

1/2
2024

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



WORLDPREMIERE BAVARIA C46

KNOW-HOW

KPT. BARANOWSKIEGO
MANEWRY PORTOWE

BEZPIECZNE NABYCIE JACHTU
PODATKI CZ.1

WYPRAWY

JEDNA KLĄTWA TO ZA MAŁO
(W)RZUCAMY DWIE!

WYPADEK

PODRÓŻE KSZTAŁCĄ
KUTREM NA GRUSZCE DZIOBOWEJ

VIB NA OKŁADCE

BAVARIA C46

MADE BY

BAVARIA
YACHTS



Cena 15 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0967-4337
INDKS 363014





STAŻ KAPITAŃSKI NA KANALE LA MANCHE



Sławomir
Michałowski

Po zeszłorocznym rejsie na „Gedanii” do spełnienia wymagań stażowych na stopień kapitana jachtowego brakuje nam już tylko 100-godzinnego rejsu na wodach pływowych. Dlatego też w tym roku postanowiliśmy naszą coroczną wrześnieową wyprawę zrobić wcześniej (by mieć szansę na dobrą pogodę), w sierpniu i na wodach pływowych Morza Północnego lub kanału La Manche.



Ponieważ wypływanie 100 godzin podczas standardowego tygodniowego rejsu może się nie udać (wystarczy, że pogoda na jedną lub dwie doby zatrzyma nas w porcie), postanowiliśmy wyczerterować jacht na trochę dłuższy okres – półtora tygodnia. Z pomocą agencji żeglarskiej, za której pośrednictwem od lat czarterujemy jachty na nasze rejsy, udało się znaleźć jacht na dłuższy okres w holenderskim porcie Yerseke, małym porcie między Rotterdamem a Antwerpią.

Z Warszawy wyruszamy 16 sierpnia rano. Na nocleg zatrzymujemy się w Hanowerze. Mamy rezerwację w małym hotelu, nieopodal dworca kolejowego, w samym centrum miasta. Do hotelu docieramy po południu i po zalogowaniu się, ok. 1700, idziemy obejrzeć miasto. Centrum Hanoweru to współczesne budynki, ale udaje nam się dojść do starówki. Składa się ona z kilku uliczek z kamieniczkami z muru pruskiego. Na starym mie-

ście zjadamy późny obiad i przemierzając nieśpiesznie kolejne uliczki, wracamy do hotelu. Następnego dnia ruszamy do Holandii, do Yerseke. Po drodze, już w Holandii, zaglądamy na jedzenie do Bergen, a dokładniej: do Bergen op Zoom. Do mariny w Yerseke przyjeżdżamy o 1500, razem z resztą załogi, która dojechała z południa Polski.

Przejęcie jachtu w bazie czarterowej przebiega sprawnie i o 1700 jesteśmy gotowi do żeglugi. Aby wyjść na morze, musimy przejść kanałem Zuid-Beveland do Skaldy, która u ujścia kanału jest już szerokim rozlewiskiem. Na wyjściu służy na Skaldzie powinniśmy być podczas wysokiej wody, by potem iść do morza na prądzie wychodzącym. Według publikacji nautycznych (niezastąpiony Reeds!) wysoka woda będzie przed 0500. Aby być na czas na Skaldzie, wyjście z mariny planujemy na godzinę 0200 w nocy. Ponieważ to za chwilę, idziemy wcześniej spać, by przespać się przynajmniej 3 godziny.



Pobudka o 0130 i zgodnie z planem o 0200 wychodzimy z Yerseke. To będzie długi dzień. O ile basen portowy jest przestronny, to wyjście z portu jest wąskie i zaraz po minięciu główki portu trzeba od razu pod kątem prostym skręcić w lewo na wąski tor, gdyż inaczej można wejść na mieliznę (osuch). Co prawda tor jest oznaczony bojami, ale nie mają one świateł i po ciemku prawie ich nie widać. Idziemy więc powoli, wypatrując kolejnej boi torowej i wspomagając się mapą elektroniczną. Po niecałej godzinie wchodzimy w kanał Zuid-Beveland. Jest na nim kilka mostów (mają jedno podnoszone prześło). Przed każdym z nich wywołujemy radiem obsługę i prosimy o otwarcie danego mostu. Trzeba zazwyczaj poczekać kilka minut na zamknięcie ruchu kołowego i most się podnosi, a my przechodzimy pod nim i idziemy dalej. W kanale mijamy się z dwoma dużymi barkami i dochodzimy do służby na końcu kanału. Kontaktujemy się ze służą przez radio i dostajemy zgodę na wejście do komory. Wchodzimy i cumujemy na biegu do ściany. Służa podnosi nas o około 1,5 m w górę i gdy otwierają się drugie wrota, wychodzimy na Skaldę. Ponieważ jest noc, przemieszczamy się

według świateł boi toru wodnego. Idziemy skrajem toru, gdyż jest to prowadzący do Antwerpii bardzo ruchliwy szlak wodny, po którym porusza się dużo wielkich statków. Co chwilę jakiś nas mija lub wyprzedza.

O godzinie 0800 obejmuję wachtę. Właśnie przechodzi obok Vlissingen. To miasto, a przede wszystkim tamtejsza stocznia, są związane z historią Polskiej Marynarki Wojennej. To właśnie tutaj, w ówczesnej stoczni De Schelde, został zbudowany i w styczniu 1938 roku zwodowany okręt podwodny ORP „Orzeł”.

