

5/6
2024

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



ZIMNE ŻEGLOWANIE

PATAGONIA I ALASKA

NA CIEPŁO I GORĄCO

SZWECJA I CHORWACJA

NA KRWISTO

RZECZ O STÖRTEBEKERZE



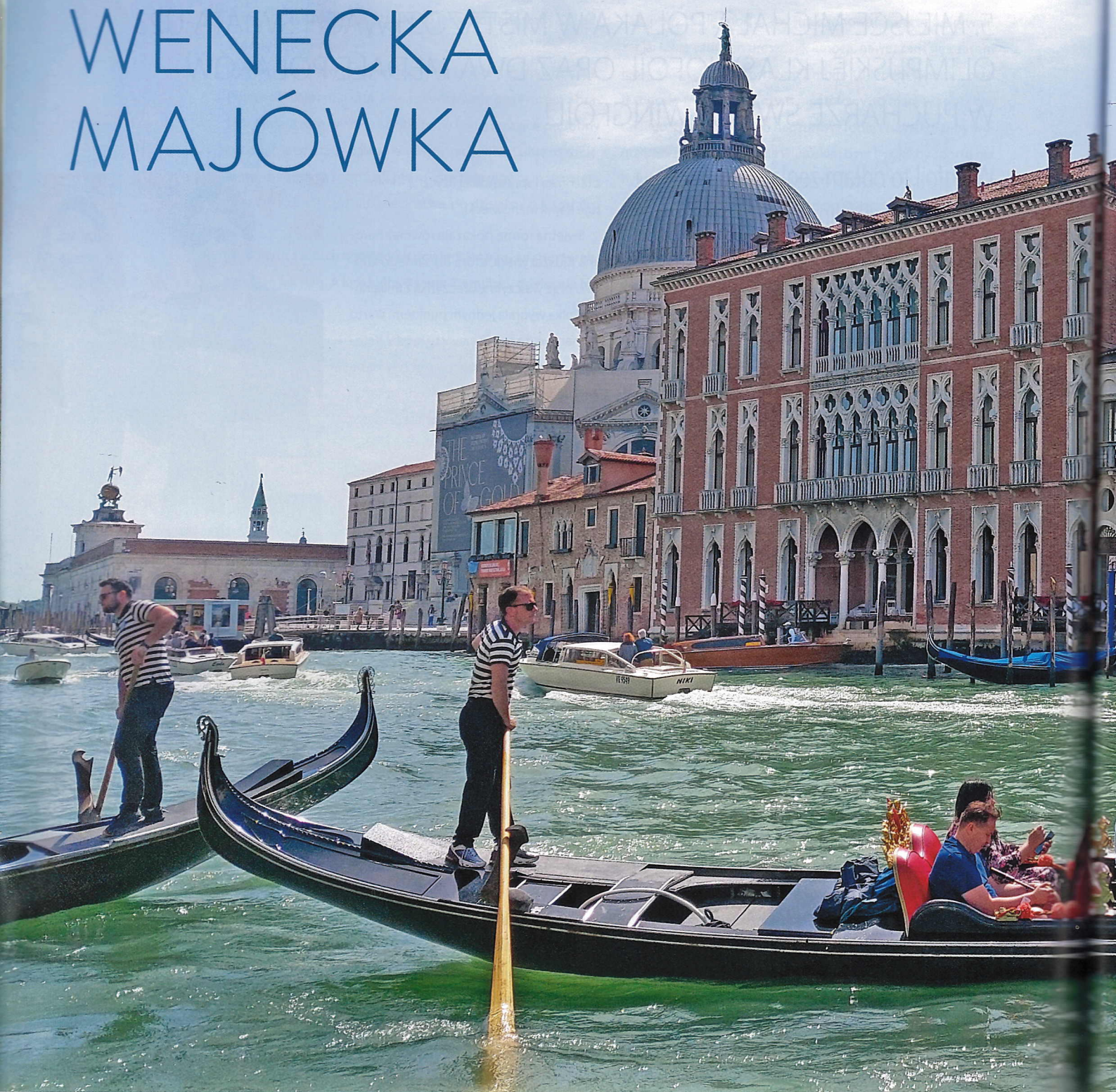
Cena 15 PLN
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDEKS 363014



VIP NA OKŁADCE

RYSZARD RAJCHEL

WENECKA MAJÓWKA



kpt. Sławomir
Michałowski

Autorzy zdjęć: autor,
Piotr Sajdakowski, Julia Pytel,
Weronika Michałowska

Pomysł na tegoroczną majówkę jeszcze zimą rzuciła Weronika. Byliśmy już kilka razy w Chorwacji, to może teraz popłynąć z Chorwacji na drugą stronę Adriatyku, do Wenecji? Pomysł się spodobał. Teraz trzeba było tylko znaleźć jacht, który ma zgodę na żeglugę z Chorwacji do Włoch. Niezawodna agencja żeglarska, z której usług pośrednictwa czarterowego korzystamy już od prawie 10 lat, znalazła taki jacht w mieście Pula (Istria, Chorwacja).



