmur na niebie. Na pełnych żaglach robimy ponad 7 węzłów. Cały dzień idziemy półwiatrem, w pełnym słońcu, w granicach 7 węzłów. Piękna żegluga. Wręcz taka, jaką można zobaczyć na zdjęciach w folderach reklamujących wypoczynek pod żaglami. W czasie zachodu słońca idziemy wzdłuż Bornholmu. Gdy zapada zmrok, Bornholm zostaje za rufą. Zanim zrobi się całkiem ciemno, zrzućmy grota i dalej idziemy już na samej genui. Robimy 4 węzły. Nad nami pojawia się piękne, rozgwieżdżone niebo. Gwiazdy świecą niezakłócone żadnym światłem z ziemi i niezasłonięte żadną chmurą. Droga mleczna wręcz nas przytłacza. Z pomocą aplikacji na smartfonie identyfikujemy różne gwiazdozbiory. Jedno z ciał niebieskich świeci wyjątkowo jasno. Aplikacja podpowiada, że jest to Jowisz. Ponieważ w tej części rejsu ja jestem kapitanem, w nocy praktycznie nie śpię. Czuwam przez





całą noc, mając oko na to, co dzieje się na pokładzie i wokół jachtu. Około 0330 wiatr słabnie. Najpierw zwalniamy do około 2 węzłów, a potem prędkość dalej stopniowo maleje. Gdy spada do 1 węzła, włączamy silnik. Decyzja o włączeniu silnika wynika również z tego, że właśnie zbliżamy się do toru wodnego pełnego statków. Po nim poruszają się statki wchodzące i wychodzące z systemu rozgraniczenia ruchu znajdującego się na północ od Bornholmu. Trasa jest dość ruchliwa, gdyż tędy idą statki będące w drodze między cieśninami duńskimi i kanałem Kilońskim a portami Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii i Sankt Petersburga. Nasz jacht jest wyposażony w AIS, więc możemy łatwo sprawdzić, kiedy będzie największe zbliżenie między nami a daną jednostką oraz jaka będzie wówczas odległość naszego jachtu od danego statku. To znacznie ułatwia przekroczenie toru. Dla mnie równie ważne jest i to, że statki widzą nas na swoich odbiornikach AIS i w razie czego ich system zasygnalizuje oficerowi wachtowemu ewentualną sytuację nadmiernego zbliżenia. Oczywiście my prowadzimy taką nawigację, by w ogóle do takiej sytuacji nie dopuścić. Nasze przejście odbywa się w sposób bezpieczny. Korzystając z AIS, pamiętamy także o prowadzeniu jednocześnie właściwej obserwacji wzrokowej. Mijamy kontenerowiec „Maersk-coś tam”, który idzie z prędkością 19 węzłów. Reszta statków, na które musimy zwrócić uwagę, nie jest już tak szybka. To są „zwykłe” statki handlowe płynące z prędkością 9–10 węzłów. Niebawem po przejściu ruchliwego toru wstaje słońce i nie ma już żadnych jednostek, które wymagałyby naszej szczególnej uwagi. Jemy śniadanie i na podejściu do Karlskrony jesteśmy po godzinie 1000. Przy wejściu na tor podejściowy mijamy się z promem „Stena Nordica” wychodzącym z Karlskrony. Podziwiając stare bastiony broniące kiedyś wejścia do portu, w południe wchodzimy do miejskiej mariny w Karlskronie. Keje gościnne są puste, więc wybieramy sobie miejsce blisko słupka z zasilaniem i wodą oraz nieopodal sanitariatów.

Po trwającej ponad dobę żegludze, zaraz po zacumowaniu i sklarowaniu jachtu, gdy tylko uzyskujemy kody dostępowe do sanitariatów, cała załoga z radością udaje się pod prysznice. Gorąca kąpiel stawia na nogi i usuwa zmęczenie. Po obiedzie na jachcie idziemy do miasta. Odwiedzamy takie obowiązkowe punkty jak Muzeum Morskie (w poniedziałki niestety zamknięte), twierdzę oraz rynek. To mój któryś z rzędu pobyt w tym mieście, więc te miejsca już nie robią na mnie aż takiego wrażenia. Pamiętam natomiast, jak byłem tutaj pierwszy raz i jak wówczas bardzo mi się podobały małe domki, malownicze uliczki, twierdza wkomponowana w zabudowę miasta oraz kościół górujący nad rynkiem i całym starym miastem. Przy rynku siadamy w kawiarni na kawę i ciastko. Z pomnika na rynku spogląda na nas Karol XI, założyciel miasta. Po powrocie na jacht widzimy, że nieopodal nas zacumował jacht „Roztocze”. Idziemy więc przywitać się i chwilę pogadać z jego załogą. Wieczór spędzamy na jachcie. Po całonocnym czuwaniu jestem zmęczony i kładę się spać, ale część załogi postanawia jeszcze przespacerować się po mieście, aby samodzielnie przekonać się, jak abstrakcyjnym pojęciem jest tutaj „nocne życie”.