Cały czas poruszamy się skrajem toru wodnego. Ciągłe mija nas jakiś duży statek. Przy końcu toru chcę go przeciąć, by iść na zachód, do Ostendy. Wywołuje nas kontrola ruchu, która pyta o nasze zamiary. Informuję o naszym zamiarze przecięcia toru, by iść w kierunku Ostendy. Ponieważ idzie sporo dużych statków, muszę ten manewr uzgodnić przez radio z Zeebrugge Traffic Control, by uzyskać zgodę na przecięcie toru wodnego. Pani operator każe nam czekać, bo idą jeszcze trzy statki i poleca się zgłosić, gdy one przejdą. Gdy przeszły, ponownie



wywołuję kontrolę ruchu, ale dostaję informację, by dalej czekać, bo w tor od strony morza wchodzi kolejne dwa statki. Czekamy więc. Gdy i one przeszły, w kolejnej rozmowie z kontrolerem ruchu dostaję zgodę na przecięcie toru, więc na silniku przecinam tor i kierujemy się na Ostendę. Po żegludze w otoczeniu dużych statków, przy których nasz jacht jest łupinką, trasa do Ostendy jest spokojna i samotna. Nie śpieszy się nam, więc idziemy na genui. W pewnym momencie obok nas, na chwilę, pojawia się delfin. Ponieważ nikt z załogi nie jest specjalistą od morskich ssaków, to stworzenie nazywamy delfinem, bo tak wygląda (specjalista pewnie by doprecyzował, czy to był morswin, delfin jakiś tam czy też przedstawiciel innego gatunku). W każdym razie był to sympatyczny ssak.

Powoli zbliżamy się do Ostendy. Jest lekka mgła, z której wyłania się wejście do portu i budynki miasta. Od strony morza Ostenda prezentuje się jako jedna ściana bloków mieszkalnych. Wchodzimy do portu, a następnie skręcamy w prawo, do mariny. Wchodzimy do śluzy. Z brzegu przypatruje nam się wielu przechodniów. W trakcie śluzowania dostajemy od obsługi mapkę wskazującą miejsce naszego postoju oraz zawierającą przydatne informacje na temat mariny. Po wyjściu ze śluzy stajemy w marinie w wyznaczonym miejscu.

Marina ma ciekawą lokalizację. Jest w samym centrum miasta. Nadbrzeże, przy którym jest nasz pomost, to jedna z głównych ulic miasta. Nieopodal naszego miejsca postoju jest przystanek autobusowy. Przeciwległy brzeg to ulica, na której jeżdżą tramwaje i stoją wysokie budynki biurowo-mieszkalne. Marina jest ok. 50 m od głównego dworca kolejowego. Siedząc w kokpicie jachtu, widzimy pociągi stojące na peronach!

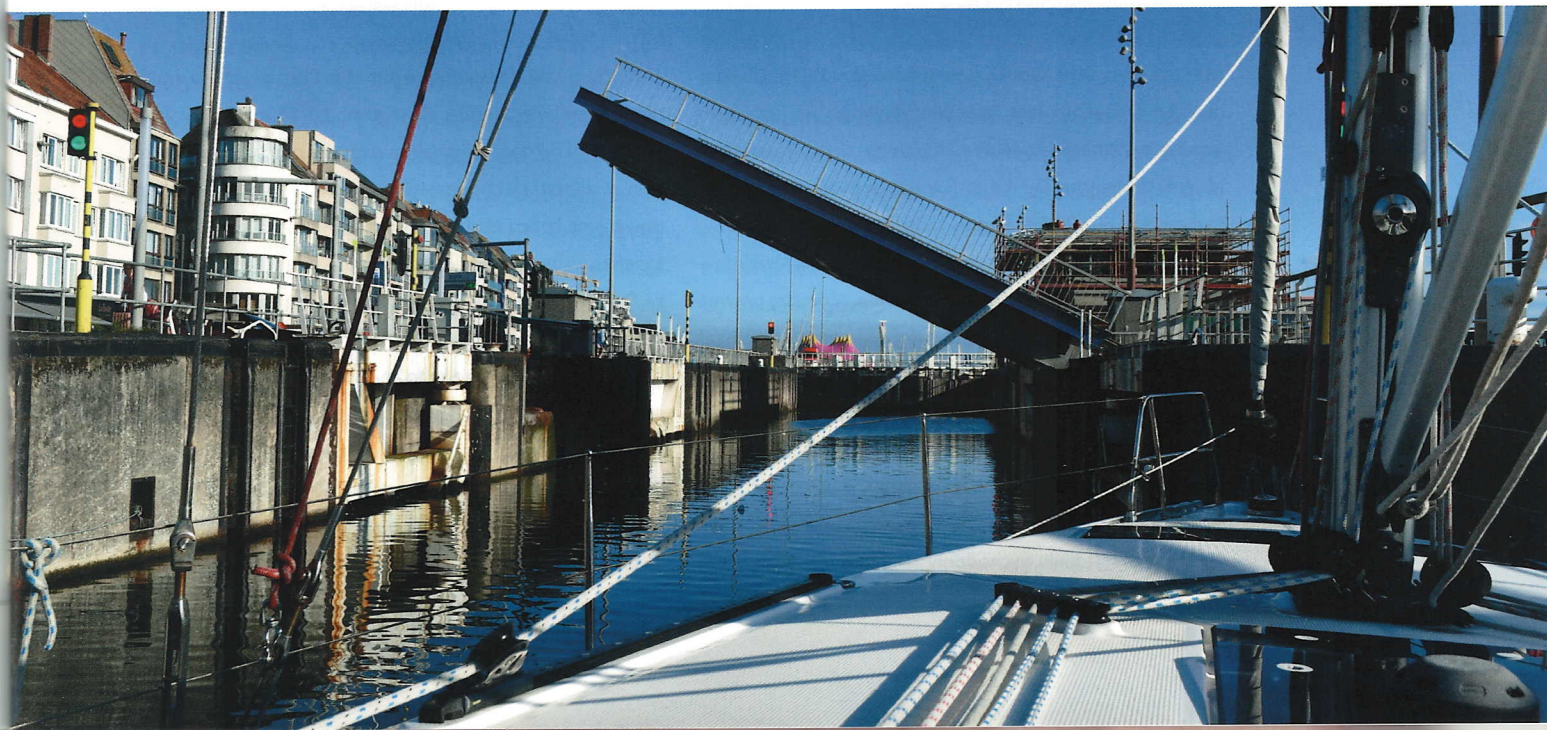
Po sklarowaniu jachtu i toalecie idziemy obejrzeć miasto. Całe centrum Ostendy to tak naprawdę długi deptak, przy którym stoją domy z lat 60. i 70. Ze starszych budynków stoi tylko ładny kościół z początków XX wieku. Widać, że Ostenda została całkowicie zniszczona podczas II wojny światowej. Szczerze mówiąc, to niewiele jest ciekawych rzeczy do obejrzenia. Te braki

wynagradza położenie mariny. Jak dotychczas nie miałem okazji cumować jachtem w takim ścisłym centrum dużego miasta. Spacer po Ostendzie kończymy w pizzerii. Po dobrej pizzy delektujemy się belgijskimi piwami. Po posiłku wracamy na jacht, gdyż jest późno, a my jesteśmy zmęczeni żeglugą praktycznie od 0200 w nocy.

