

1/2
2023

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



AZIMUTH
casual yachting clothing



Cena 15 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0897-4337
INDEKS 363014



Cz. XIII

REJSY

GEDANIA
BIESZCZADY

ZDROWIE

JAK O NIE ZADBAĆ W TROPIKACH

VIP NA OKŁADCE

LIZ WARDLEY
POLSKI JACHT V065

NEWS

SAMANA 59 ELECTRIC REXH2
PIERWSZY KATAMARAN NA WODÓR





KAPITAŃSKIE 100 GODZIN NA „GEDANII”

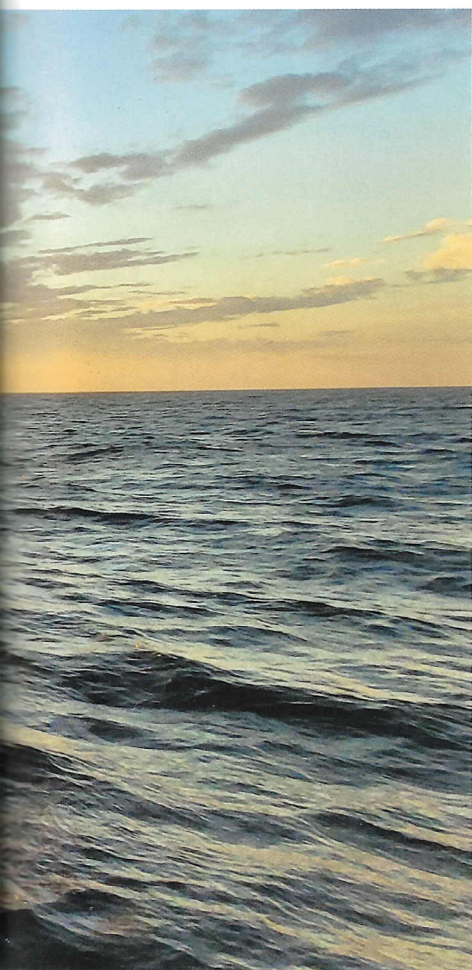


Stawek Michałowski

Już na wiosnę 2022 r. zaprzyjaźniony kapitan Mateusz dał znać, że będzie organizował rejs na jachcie „Gedania”. Od słowa do słowa, po rozmowach kapitana z pierwszymi potencjalnymi uczestnikami wyklarowała się koncepcja, by to był kapitański rejs 100-godzinny na dużym żaglowcu. „Gedania” ma ponad 23 metry długości, więc jak najbardziej byłby spełniony warunek konieczny do stażu na kapitana jachtowego. Okazało się, że wszyscy chętni są zainteresowani taką formułą rejsu. Finalnie na 18 osób załogi tylko trzy osoby nie mają stopnia jachtowego sternika morskiego, ale również i one mają doświadczenie w żeglarskim. Jest także osoba, która opłynęła Horn!



W końcu nadchodzi dzień 22 października 2022 roku. Do Gdyni, do mariny Yacht Park, jedziemy pociągiem i nasza „zawiasowa” czwórka (czyli ja, Agnieszka, Jarek i Wojtek) dociera na pokład „Gedanii” przed godziną 1100, jako pierwsza z całej załogi. Jesteśmy tak wcześnie, bo Andrzej (który jest przedstawicielem armatora i którego znamy z bosmanowania na „Zawiszy Czarnym”) prosił nas, by pomóc w ładowaniu prowiantu na pokład. Niebawem przyjeżdża zaopatrzenie i przenosimy paczki z jedzeniem z samochodu i wnosi-



Na „Gedanii” wachtę pełni się w sterówce. Jest zabudowana i obszerna. Oprócz koła sterowego jest tam chart ploter i inne przyrządy nawigacyjne a także wygodne miejsca do siedzenia. Jest tam ciepło i pod dachem. Pierwszy raz mam okazję pełnić służbę na statku w tak komfortowych warunkach. To może się podobać!