Poranek w Karlskronie budzi nas słońcem, ale i mgłą unoszącą się nad portem oraz wysepkami. Mgła dodaje uroku okolicy i wraz z podnoszeniem się słońca stopniowo zanika, zabierając ze sobą bajkową scenerię. Śniadanie jemy w porcie i po zmyciu naczyń wyruszamy w drogę do Karlshamn. Wychodząc z Karlskrony, znowu mijamy się z promem „Stena Nordica” oraz okrętem szwedzkiej marynarki wojennej. Zgodnie z etykietą salutujemy okręt banderą, ale niestety Szwedzi nie odpowiadają na nasz salut. Z Karlskrony do Karlshamn idziemy głównie na silniku, gdyż wieje słaby wiatr i do tego jeszcze prosto w dziób. Próbuje przez pewien czas iść na żaglach, ale nie ma to sensu. Nad nami jest bezchmurne niebo a po prawej burcie na horyzoncie powoli przesuwają się brzeg prowincji Blekinge. W Karlshamn mamy do wyboru trzy mariny. Decyduję jednak, by nie



wchodzić do mariny w centrum Karlshamn, ale do portu rybackiego w Karlshamn-Vägga. Decyzja wynika z faktu, że tylko tam jest możliwość zatankowania paliwa. Podchodzimy więc do nadbrzeża bunkrowego i tankujemy w samoobsługowej, automatycznej stacji paliw składającej się z jednego dystrybutora (tylko z olejem napędowym). Po zatankowaniu stajemy na miejscu gościnnym w Y-bomach. Kawałek dalej stoi duży jacht pod szwajcarską banderą. Nie cumuje tu w trakcie rejsu, ale załoga wykonuje na nim jakieś prace techniczne i przenosi do samochodu żagle oraz osprzęt. Stoimy w małym porcie rybackim, osłoniętym od morza skalistą wyspą. Port dla gości, takich jak my, jest sezonowy – otwarty do połowy września. Zaplecze sanitarne to kontener z dwoma kabinami WC i prysznic. Ale jest czysto i jest ciepła woda.

Zjadamy obiad (kurczak à la Pati) i malowniczą ścieżką nad brzegiem morza idziemy około 1,6 km do centrum Karlshamn. W mieście jesteśmy wieczorem, więc na ulicy nie ma praktycznie nikogo i wszystko jest pozamykane. Jedynie na rynku czynna jest kawiarnia. Po kawie i ciastku idziemy jeszcze kawałek dalej głównym deptakiem miasta, a następnie wracamy nadbrzeżną ulicą. Wówczas okazuje się, że dokonaliśmy dobrego wyboru, rezygnując z mariny w centrum miasta. Ma ona 17 stanowisk w Y-bomach, przy placu parkingowym, a tuż obok jeżdżą samochody. Już po zmroku wracamy na jacht i kończymy dzień przy stolikach stojących na kei, przy naszej jednostce.

O północy następuje zmiana kapitana, dowodzenie przekazuje Jarkowi. Od teraz jestem zastępcą kapitana.