Sobotni ranek wita nas słońcem. Po wczesnym śniadaniu zgłaszamy służbie zamiar wyjścia. Chcemy bowiem wyjść z mariny, gdy tylko rozpocznie ona rano pracę. Odcumowujemy i gdy podchodzimy do śluzy, most uliczny jest już podniesiony, a wrota śluzy otwarte. Wchodzimy do komory śluzy. Podczas śluzowania poziom wody obniża się o ok. 4 m! Cóż, skok pływu nie jest tu mały.

Po wyjściu ze śluzy wychodzimy z portu jachtowego i nagle widzimy, że mijamy się z foką, która nieśpiesznie płynie sobie w głąb portu. Po minięciu główki portu mamy wiatr o sile 6 B i fale około 1–2 m. My kierujemy się na zachód, na Dunkierkę. Oznacza to, że żeglujemy pod wiatr i fale. Dziób rozbija kolejne fale, bryzgi słonej wody docierają aż do kokpitu. W ustach czujemy sól. Co jakiś czas jacht wspina się na fale i spada z niej, wając dnem o taflę wody, czemu towarzyszy głuchy łoskot. Nasz stateczek mocno pracuje na fali.

W pewnym momencie widzimy, że za rufą unosi się nasz obijacz (wstyd się przyznać: został przeoczony przy porządkowaniu cum i obijaczy przy wychodzeniu z portu, a teraz się odwiązał i wpadł do wody). Rozpoczynamy manewr podejścia do obijacza. Przy tak dużym wietrze i falach nie jest to proste. Dopiero za którymś razem udaje się dobrze do niego podejść i podnieść ręką z opuszczonej platformy kąpielowej (wcześniej też już go prawie mieliśmy, ale wówczas nie udało się złapać bosa-kiem za ucho obijacza). Cała operacja była ciekawym doświadczeniem, które pokazało załodze, że podjęcie kogoś lub czegoś w takich warunkach nie jest trywialne. Teraz było to wykonywane w świetle dnia. W nocy na pewno by się to nie udało, bo obijacz szybko straciłby się z oczu.



Kontynuujemy marsz do Dunkierki. Jak wcześniej, tak i teraz jacht walczy cały czas z falą. Często wchodzi na dwumetrowe fale i zwala się z nich w dół, wyrzucając od dziobu bryzgi wody. Według wiatromierza wiatr osiąga w porywach prędkość 33–34 węzłów. Z czasem jednak cichnie i stabilizuje się na poziomie 3 B. Zbliżając się do Dunkierki, idziemy wzdłuż plaży, torem wodnym biegnącym od niej w odległości około 1 mili. To z tej plaży, wschodniej, w 1940 roku odbywała się ewakuacja oddziałów, głównie brytyjskich i francuskich, w ramach operacji „Dynamo”. Na mapie zaznaczono liczne wraki. To przede wszystkim jednostki, które zginęły tutaj właśnie na przełomie maja i czerwca 1940 roku.

Nasz pierwotny plan podróży zakładał dojście do Calais, ale z obliczeń wyszło nam, że nie zdążymy tam na ostatnie otwarcie śluzy do mariny podczas wysokiej wody i musielibyśmy czekać kilka godzin na kolejną wysoką wodę, praktycznie robiąc kółka na redzie, co byłoby bez sensu. Podejmujemy więc decyzję, że zawracamy i wchodzimy do Dunkierki. Wchodzimy w główki portu i idziemy wzdłuż resztek pirsu, z którego w 1940 roku żołnierze wsiadali na pokłady statków i okrętów. Idąc wzdłuż pozostałości konstrukcji, dochodzimy do mariny.

Cumujemy i załatwiamy formalności związane z postojem. Gdy tylko jesteśmy gotowi, udajemy się do leżącego nieopodal mariny muzeum poświęconego operacji „Dynamo”. Znajduje się ono w starym forcie i jest całkiem ciekawe. Jest tam sporo informacji umieszczonych na tablicach ilustrowanych licznymi zdjęciami, są zaaranżowane sceny z manekinami naturalnej wielkości, ubranymi w mundury ówczesnych formacji, są liczne gabloty z ciekawymi dokumentami i elementami wyposażenia, makiety oraz dioramy. Są także działka, karabiny, części samolotów i pojazdów. Zarówno te odrestaurowane, w bardzo dobrym stanie, jak i wygrzebane z piachu lub wydobyte z morza wiele lat po wojnie i prezentowane w takim stanie, w jakim je wydobyto.

Po zwiedzeniu muzeum idziemy na plażę. Wzdłuż niej ciągnie się deptak, przy którym stoją hotele. Deptak to klasyczna promenada nadmorska – tłum ludzi, sklepiki z różnymi pamiątkami (np. drewniane kuterki, które tutaj mają naklejkę „Dunkierque”, a nie np. „Kołobrzeg” czy „Władysławowo”, co jest jedyną różnicą), restauracje i kawiarnie. Po późnym obiedzie na jachcie idziemy do centrum Dunkierki. Niestety, w mieście znów same budynki z lat 60. i 70. Praktycznie żadnych starszych budynków, z wyjątkiem ratusza i starego kościoła z wieżą. Tutaj również widać, że wojna poczyniła duże spustoszenia. W drodze powrotnej na jacht zatrzymujemy się w małej restauracji na kieliszek wina. Mimo że mamy sierpień, wakacje, ulice są praktycznie puste, mijamy tylko nielicznych przechodniów. W drodze powrotnej na jacht kupujemy jeszcze trochę lokalnego wina i zapas serów. Kolacja była więc bardzo dobra, w stylu francuskim.