Od Helu mamy wyłączony silnik i idziemy na żaglach. Gdy wiatr słabnie, uruchamiamy silnik. I tak mija nam noc. To jest noc, gdy wszyscy wchodzą w rytm życia na statku, czyli od wachty do wachty.

my je na pokład. Jest to niezła praca fizyczna, bo to pełne zaprowiantowanie na 9 dni, na 3 posiłki i przekąski dla 18 osób. Pracy nie ułatwia fakt, że „Gedania” jest zacumowana przy wysokim pirsie. Ponadto zniesienie pakunków z pokładu do mesy i kambuza to przeciskanie się wąskimi, stromymi i krętymi schodami. W sumie cała praca zajmuje nam około godziny. O 1200 na pokład przybywa Mateusz (kapitan). Do godziny 1500 docierają wszyscy załoganci. Mamy więc komplet: 18 osób na pokładzie.

Po formalnym przejściu jachtu kapitan dokonuje podziału załogi na wachty. Wyznacza ich cztery: oficerami są dwaj Piotrowie (wachty I oraz II), Jarek (wachta III) oraz Agnieszka (wachta IV). Ja pełnię funkcję zastępcy kapitana. Zatem moja rola na tym rejsie jest zupełnie inna niż te, które pełniłem dotychczas na żaglowcach. Tym razem nie jestem oficerem wachtowym, który na wachtce prowadzi statek, ale jako zastępca kapitana (czyli chief) pełnię nadzór, czyli mam oko na to, co się dzieje i jak oficer wachtowy prowadzi statek. Jak to określił kapitan – w razie czego mam być wsparciem dla oficera pełniącego wachtę nawigacyjną.

Po krótkim szkoleniu z obsługi jachtu i jego urządzeń przeprowadzonym przez Andrzeja (bosmana) wychodzimy z Gdyni o godzinie 20.00. Tak więc od razu po ciemku. Jest słaby wiatr, zatem idziemy na silniku. Dopiero godzinę po minięciu Helu wiatr wzrasta do 22 w. Stawiamy więc kliwer, fok-sztaksel i grot-sztaksel.

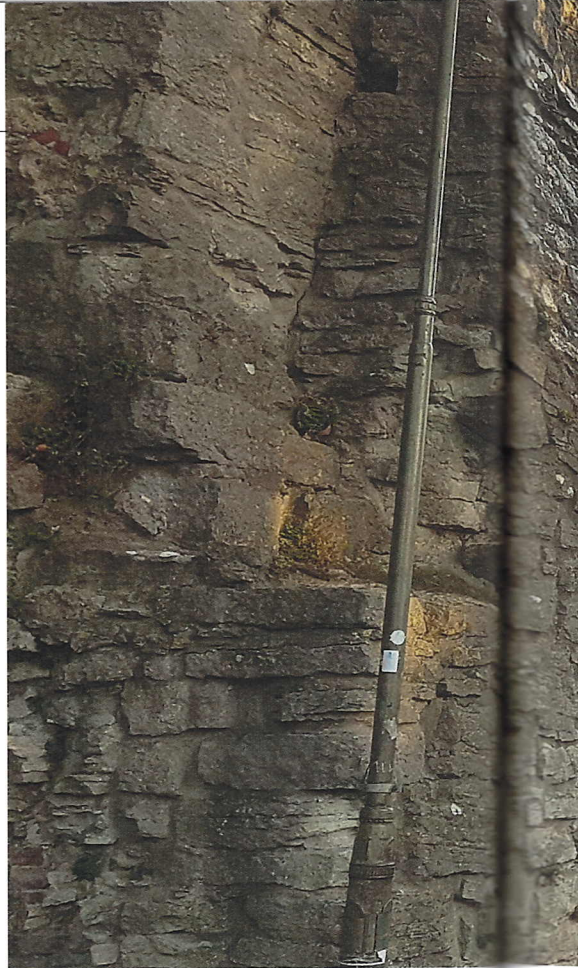
Całą niedzielę idziemy albo na żaglach, albo na silniku, w zależności od tego, jak silny jest wiatr. Gdy prędkość wiatru wzrasta do około 10 w, to na samych żaglach idziemy z prędkością około 2 w. Idziemy na północ, w kierunku Gotlandii. Kapitan zarządza próbny alarm. Ma on na celu zapoznanie załogi z kwestiami bezpieczeństwa (alarm ppoż., człowiek za burtą, wzywanie pomocy, przydział do tratw ratunkowych, zachowanie podczas alarmów itd.). Po pogadance i prezentacji środków technicznych wzywania pomocy (radiowych i pirotechnicznych) wszyscy przymierzają kamizelki ratunkowe i wachtami zbierają się przy przydzielonych im tratwach. Na „Gedanii” są dwie tratwy ratunkowe: jedna na pokładzie dziobowym, a druga na pokładzie rufowym.