Z Karlshamn-Vägga wychodzimy po 0800. Tym razem niebo jest całkowicie zachmurzone i jest bezwietrznie. Naszym celem jest Simrishamn. Po odejściu na dwie mile od główki portu stawiamy żagle, bo wiatr zaczyna się jednak nasilać. Pod żaglami robimy około 6 węzłów, więc można pożeglować. Niestety kierunek wiatru nie jest dla nas korzystny, więc po około 4 godzinach zrzucamy żagle i rozpoczynamy podróż w kierunku Simrishamn na silniku, pod wiatr i fale. W międzyczasie chmury znikają i znów wychodzi słońce. W po drodze w oddali mijamy dwa statki oraz kilka kutrów rybackich. Do Simrishamn wchodzimy tuż po zachodzie słońca, praktycznie w ostatnich chwilach światła dziennego. Simrishamn jest największym portem rybackim Szwecji. Tak mówi locja, ale z własnych obserwacji nie wynika, by był to duży port. Jest w nim jednak duża marina. Przy kejach gościnnych jest pusto, stoimy tam tylko my i szwedzki jacht motorowy. Opłatę portową wnosimy za pomocą aplikacji. Po opłaceniu postoju i sklarowaniu jachtu widzimy, że do stanowiska obok wchodzi jeszcze niemiecki jacht. Pomagamy im zacumować, bo widać, że poza skipperem reszta załogi to raczej pasażerowie, a nie żeglarze. W ramach podziękowania za naszą pomoc dostajemy kilka butelek piwa Flensburger. Po kąpieli pod prysznicem idziemy na spacer do miasta. Jest już całkowicie ciemno, ale miasteczko jest ładnie oświetlone. Podświetlo-





ne są fasady domów i zabytkowy kościół. Odwiedzamy jeszcze małą stację kolejową i wracamy na jacht. Dochodząc do rynku, widzimy, że po mieście wędruje sobie jakiś mały zwierzak – to jeż robi sobie wieczorny spacer.

Nowy dzień wita nas bezchmurnym niebem oraz flautą. Z Simrishamn wychodzimy przed 0900. Tym razem naszym celem jest Gudhjem na Bornholmie. Nie ma wiatru, morze jest gładkie jak stół, więc idziemy nieśpiesznie na silniku. Nasza trasa przecina tor wejściowy na system rozgraniczenia ruchu, który jest między wybrzeżem Szwecji a Bornholmem. Jak zwykle jest tutaj duży ruch. Nie mamy jednak żadnych problemów z przejściem w poprzek toru. Większość statków idzie z prędkością około 10 węzłów, ale z prawej strony w dużej odległości idą w naszym kierunku dwie, znacznie szybsze jednostki – prom płynący z prędkością ponad 20 węzłów i jednostka płynąca z prędkością 18 węzłów (na AIS przedstawia się nam jako „German warship F220”). Mam podejrzenie, że jest to jedna z fregat serii noszących nazwy krajów związkowych. Sprawdzam więc w Internecie i zgadza się. F220 to fregata „Hamburg” klasy „Sachsen”! Okręt przechodzi nam daleko przed dziobem. Przez lornetkę podziwiam jego ładną sylwetkę. Już po przejściu toru w oddali widzimy przed dziobem jakiś ciemny obiekt unoszący się na wodzie. Odchodzimy lekko w lewo, by uniknąć kolizji, ale okazuje się, że to głowa fok. Foka przygląda się nam z zaciekawieniem. Mijamy ją w odległości kilkun-

stu metrów, by jej nie przeszkadzać, ale sympatyczny ssak nie ucieka i cały czas się nam przygląda. Dopiero gdy odchodzimy na większą odległość, daje nura i znika pod wodą. Do Gudhjem podchodzimy przy słońcu chylącym się już ku zachodowi. Wejście nie jest szerokie, ale podejście do portu wiedzie wąskim torem między skałami wystającymi z wody po obu jego stronach. Na szczęście bezpieczną drogę do portu wskazuje nabieżnik. Port jest mały, ale bez problemu udaje nam się stanąć w jego głębi. Stajemy dziobem do kei, a rufą na murin-gach. Opłacamy postój w automacie i szukamy pryszniców, które podobno są wliczone w cenę. Nigdzie nie ma informacji, gdzie są, ani nie ma znaków, które wskazywałyby do nich drogę. Dopiero barman z sąsiedniej kawiarenki mówi, że znajdują się za rogiem, w podziemiach czerwonego budynku biblioteki. Dobrze zakamuflowane miejsce. Na kolację idziemy do restauracji rybnej. Po wykupieniu „wejściówki” (145 DKK) można do woli korzystać z bufetu. Są w nim śledzie marynowane na kilka sposobów (w stylu anchois, w zalewie korzennej, musztardowej, goździkowej i inne) i ryby smażone, wędzone, gotowane. Są także sałatki, surówki i warzywa z grilla. Jednym słowem – każdy znajdzie coś dobrego, pod warunkiem, że lubi ryby. Jedzenie jest pyszne, ale i sycące. Mimo że nakładamy sobie małe porcje, by spróbować każdego specjału, to po jednej lub maksymalnie drugiej niewielkiej dokładce mamy już dość, nic się już więcej w żołądku nie mieści. Na szczęście