Ranek ponownie wita nas słońcem, ale i zupełną flautą. Po niedzielnym śniadaniu wychodzimy z Dunkierki i kontynuujemy

podróż na zachód. Piękna pogoda, jest ciepło, ale nie gorąco, małe zafalowanie morza. Idziemy pod wiatr, więc niestety znów na silniku. Zbliżamy się do Calais. Po drodze mija nas duży prom zmierzający do tego portu. Im jesteśmy bliżej Calais, tym bardziej wypatrujemy białych klifów pod Dover („Zabłyśną nam białą skał zębów pod Dover”). Wchodzimy bowiem w Cieśninę Dover (Dover Strait) lub, jak zwą ją inni, Cieśninę Kaletańską, najwęższy fragment kanału La Manche. Wreszcie dostrzegamy w oddali jasną linię na horyzoncie. Z czasem białe klify Dover stają się coraz bardziej widoczne. Faktycznie, cieśnina jest stosunkowo wąska. Spod brzegu francuskiego dobrze widać brzeg angielski.

Przechodząc obok Calais, widzimy francuski okręt patrolujący wody cieśniny. Pływa on tam i z powrotem. Widać, że pilnuje, czy nie ma nielegalnej próby przeprawy się przez kanał do Wielkiej Brytanii.

Przechodząc obok Dover, przecinamy linię Calais-Dover. Odnotowujemy ten fakt w dzienniku jachtowym. Zapisu dokonaliśmy raczej ze względów historycznych niż praktycznych. Przed II wojną światową w Polskiej Marynarce Handlowej ta linia była granicą między żegluga małą (Bałtyk i Morze Północne do tej linii) a żegluga wielką (na zachód od tej linii). Przejście z żeglugi małej na wielką oznaczało wówczas zmianę zasad pełnienia wacht na statku, inne zasady naliczania wynagrodzenia marynarzy i inaczej liczoną praktykę morską. Tak więc mówimy sobie, że od teraz uprawiamy żegluga wielką!

Cały czas jesteśmy poza systemem rozgraniczenia ruchu, który biegnie środkiem kanału La Manche. My jako mały statek nie powinniśmy się po nim poruszać. Ale widzimy dużo statków idących tamtędy w obydwie strony: wielkie kontenerowce, masowce i inne. Widać, że kanał La Manche to jeden z najruchliwszych szlaków w żegludze światowej. Po pewnym czasie mijamy przylądek Gris-Nez. Na szczycie wysokiego klifu stoi latarnia morska. Od strony wody to bardzo malowniczy widok. Na klifach francuskiego brzegu kanału widzimy bunkry z czasów II wojny światowej. Mimo że idziemy w dużej odległości od brzegu, to są dobrze widoczne. Zapewne nie są więc małe. To pozostałości niemieckiego Wału Atlantyckiego.

Zbliżamy się do Boulogne-sur-Mer. Prąd pływowy zmienił kierunek, więc kierując się teraz pod prąd, idziemy wolniej w stosunku do dna. Wchodzimy w główki portu. Lewą główkę stanowią resztki jakiejś konstrukcji, a prawa to bunkier wybudowany na końcu pirsu. Idąc do mariny, przemierzamy się kanałem wzdłuż długiego mola, za którym jest kąpielisko i plaża. Dalej, wzdłuż nadbrzeża portowego, stoją bloki mieszkalne, dziesięciopiętrowe klocki. Sądząc po architekturze, pochodzą chyba z lat 70. Nie wygląda to ani ładnie, ani malowniczo. Raczej zaskakująco.

Wchodzimy do mariny. Stajemy w miejscach opisanych jako miejsca dla jachtów o długości powyżej 10 m, gdyż gdzieś indziej może być problem, gdy woda opadnie. W trakcie manewrów okazało się, że ster strumieniowy nie chce działać, chociaż rano

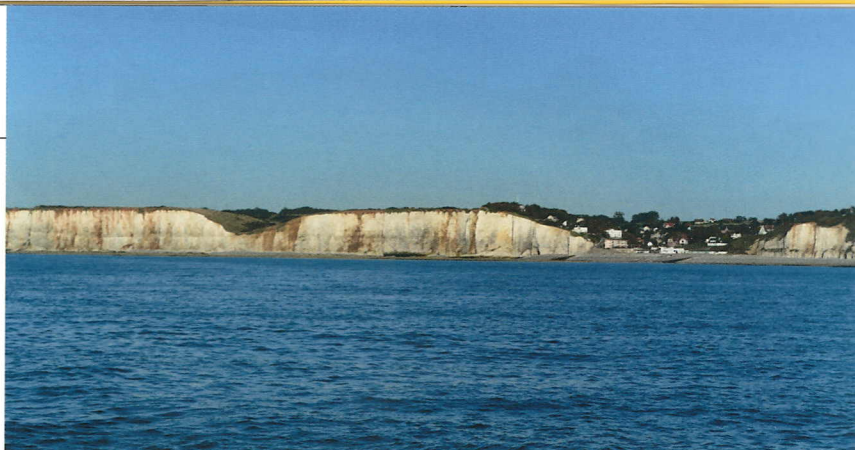
wszystko było z nim w porządku. Po zacumowaniu pochylamy się nad problemem. Mamy miernik, więc oprócz sprawdzenia węchem i ręką, czy coś się nie przegrzało, nie spaliło itp., mierzymy także prąd i napięcie. Wydaje się, że wszystko jest OK, ale nie działa. Ponieważ to niedziela, to i armator niewiele nam może pomóc. Stwierdziliśmy więc, że nic nie zrobimy i zobaczymy, co będzie rano (bo ostatnie godziny szliśmy na autopilocie, więc stawiamy tezę, że może jednak to miało wpływ na zasilanie). Rano, po całej nocy zasilania z brzegu, wszystko jest OK, ster działa.