Po jakimś czasie, na wysokości Kłajpedy, mijamy się z promem idącym z tego portu do Niemiec. Jak się okazuje, to jedyna atrakcja, którą mogliśmy obserwować za dnia przez całą niedzielę. Oprócz tego przez cały dzień na horyzoncie pusto, żadnego innego statku. Nasze życie na pokładzie toczy się w rytmie wacht i posiłków. W międzyczasie toczymy luźne rozmowy na luźne tematy w mesie lub na pokładzie albo też odsypiamy nocne wachty lub wysypiamy się przed kolejną nocną wachtą. Pod względem hotelowym „Gedania” jest bardzo wygodna. Załoga mieszka w kabinach trzy- lub czteroosobowych. Każdy ma własną koję (są umieszczone parami jedna nad drugą). Ponad-

to do dyspozycji są trzy toalety z prysznicem. Przed sterówką, ale na niższym pokładzie, jest obszerna mesa, w której załoga spożywa posiłki. Obok mesy jest dobrze wyposażony kambuz.

O zmierzchu widzimy na AIS, że będziemy niebawem przechodzili blisko rosyjskiej fregaty „Mir”, bliźniaka naszego „Daru Młodzieży”. Do zbliżenia z „Mirem” dochodzi jednak już po ciemku. Przechodzimy przed jego dziobem w odległości około 1,5 mili. Po niesionych przez niego światłach nawigacyjnych widać, że idzie pod żaglami. Szkoda, że jest ciemno i nic nie widać, gdyż widok fregaty pod żaglami musiałby być imponujący. Płyniemy dalej w nocy ze słabym wiatrem, więc trochę na silniku, trochę na żaglach.

Po spokojnej nocy wita nas pochmurny ranek – niebo jest szare, ale chmury są stosunkowo wysoko i nie ma deszczu. Morze jest spokojne. Idąc na żaglach, robimy 2 w. Pomału zbliżamy się do południowego krańca Gotlandii. Naszym celem jest północny kraniec wyspy – Fårösund. Idealnie byłoby przybyć na miejsce o świcie. Ale po obliczeniu pozostałej drogi i przewidywanej prędkości okazuje się, że musielibyśmy trochę krążyć przed cieśniną w oczekiwaniu światła dnia. Byłaby to bezsensowna strata czasu, którego później mogłoby nam zabraknąć. Dlatego też popołudniu, mniej więcej w 1/4 długości wyspy, kapitan podejmuje decyzję, że odpuszczamy Fårösund i obejdziemy Gotlandię od południa, by rano wejść do Visby. Tak więc robimy zwrot i rozpoczynamy opływanie Gotlandii „od dołu”. Pogoda bez zmian. Pochmurno, bez dużych fal, wiatr słaby. Na pokładzie życie toczy się cały czas utartym rytmem posiłków, wacht i spania lub odsypiania w wolnych chwilach. Oraz oczywiście prac porządkowych. Nasz bosman, jak to ma w zwyczaju każdy bosman na świecie, dba, aby nie zabrakło nam pracy.