przed nami jeszcze spacer. Idziemy w górę miasteczka, gdzie znajduje się mały kościół. Z tamtego miejsca rozpościera się piękny widok na część miasteczka, port i morze. Obok kościoła znajduje się mały cmentarz. Przechodzimy przez niego i wąska, stromą ścieżką zaczynamy schodzić w kierunku morza. Po drodze napotykamy mały hotelik na skarpie. Wstępujemy do hotelowej kawiarni i wypijamy kawę. Następnie udajemy się jeszcze na spacer wzdłuż brzegu. Ścieżka w wielu miejscach wiedzie szczytem urwiska lub szczelinami nadbrzeżnych skał.

Nazajutrz czeka nas ostatni dzień rejsu. Przed nami długi prześkok z Gudhjem do Kołobrzegu, a prognoza mówi, że wiatr będzie słaby i południowy, czyli prosto w dziób, więc o żaglach możemy zapomnieć. Czeką nas zatem długa żegluga na silniku. Aby do Kołobrzegu dotrzeć o zachodzie słońca, z Gudhjem planujemy wyjść jeszcze przed wschodem. Niestety, nabież-

nik nie jest oświetlony i przez to jest bardzo słabo widoczny, a to jest warunkiem bezpiecznego wyjścia z portu. Wychodzimy więc, gdy tarcza słońca zaczyna wyłaniać się z morza. Miasteczko i port jeszcze śpią. Idąc w linii nabieżnika, wychodzimy z portu i po wejściu na głębszą wodę bierzemy kurs na Kołobrzeg. Po pewnym czasie na AIS widzimy, że oprócz nas z Bornholmu do Kołobrzegu idą jeszcze dwa jachty z tej samej firmy czarterowej, z której wypożyczyliśmy naszą jednostkę. A więc nie tylko my kończymy nasz rejs.

Między Bornholmem a Kołobrzegiem jest całkiem spory ruch, którego nie było, gdy w niedzielę szliśmy tędy do Karlskrony. Gdy zbliżamy się do Kołobrzegu, za rufą w oddali przechodzi okręt wojenny. Nie ma włączonego AIS, ale widzę, że to charakterystyczna sylwetka okrętu transportowo-minowego typu Lublin. Przy zachodzie słońca wchodzimy w główki Ko-





łobrzegu i po raz ostatni w tym rejsie przeprowadzamy manewr cumowania.

Po sklarowaniu jachtu, toalecie i „ogarnięciu się” idziemy na kapitańską kolację do pubu znajdującego się w zabytkowym forcie przy marinie. Do dania z grilla dostajemy między innymi ostry sos, po którym jeden z załogantów dostaje reakcji alergicznej. Sprawa wygląda poważnie, więc nie czekamy i dzwoniemy na numer 112. Bardzo szybko przyjeżdża do nas, na keję, karetka pogotowia. Panowie ratownicy podają odpowiednie lekarstwa, a potem obserwują, czy jest poprawa. Po stwierdzeniu, że kryzys minął, proponują załogantowi przewiezienie go do szpitala na dalszą obserwację. Ponieważ wszystko jest już jednak ok, załogant decyduje, że chce pozostać na jachcie. Żegnamy się i karetka odjeżdża. Wieczór kapitański kończy się w nieoczekiwany sposób, mocnym akcentem.

Chcemy jeszcze złożyć gorące podziękowania dyspozytorowi pogotowia oraz panom ratownikom za szybkie przybycie oraz skuteczne postawienie naszego załoganta na nogi w życzliwej, ale i w pełni profesjonalnej atmosferze.

Ostatniego poranka naszego rejsu, po zjedzeniu śniadania, czyli wyjedzeniu resztek prowiantu, pakujemy się i przystępujemy do zdania jachtu.

Przekazanie przebiega sprawnie i w miłej atmosferze.

Po podpisaniu protokołu zdania jednostki dzwoniemy po taksówkę. Ładujemy do niej bagaże, a sami pieszo docieramy na dworzec kolejowy.

Bagażę zostawiamy w przechowalni, spacerem udajemy się do latarni morskiej i jemy pizzę.

Potem nadchodzi czas na podróż pociągiem do domu i powrót do codziennego życia szturów lądowych. ■



Fot. arch. Łukasz Gorgol, Patrycja Kowalik, Sławomir Michałowski, Wojciech Rybak, Weronika Michałowska, Adam Zawłocki.