Po późnym obiedzie wyruszamy do miasta. O ile otoczenie marin i portu to bloki z lat 60. i 70., to nieco dalej do portu, na wzniesieniu, znajduje się stare miasto otoczone murami. Wewnątrz nich są wąskie uliczki i kamieniczki jak z pocztówki. Wzdłuż nich, na parterze domów zadomowiły się liczne kawiarnie i restauracje, których ogródki wychodzą na ulicę. Nad starym miastem góruje kościół z dużą kopułą. Według mnie jest ona bardzo podobna do kopuły wieńczącej waszyngtoński Kapitol. Na koniec spaceru siadamy w jednej z kawiarni na kawę i ciastko.

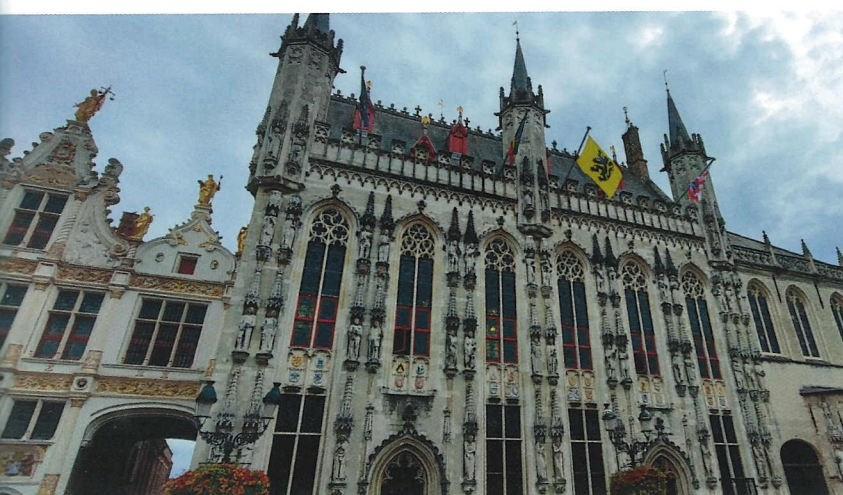
Wracamy na jacht, znowu idąc ulicami z zabudową z lat 60. i 70. Nie jest to najpiękniejsza część miasta. Dochodzimy do marin. Do Boulogne-sur-Mer wchodziliśmy na wysokiej wodzie, więc pomosty w marinie, do których cumują jachty, były niewiele niżej niż krawędź nadbrzeża. Teraz poziom wody obniżył się o ponad 7 m, więc na pomosty schodzi się po mocno pochylonym trapie. Trzeba przecież zejść 7 m. Ta różnica poziomu wody i odsłonięte przez opadającą wodę konstrukcje nadbrzeża wyglądają imponująco. Tym bardziej że w głębi portu, gdzie była wcześniej woda, teraz jest odkryte błotniste dno, po którym spacerują mewy. Tak więc warto było posłuchać oznaczeń i stanąć w miejscu odpowiednim dla naszej jednostki.

Dzień kończymy miłą rozmową w kokpicie, obserwując ostatnie jachty wchodzące po ciemku do marin. Dwóm jachtom, które stają niedaleko nas, pomagamy zacumować.

Nazajutrz pobudka jest o godzinie 0600. Wybieramy się na śniadanie do pobliskiego baru portowego poleconego nam przez znajomego. Jest on położony między halami magazynowo-warsztatowymi portu rybackiego. Gdyby nie polecenie znajomego, to na pewno nigdy byśmy tam nie zajrzeli, a już na pewno nie próbowali zawitać do tego lokalu. Ale okazało się, że jest to całkiem przyjemny lokal z dobrym jedzeniem. Bar jest czynny od wczesnych godzin porannych i jest w nim już kilku pracowników portowych i rybaków. Zamawiamy zestawy śniadaniowe: wędzone ryby, bagietkę, sok, kawę, croissanty. Zamawiamy również talerz ostryg. Śniadanie bardzo dobre, ale atrakcją jest spróbowanie ostryg. Dla większości z nas jest to pierwsza degustacja tych owoców morza. Niektórym smakuje bardziej, innym mniej. Było to więc ciekawe doświadczenie kulinarne. Ale wszyscy są zadowoleni – śniadanie było strzałem w dziesiątkę. Wracając na jacht, kupujemy w piekarni świeże pieczywo i już wychodzimy z portu.



O ile wczoraj wchodziliśmy na wysokiej wodzie, to teraz wychodzimy z portu na wodzie o 7 m niższej. W związku z tym to, co było wczoraj obok nas, np. molo, teraz znajduje się wysoko nad nami. Plaża, która wczoraj była wąska, teraz sięga daleko w morze. Zatem wychodząc, musimy dokładnie trzymać się oznaczonego toru wodnego, gdyż tuż obok niego jest bardzo płytko. Po wyjściu z portu wreszcie żeglujemy pod pełnymi żaglami w kierunku Dieppe. Mijamy się z okrętem patrolowym francuskiej marynarki wojennej. Widzimy także fokę odpoczywającą na wodzie. Nie ucieka, ale przygląda nam się z ciekawieniem. Idąc do Dieppe, coraz bardziej zbliżamy się do normandzkiego brzegu. Są tutaj klify bardzo podobne do tych, które widzieliśmy przy Dover. Stanowią one bardzo malowniczy



widok. W przerwach między ścianami klifów widzimy wciśnięte małe miejscowości nad brzegiem morza.

Zbliżamy się do wejścia do małego portu Dieppe. Wchodzimy przy niskiej wodzie, więc idąc kanałem portowym, przemieszczamy się jakby kamiennym kanionem, gdyż skok pływu w Dieppe wynosi ponad 8 m. Wpływamy do mariny przy bulwarze miejskim. Niestety, bosman skończył urzędowanie pół godziny wcześniej, więc do rana musimy poczekać z dokonaniem opłat portowych i uzyskaniem kodu do sanitariatów.

O zmroku idziemy do miasta. Wreszcie odwiedzamy klasyczne, niejako pocztówkowe miasteczko francuskie, z budynkami, które mają już swoje lata. Co prawda, przy plaży jest sporo nowych, a tylko pojedyncze są stare. Prawdopodobnie wynika to z faktu, że tutaj pewnie były największe zniszczenia związane z nieudanym alianckim desantem w 1942 roku (operacja

„Jubilee”). Idąc wzdłuż plaży, robimy zdjęcia średniowiecznego zamku na wysokiej skale, górującego nad miastem. I już jest ciemno. Wracamy więc na jacht, bo uliczki miasta, poza głównymi, nie zachęcają do spacerów po ciemku.