Zapada zmierzch, a potem noc. W nocy po raz pierwszy mamy przelotny deszcz. Nie jest dokuczliwy, bo w sterówce jest ciepło i sucho, ale pogarsza widoczność. Wchodzimy między Gotlandię a Szwecję kontynentalną. Pojawia się trochę statków, więc nie jest nudno. Mijamy się z promem „Wawel” idącym z Nynäshamn do Gdańska. Ponieważ jest ciemno, to widzimy go tylko na AIS i na radarze.

Gdy mijamy się odległości około 2 mil, widzimy również i jego światła. W pewnym momencie wchodzimy w obszar gęstej mgły. Prawie nie widzimy naszego dziobu i rufy. Agnieszka, oficer wachtowy, włącza róg mgłowy, który automatycznie co dwie minuty nadaje jeden długi sygnał dźwiękowy. Po pewnym czasie mgła znika i naszym oczom ukazuje się piękne, rozgwieżdżone niebo. O godzinie 0400 przekazuję służbę kapitanowi i schodzę spać do koi. O tej samej godzinie wachtę kończy również wachta IV.

Ranek wita nas pięknym słońcem, pierwszy raz od początku rejsu. W świetle dnia okazuje się, że na pokładzie mamy pasażera na gapę. To mała sikorka, która zabłądziła nad morze i na swoje szczęście odnalazła nasz jacht, na którym mogła wylądować i czekać na podwiezienie do lądu. Dostaje od nas jedzenie i zasztywa się najpierw w zakamarkach pokładu, a potem w pontonie. W pewnym momencie wlatuje nam nawet do mesy. Dziełnie znosi jednak zamieszanie na pokładzie spowodowane przygotowaniem do cumowania i odlatuje z „Gedanii” dopiero wówczas, gdy już jesteśmy w główkach portu. Podchodząc do Visby oglądamy częściowe zaćmienie słońca. Bosman przynosi ze swojego warsztatu hełm spawalniczy, więc bezpiecznie i wyraźnie możemy obserwować przesłonięcie tarczy słońca.



W Visby cumujemy około 1400, po ponad 66 godzinach żeglugi non stop. To był jak dotychczas mój najdłuższy przełot non stop. Ponieważ to rejs szkoleniowy, to podczas cumowania za sterem kolejno ma stawać każdy z oficerów. Kolejkę zaczyna Agnieszka. Przez cały rejs cumowanie odbywa się praktycznie według podobnego schematu: ustawienie jachtu rufą w kierunku miejsca cumowania (konieczne jest więc wykonanie cyrkulacji jachtu), cofnięcie się rufą do nadbrzeża (ster zero, kierunek utrzymywany dziobowym sterem strumieniowym), złapanie i obłożenie cumy rufowej, a następnie dostawienie dziobu do nadbrzeża poprzez danie silnikiem „mała naprzód” ze wsparciem steru strumieniowego.

Port w Visby o tej porze roku jest pusty i jesteśmy tam jedynym statkiem, nie licząc dwóch promów utrzymujących komunikację między Gotlandią a Szwecją kontynentalną. Po doprowadzeniu się do porządku po ponad dwudniowej żegludze, idziemy obejrzeć Visby. Dużo słyszałem o tym mieście, głównie to, że jest ładne i urocze. Więc z ciekawością idę się o tym samemu przekonać. Visby wygląda jak typowe małe szwedzkie miasteczko. Małe domki o typowej szwedzkiej architekturze, wąskie uliczki. To, co odróżnia Visby od wielu innych miasteczek, które miałem okazję odwiedzić, to średniowieczne mury obronne i ruiny trzech kościołów z około XII–XIII w. Spacer kończymy degustacją lokalnego piwa w knajpcie przy rynku, po czym wracamy na statek na kolację.