Rano razem z Weroniką idziemy do piekarni. Kupujemy świeże bagietki, chleb oraz croissanty. Pani sprzedawczyni rozumie trochę po angielsku (co za miłe zaskoczenie!), ale pokazując osiem palców, upewnia się, że faktycznie chcemy tyle bagietek i croissantów. Wolała się upewnić, że dobrze rozumie, bo inni klienci kupowali po jednej, maksymalnie dwie bagietki. Wracając na jacht, zaopatrujemy się jeszcze w duży kawał sera brie. Na śniadanie nasza kukłka Kasia przygotowuje jajecznicę, a do tego świeżą bagietkę i ser. Przepyszne śniadanie!

Potem mamy jeszcze chwilę na krótki spacer po mieście. W świetle słońca miasteczko jest ładniejsze, niż wydawało się wczoraj o zmroku. Zaułki wyglądają ciekawie i malowniczo. Wąskimi uliczkami dochodzimy do zamku na klifie. U jego podnóża znajduje się pomnik ku czci żołnierzy kanadyjskich poległych podczas desantu w 1942 roku.

Udajemy się do muzeum poświęconego operacji „Jubilee”, ale niestety jest ono nieczynne. Głównym deptakiem dochodzimy do kawiarni, której historia sięga końca XVIII wieku. Według informacji zamieszczonej w menu w kawiarni przesiadywali między innymi Claude Monet, Édith Piaf, Jacques Brel czy Johnny Hallyday. My też tam przysiadamy na chwilę na kawę. Następnie dochodzimy do starego kościoła pw. św. Jacka z XII–XIII wieku. Piękna stara architektura gotycka. Elementy fasady i znajdujące się tam rzeźby są wygładzone przez wiejący przez stulecia wiatr. W środku podziwiamy piękne gotyckie wnętrza, z licznymi kapliczkami w nawach bocznych. Szkoda tylko, że nie mamy okazji posłuchać brzmienia organów.

Po zwiedzeniu kościoła wracamy na jacht. Z odcumowaniem musimy poczekać, aż kanał portowy będzie otwarty dla ruchu. Na razie przy wejściu do kanału sygnalizacja świetlna pokazuje czerwone światło (dokładnie tak samo, jak światła sterujące ruchem samochodów). Po kilku minutach światło zmienia się na zielone i wychodzimy z portu. Ponownie idziemy na niskiej wodzie, więc płyniemy między wysokimi ścianami nadbrzeża, pokrytymi wodorostami i muszlami. Wychodzimy na morze, a w zasadzie na wody kanału. Cieszymy się pięknym słońcem, spokojną taflą morza i na razie bardzo słabym wiatrem. Ponieważ mamy czas, próbujemy iść pomału na żaglach. Czasami wspomagając się silnikiem, płyniemy jak najdalej od brzegu, gdzie jest więcej wiatru. Podczas tak „ekstremalnego” żeglowania Mateusz piecze ciasto w kambuzie. Po całym pokładzie zaczyna roznosić się smakowity zapach. Ponieważ wiatr lekko się wzmacnia, do wieczora poruszamy się wyłącznie na żaglach. W pewnym momencie mijamy się ze stadkiem delfinów wychylających co chwila grzbiety nad wodę.

Po zachodzie słońca, gdy zaczyna się robić ciemno i cichnie wiatr, wrzucamy żagle i dalej do Calais idziemy już na silniku.

Przed północą mijamy na trawersie rozświetlone Boulogne-sur-Mer. Ja i Weronika przejmujemy wachtę o północy. Nad nami bezchmurne, rozgwieżdżone niebo. Ogromna ilość gwiazd, wręcz przytłaczająca Droga Mleczna. Momentami widzimy spadającą gwiazdę. Po pewnym czasie mijamy przylądek Gris-Nez, gdzie na wysokim brzegu stoi latarnia morska rzucająca swoje światło błyskowe na wody kanału La Manche. Widok jest wręcz pocztówkowy. Niestety, zdjęcie nocne z bujającego się pokładu nie jest w stanie tego uchwycić. Pomału zbliżamy się do Calais. Przed dziobem okresowo widzimy mocne światło, które pojawia się nieregularnie i w zasadzie trudno mówić o jakiejś jego charakterystyce. Patrząc na mapę, ale tam nie ma niczego, co mogłoby być źródłem takiego sygnału. Jest jeszcze daleko do tego światła, ale zachowuję czujność. Po pewnym czasie okazuje się, że to reflektor-szperacz z francuskiego okrętu patrolowego omiata powierzchnię morza w poszukiwaniu łodzi z imigrantami. Mijając znaki kardynalne, wchodzę na tor podejściowy do Calais. Gdy idziemy już torem, za nami na tor wchodzi duży prom. Widzimy jednocześnie jego zielone i czerwone światło, czyli kieruje się prosto na nas! Ale spokojnie, on robi cyrkulację, by iść środkiem toru (my idziemy jego samym skrajem). Za jakiś czas dochodzi do nas i wymija w bezpiecznej odległości.

Wejście do Calais w nocy, gdy nie zna się tego portu, na początku wydaje się trudne, bo światła nawigacyjne na tle rzęsiście oświetlonego portu są bardzo słabo widoczne. Ale im bliżej wejścia do portu, wszystko staje się widoczne. Bez problemu znajdujemy więc właściwe wejście i kierujemy się do marin. Ponieważ trafiliśmy idealnie na 2 godziny przed wysoką wodą, to po wywołaniu przez radio otwierają się dla nas wrota do marin i podnosi się most. Wchodzimy zatem do niej i o 0330 cumujemy. Po sklarowaniu jachtu idziemy spać.