Z Visby wychodzimy o 2200. Za sterem podczas manewrów odejścia stoi oficer wachty II, czyli Piotrek. Kierujemy się do Kalmaru. Póki co wiatr jest umiarkowany, więc stawiamy fok-sztaksel i grot-sztaksel. Około północy schodzę z mostka i kładę się spać

do koi. Nie śpię jednak długo. Około 0200 w nocy budzi mnie silne bujanie. Widać, że wzmógł się wiatr i idąc bajdewindem, jacht mocno kładzie się i prostuje. Latając w koi, próbuję tak się ułożyć, by za bardzo mną nie rzuciło i by można było zmrużyć oko. Mam postawioną sztormdeskę, więc nie grozi mi, bym wypadł z koi (górnej) na podłogę. Ale objanie się między sztormdeską a burtą nie należy do przyjemności. Zaczynam mieć obolałe kolana oraz ramiona. W końcu znajduję wygodne ułożenie: leżąc w pozycji embrionalnej, nogami zapieram się o sztormdeskę, a plecami o burtę. W końcu udaje mi się usnąć na 3 godziny. Po nocnym bujaniu nad ranem idziemy już w miarę spokojnie. Po pewnym czasie zrzucamy żagle, gdyż droga do Kalmaru prowadzi pod wiatr. Tak więc silnik znów w użyciu. W odali nad Gotlandią widzimy wschód słońca. Ponownie mijamy się z promem „Wawel”. Tym razem idzie on w przeciwną stronę: z Gdańska do Nynäshamn. Na pokładzie zwykła rejsowa rutyna. Wachty nawigacyjne zmieniają się kolejno co cztery godziny. Wachta kambuzowa zajmuje się przygotowywaniem i serwowaniem posiłków oraz sprząta jacht. Pozostałe wachty albo odsypiają, albo towarzysko rozmawiają w podgrupach.

Po obiedzie zbliżamy się do wyspy Olandia i około godziny 1600 wchodzimy od północy do Kalmarsundu. Teraz mamy korzystniejszy kurs względem wiatru i stawiamy fok-sztaksel i grot-sztaksel. Dalej idziemy na silniku, lecz na mniejszych obrotach. Prędkość bez zmian. Mijamy kilka statków. Do Kalmaru mamy jeszcze około 10 godzin żeglugi.

W drodze do Kalmarsund zastaje nas noc i do Kalmaru idziemy już po ciemku. Mijamy pięknie oświetlony zamek Borgholm na Olandii. Idąc według świateł sektorowych, dochodzimy i prze-



chodzimy pod mostem Kalmar-Olandia. To jeden z najdłuższych mostów w Europie. Jego długość wynosi ponad 6 kilometrów i obecnie jest 7. pod względem długości mostem w Europie. Jesteśmy już blisko portu. Zaraz za mostem staję za sterem. W Kalmarze tym razem ja będę manewrował przy cumowaniu. To pierwsze nasze, czyli oficerów, cumowanie tak dużą jednostką, więc pełna asekuracja: bosman podpowiada kroki podejścia, a kapitan operuje manetką silnika i strumieniówki. Manewrowanie tak dużą jednostką, o takiej inercji („Gedania” to jednak 60 ton) jest ciekawym i kształcącym doświadczeniem. Cumujemy przy zewnętrznym pomoście lewą burtą. Po zacumowaniu klar na pokładzie i o godzinie 0130, po prawie 28 godzinach żeglugi, pada sakramentalne „tak stoimy”.

Ale to jeszcze nie koniec długiego dnia. W mesie mamy wieczór szantowy pod przewodnictwem Jacka, naszego „oficera muzycznego”. Dwie gitary, organki i chór męsko-damski dają koncert. Ponieważ rozpoczął się 27. października, czyli moje urodziny, częstuję załogę „żeglarskim cukierkiem”.