Śpimy nieco dłużej. Wstajemy przed 0900. Znowu wita nas piękne słońce. Idę do bosmana opłacić nasz postój i poprosić o kody dostępowe do pryszniców i WC. Chociaż bosman, młody mężczyzna, prawie w ogóle nie mówi po angielsku, to udaje się ustalić, że skoro o 1500 zamierzamy wyjść z portu, to nic nie musimy płacić za postój. Mimo że korzystamy z prądu, wody, pryszniców i WC. Teraz jest niska woda, więc widać różnicę poziomów między tym w marinie a tym w porcie za wrotami. Wrota są zamknięte, by utrzymać wysoki poziom wody w marinie i nie ma mowy, by teraz zostały otworzone. Dlatego też wejście możliwe jest w przedziale czasowym (HW-2h, HW+3h), gdzie HW to moment wystąpienia wysokiej wody.

Po śniadaniu i prysznicu ruszamy obejrzeć Calais. Miasto zniszczono podczas wojny, więc nie ma wielu zabytków czy starszych domów. Jest ładny kościół w stylu gotyckim (Notre-Dame de Calais, kościół rzymskokatolicki, XIII-XV wiek, jedyny kościół reprezentujący architekturę angielską we Francji), stara wieża, będąca pozostałością murów obronnych i bardzo ładny ratusz. Obok ratusza jest dobrze utrzymany ogród z kopia fontanny z Luwru. Z przyjemnością się po nim przeszedłmy.

Ciekawostką jest natomiast duży bunkier znajdujący się pośrodku tego parku. Wybudowali go Niemcy podczas wojny. Obecnie jest tam muzeum poświęcone II wojnie światowej. Zresztą w okolicy Calais jest sporo bunkrów i fortyfikacji, gdyż właśnie w tym rejonie Niemcy najbardziej się obawiali inwazji alianckiej.

Na rynku z budynkami z lat 60. siadamy w kawiarni. Smakujemy czerwonego piwa ze smażonymi paluszkami mozzarelli. Na rynku jest pomnik kobiety i mężczyzny. Z bliska okazuje się, że to pomnik de Gaulle'a i jego żony, gdyż właśnie w Calais ówczesny kapitan de Gaulle poślubił w 1921 roku Yvonne, córkę bogatego fabrykanta z Calais. Ślub miał miejsce w widzianym przez nas wcześniej kościele. W drodze powrotnej na jacht uzupełniamy zapasy świeżych produktów spożywczych. Na półce w sklepie dostrzegam piwo, które muszę kupić ze względu na etykietę na butelce. Piwo nazywa się „D-Day”. Na etykiecie jest rysunek trzech żołnierzy: brytyjskiego, amerykańskiego i kanadyjskiego. Bardzo fajna pamiątka dla miłośnika historii II wojny światowej.

Przed 1500 w marinie zaczyna się ruch, bo za chwilę będą otwarte jej wrota. Razem z kilkunastoma innymi jachtami przechodzimy przez nie i wchodzimy do kanału portowego. Nie możemy iść dalej, bo jest czerwone światło. Ruch jest wstrzymany, bo do terminalu promowego wchodzi prom, a za chwilę z tego samego terminalu wychodzi inny. Niebawem zapala się zielone światło i możemy już wyjść z portu na morze.

Jak zwykle podczas tego rejsu mamy piękną pogodę i wiatr, więc stawiamy żagle. Zaczynamy iść do Zeebrugge. Pogoda jest rewelacyjnożeglarska. Przez kilka godzin idziemy na żaglach i w ten sposób dochodzimy do Dunkierki. Musimy się jednak halsować, bo wiatr wieje od dziobu. Jest pusto, więc robimy to na torze wodnym prowadzącym obok Dunkierki. W pewnym momencie spostrzegamy za rufą duży statek idący do Dunkierki. Gdy się do nas przybliża, włączamy silnik i idziemy grzecznie skrajem toru. Statek nas mija i po pewnym czasie widzimy, jak holowniki z Dunkierki wprowadzają go do portu. Gdy statek nas minął, znowu płyniemy tylko na żaglach.

Mijamy Dunkerkę. Gdy zapada zmrok, zrzucamy żagle i dalej do Zeebrugge idziemy już na silniku. Idąc po ciemku, nawigujemy po światłach boi torowych. Mijamy Nieuwpoort, Ostendę i nad ranem wchodzimy do Zeebrugge. Wejście do portu jest szerokie, dobrze oznakowane i łatwe. Za nami wpływa duży statek, ale on kieruje się do swojego basenu, a my skręcamy do marin i ok. 0400 cumujemy w marinie BZYC (Koninklijke Brugse Zeil – en Yachtclub, Królewskim Brugijskim Klubie Żeglarskim). Pierwszy raz jestem gościem królewskiego klubu!

Po prawie całonocnej żegludze budzimy się w czwartek nieco później i śniadanie jemy o 0900. Potem załatwiamy formalności w marinie. Ponieważ mamy już praktycznie zrealizowany cel 100 godzin, dzisiaj, po dwóch dziennie-nocnych przelotach, postanowiamy chwilę odpocząć na lądzie i zrobić wypad pociągami do pobliskiej Brugii.

Z Zeebrugge jedziemy ok. 15 minut pociągiem i wysiadamy w centrum Brugii. Przechadzamy się malowniczymi uliczkami. Całe centrum Brugii to jedno wielkie stare miasto. Wąskimi krętymi uliczkami dochodzimy na rynek. Stoi tam piękna hala targowa wyglądająca jak ratusz. Przy drugim boku rynku stoi wysoka wieża wyrastająca z masywnego budynku. Ale to też nie jest ratusz. Ten znajduje się nieco dalej. To piękna gotycka budowla, przypominająca nieco katedrę. Widać, że Brugia była w latach swej świetności bardzo bogatym miastem. Liczne stare kamieniczki stojące wzdłuż wąskich ulic pochyliły już czas. Spacerując po Brugii, odwiedzamy sklepy z czekoladą, których jest tu sporo. Półki są pełne figurek z czekolady w najróżniejszych kształtach i rozmiarach. Są tabliczki w różnych smakach i opakowaniach, czekoladki na wagę, bombonierki. Oczywiście kupujemy czekoladę, ale decydujemy się również na kubek gorącej belgijskiej czekolady. Naszym następnym celem jest porcja frytek (oczywiście belgijskich). A potem waffle belgijskie. Te gofry smakują zupełnie inaczej niż te, które są u nas sprzedawane jako „belgijskie”. Zatem zaliczyliśmy lokalne specjały. Włóczęc się uliczkami, docieramy do kanału, po którym płyną łódki z turystami. Kanały wyglądają tak, jakby zostały przeniesione wprost z Amsterdamu.

Po kilku godzinach zwiedzania czas na powrót. Wracamy na dworzec. Pociąg do Zeebrugge odchodzi dopiero za godzinę, więc jedziemy pociągiem do Ostendy. Tam przesiadamy się w tramwaj, który jedzie wzdłuż wybrzeża z Ostendy do Zeebrugge. Ten tramwaj pełni jakby funkcję kolejki dojazdowej, gdyż łączy miejscowości leżące nad brzegiem morza. Tory prowadzą wzdłuż wydm nadmorskich, co jakiś czas tramwaj wjeżdża do miasteczka lub osady i tam ma jeden lub dwa przystanki i jedzie dalej, do kolejnej miejscowości. Z Ostendy, po niecałej godzinie jazdy, docieramy do Zeebrugge. Wieczór spędzamy już na jachcie, zmęczeni dwoma nocami z rzędu na morzu i wielogodzinnym spacerem po Brugii.

Z Zeebrugge wychodzimy w piątek wczesnym rankiem. W porcie nie ma jeszcze ruchu. Dwa wycieczkowce stoją cicho przy terminalach pasażerskich. W basenie wojennym znajdują się trzy niszczyciele min klasy Tripartite. Idziemy praktycznie pustym torem głównym portu i wychodzimy na morze. Jest pełne zachmurzenie i nie ma wiatru, więc w kierunku Yerseke przemieszczamy się na silniku. Wchodzimy do estuarium Skaldy, mijamy Vlissingen. Obserwujemy, jak niedaleko nas do dużego kontenerowca podchodzi motorówka pilotowa i przekazuje pilota na statek.

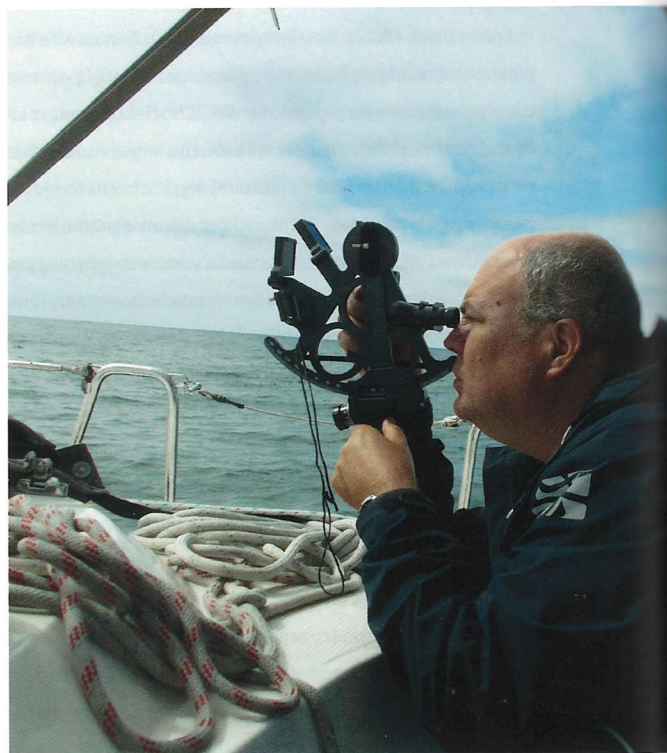
Płyniemy dalej i na chwilę wchodzimy do małego portu Brekens. Powód naszego zawinięcia jest praktyczny i prozaiczny – tutaj jest stacja paliw. Po zatankowaniu 170 l oleju napędowego udajemy się dalej w górę Skaldy. Poruszamy się skrajem toru wodnego, gdyż przemieszcza się tutaj w obydwie strony dużo statków, zarówno wielkich kontenerowców oceanicznych, jak i śródlądowych barek towarowych. Cały czas znajdujemy się na

skraju toru, ponieważ jesteśmy najmniejszym i najwolniejszym uczestnikiem ruchu. W pewnym momencie mijają nas dwa duże kontenerowce idące w górę Skaldy i jeden idący w dół. W sumie wygenerowały duże zafalowanie, które bardzo mocno nami zabujało. W tym momencie w mesie z wielkim hukiem pospadały na podłogę wszystkie niezabezpieczone przedmioty. Jeden z załogantów został trafiony w nogę kubkiem z gorącą zupą, niepochwycenym w porę. Tak więc były okłady woreczkiem ze schłodzonym białym winem (no cóż, to było w lodówce) na oparzone miejsce.

Podchodzimy do śluzy Hansweert. Wrota są otwarte i wychodzą z niej barki oraz jachty. Gdy komora jest już pusta, zapala się zielone światło i wchodzimy do śluzy. Ze względu na występujący prąd przyklejenie się do ściany śluzy sprawia trochę kłopotów, ale w końcu stajemy nabiegowo. Po zamknięciu wrót poziom wody podnosi się i wychodzimy na kanał, przez który przepływaliśmy na morze pierwszego dnia rejsu. Przechodzimy przez kolejne dwa mosty (wywołanie radiem, prośba o otwarcie mostu, czekanie na jego podniesienie, przejście pod mostem) i wychodzimy z kanału na wody zalewu Oosterschelde. Stąd już blisko do Yerseke, do którego dostajemy się wieczorem.

Ponieważ następnego dnia chcemy wcześniej rano ruszyć do Polski, a bosman rozpoczyna pracę dopiero po 0900, formalnego zdania jachtu dokonujemy jeszcze dzisiaj. Przebiega to szybko i sprawnie. Niestety, jest już za późno, by iść do jednej z restauracji, gdyż są już zamknięte. Tak więc wyjadamy resztki z kambuza. Ale są to dobre resztki.

Nazajutrz o 0730 wyruszamy samochodami w drogę powrotną do domu. Do celu wszyscy docieramy późnym wieczorem i – co ważne – bez przygód. ■



fot. arch. autor