Po krótkiej drzemce nadchodzi poranek. Dzisiejszy dzień spędzamy w Kalmarze. Wyjście w morze zaplanowane jest dopiero na wieczór. O godzinie 0800 stawiamy banderę przy jednoczesnym wybijaniu szklanek dzwonem okrętowym. Po późnym śniadaniu w małej grupie idziemy przejść się po Kalmarze. Najpierw idziemy do zamku, potem na stare miasto. Przy rynku siadamy na chwilę w małej lokalnej cukierni-piekarni na kawę. Na statek wracamy przed obiadem. Po obiedzie jeszcze chwila wolnego. Idąc w porcie do toalety, uświadamiam sobie, że czeka mnie długa droga: po zejściu z kei idzie się wzdłuż hotelu, a potem przy sklepie H&M dochodzi się do głównej ulicy, potem mija się dworzec kolejowy, a potem skręca się w lewo i nie dochodząc do uniwersytetu, skręca się w prawo i tam są

sanitariaty. A tak mniej obrazowo, w skrócie i już na poważnie mówiąc: trzeba iść przy kei około 80 metrów. Ale pierwszy opis drogi brzmi ciekawiej i jakoś tak dostojniej.

Cumy oddajemy przed 1900. Tym razem w trakcie manewrów steruje Jarek. O 1900 mijamy główki portu i zaczynamy iść przez Kalmarsund na południe. W okolicy południowego krańca Olandii wchodzimy w mgłę. Gdy gęstnieje, oficer wachtowy, Piotrek, włącza róg mgłowy. Po pewnym czasie mgła ustępuje i około godziny 0200 przecinamy tor, którym statki podchodzą do systemu rozgraniczenia ruchu pod Olandią. Wszystkie jednostki przechodzą nam daleko przed dziobem albo za rufą. Uwagi wymaga tylko jeden statek. Płyne niewiele szybciej niż my. Finalnie przechodzimy około 1,5 mili przed jego dziobem. Przecinanie toru kończymy około 0300. Na mostku zmienia mnie bosman, a ja idę spać do koi. Tej nocy śpię trochę dłużej, budzę się dopiero rano.

Ranek jest bardzo ładny – słońce, niebieskie niebo i spokojne morze. Wachta III (0400–0800) postawiła fok-sztaksel i grot-sztaksel. Idziemy zatem na żaglach i wolnych obrotach silnika. Prędkość wiatru pomału wzrasta. Odstawiamy silnik. Przy wietrze 16 w robimy na żaglach 5–6 w. Cały czas jest piękne słońce i stabilny wiatr. Morze marszczy się niewielkimi falami. Na pokładzie codzienna rutyna. Atrakcją dla mnie i Jarka jest pomoc bosmanowi przy wymianie uszkodzonej pompy odprowadzającej wodę spod prysznica do zbiornika brudnej wody.

Pomału zbliżamy się do polskiego wybrzeża. Pojawia się trochę statków idących w kierunku cieśnin duńskich. Niekiedy musimy lekko korygować kurs, aby minąć się w bezpiecznej odległości. Zapada zmrok. Ponieważ prognoza przewiduje, że rano wiatr może osiągnąć siłę 7°B, włączmy silnik, aby zdążyć do portu przed silnym wiatrem. Przez noc idziemy na silniku i pod za-



glami. Do Helu zbliżamy się przed 0400. Znak kardynalny jest punktem nawrotu i wchodzimy do portu w Helu. Po 34 godzinach żeglugi, o 0430 cumujemy. Jeszcze tylko klar na pokładzie i idziemy spać. Oczywiście na noc zdejmujemy banderę, która następnie zostaje złożona zgodnie z etykietą, orłem na wierzchu, i złożona w sterówce.

Po 2 godzinach snu wstajemy, by być gotowi do podniesienia bandery. Dwie osoby przy flagsztoku mocują ją, jedna jest przy dzwonie okrętowym. Pozostali członkowie załogi stoją na pokładzie. Kilka sekund przed godziną ósmą pada komenda „bacność” i punkt ósma bandera wędruje na szczyt flagsztoku przy dźwiękach czterech podwójnych szklanek. Po podniesieniu bandery śniadanie, a potem czas na prysznic. W ramach czasu wolnego idziemy na spacer do Muzeum Obrony Helu. Po drodze w lesie znajdujemy sporo podgrzybków, więc na kolację planujemy sos grzybowy. Wracając z wycieczki na jacht, robimy sobie krótką przerwę w Kapitanie Morganie. Po obiedzie jest pełen luz. Kawa, herbata. To jest moment, gdy oficerowie przepisują dokonane w ostatniej dobie zapisy z dziennika szkolnego do dziennika jachtowego. Robimy również wpis do księgi pamiątkowej uwieczniający nasz rejs kapitański. Tutaj niezastąpionym skrybą okazał się Jacek z wachty IV.

Wieczorem mamy zarezerwowane stoliki w Kapitanie Morganie. Ma być tłoczno, bo do Helu ma wejść jeszcze żaglowiec „Baltic Beauty”. I faktycznie, wchodzi on około 1900. Pomagamy im zacumować, gdyż wiatr jest cały czas silny, ale na szczęście wieje wzdłuż kei. Gdy po kolacji idziemy do Morgana, jest tam już tłoczno i gwaro. Jest również koncert szant na żywo. Żeglarska impreza szybko się rozkręca. Nasza załoga śpiewa nasze „gedaniowe Morskie Opowieści”. Od czasu do czasu ktoś podchodzi do dzwonu i wybija na nim szklanę. Oznacza to, że

stawia kolejną całą tawernie. Czas mija szybko, ale trzeba iść na pokład, bo rano przed 0800 wychodzimy z Helu.

Nastaje ostatni dzień naszego rejsu. Z Helu wychodzimy o 0750. Znowu mam okazję stać za sterem. To już drugie moje manewry portowe „Gedanią” i widzę, że teraz o wiele lepiej czuję, jak statek reaguje na wychylenia steru i jak wchodzi w cyrkulację. Po wyjściu z portu obieramy kurs na Gdynię. Pogoda jest ładna: ciepło i słonecznie, ale jakoś rozmowy się nie kleją. Wszyscy czują, że to już ostatnie chwile rejsu. W Gdyni cumujemy przy bosmanacie mariny Yacht Park. Podczas ostatniego cumowania za sterem stoi Łukasz z wachty II. Po spakowaniu rzeczy bosman rozdziela wszystkim prace, gdyż jacht musi być porządnie sprzątnięty zarówno w środku, jak i na zewnątrz. Ja z Witkiem szorujemy pokład, nadbudówki i ponton.

Po zakończeniu sprzątnięcia całą załogą idziemy na obiad do Zielonej. Jest to jakby podwójne pożegnanie, gdyż to ostatni wspólny posiłek całej załogi na tym rejsie. Ale i pewnie nasza ostatnia wizyta w Zielonej, ponieważ będzie ona rozebrana do końca roku. W miejscu obecnych pawilonów mają stać domy, takie jak te, które już stoją przy marinie Yacht Park. Ciekawe, czy wróci tu atmosfera tawerny?

Po powrocie z obiadu w mesie kapitan Mateusz rozdaje opinie i dziękuje za fajny rejs we wspaniałej atmosferze. Do podziękowań dołącza się także bosman Andrzej. My również dziękujemy za świetny rejs pod znakomitym kierownictwem kapitana i bosmana. No i niestety to już koniec. Żegnamy się i rozchodzimy do pociągów lub samochodów. Ale oczywiście już snujemy plany kolejnych wspólnych rejsów. I to na „Gedanii”!



Foto: Łukasz Bielecki, Sławomir Michałowski, Wojciech Rybak, Paweł Stasiak