NAZAJUTRZ ZAŁOGA
PRZECHODZI SZKOLENIE
Z ZAKŁADANIA
SZELEK ORAZ KAMIZELEK
RATUNKOWYCH.
DOPASOWANE KAMIZELKI
KAŻDY OD TERAZ TRZYMA
W SWOJEJ KOI

Jacht ma pozwolenie na żeglugę do Włoch i zgodę na żeglugę nocną. Jedynym ograniczeniem jest nakaz żeglugi w odległości nie większej niż 12 Nm od brzegu. Ale to nie jest dla nas problemem, biorąc pod uwagę planowaną trasę rejsu. Tak więc czarterujemy z Puli jacht Dufour 430 Grand Large.

Wreszcie nadchodzi 26 kwietnia 2024 roku. Tradycyjnie w drogę do Chorwacji ruszamy w piątek około południa. Jedziemy na dwa samochody. Nocleg jak zwykle w połowie drogi, w Mikulovie,

przy granicy czesko-austriackiej. Do Puli jedziemy przez Lublanę i obok Triestu. Do mariny Veruda w Puli docieramy w sobotę około godziny 1700. Przejęcie jachtu przebiega sprawnie. W czasie gdy ja, Weronika i Jarek dokonujemy przejęcia jachtu, pozostałe osoby jadą do supermarketu po zakupy rejsowe. O godzinie 1900 jesteśmy już po przejęciu jachtu, z załadowanymi zakupami i rozlokowani w kabinach. Na dziobie śpi Julka, w szuflandii (czyli w kabinie z piętrowymi kojami) śpią Piotrek S. i Wojtek. Piotrek P,

czyli nasz kuk, chce spać w mesie. W kabinach rufowych śpią Weneryka z Klaudią oraz tradycyjnie ja z Jarkiem. Tego dnia zjadamy jeszcze kolację i po niej robię odprawę bezpieczeństwa. Szkolenie praktyczne odkładamy na rano.

Nazajutrz załoga przechodzi szkolenie z zakładania szelek oraz kamizelek ratunkowych. Dopasowane kamizelki każdy od teraz trzyma w swojej koi. O 0900 wychodzimy z mariny. Naszym dzisiejszym celem jest Umag. Mamy do zrobienia ponad 40 mil, a praktycznie nie ma wiatru – jest słaba „jedyńka” i do tego prosto w dziób. Tak więc cały czas idziemy na silniku. W pewnym momencie po prawej burcie pojawia się delfin. Kilka razy wynurza się, ale robi to tak szybko, że nie udaje nam się zrobić żadnego zdjęcia. Niestety popłynął dalej swoją drogą i do końca dnia nie spotkaliśmy ani jego, ani żadnego z jego kumpli. Po spokojnej żegludze przed 1700 wchodzimy do Umagu. Wejście do mariny ACI jest dobrze oznaczone i łatwe. Wcześniej dokładnie zapoznałem się z locją, więc mam wrażenie, jakbym już kiedyś był w tym porcie, mimo że znajduję się w nim pierwszy raz. Gdy wchodzimy do rozległego basenu mariny, w naszym kierunku podpływa na pontonie pani marineiro. Wskazuje nam miejsce cumowania, a potem podaje muringi. Ponieważ cumujemy przy betonowej, stałej (niepływającej) kei,





pytam pani marinero o wskazówki, jak zacumować (jak długie cumy, jaka odległość od kei) ze względu na skok pływu. A poziom wody w Umagu zmienia się o 0,8–1 m. Pani marinero podpowiada optymalne rozwiązanie, które akceptuję (bo to ja jako skipper odpowiadam za jacht, a nie ona).

Po sklarowaniu jachtu czas na prysznic. Potem udajemy się do centrum Umagu. Idziemy nadbrzeżem zatoki, w której jest m.in. nasza marina, w kierunku starego miasta. Stare miasto jest małe. Centralne miejsce to plac z kościołem i wolno stojącą dzwonnica. Starówka ulokowana jest na cyplu i są jeszcze wokół niej resztki starych murów obronnych. Obchodzimy całe stare miasto, mijamy liczne knajpki nad brzegiem morza i o zachodzie słońca wracamy na jacht. Po kolacji gramy jeszcze chwilę w grę planszową, ale wszyscy są zmęczeni i niebawem kładziemy się spać. W nocy woda osiąga najniższy poziom, przez co trap po stronie jachtu musimy przenieść wyżej. To znaczy nie opierać go już o podłogę kokpitu, ale przenieść wyżej i oprzeć na ławce sternika na rufie. Dzięki temu nie ma bardzo stromego podejścia i można bezpiecznie wychodzić na ląd.

W poniedziałek pobudka jest wcześniej i o 0800 rano wychodzimy w morze. Dzisiaj czeka nas długi przelot do Wenecji. Piękne słońce, ale flauta, więc znowu idziemy na silniku. Po pewnym czasie zbliżamy się do systemu rozgraniczenia ruchu (TSS) prowadzącego do Triestu. Praktycznie nie ma ruchu, jedynie w oddali widzimy jeden statek cargo. Przechodzi nam daleko przed dziobem. Około 1000 przecinamy TSS i wpływamy na włoskie wody terytorialne. Pod prawym salingiem podnosimy więc banderkę włoską. Teraz w oddali za rufą przechodzi



nam prom idący do Triestu, ale oprócz tego nic się nie dzieje na morzu. Do Wenecji podążamy wzdłuż brzegu włoskiego, w odległości 9–10 Nm od niego. Widzimy na horyzoncie zarysy zarówno zaśnieżonych szczytów gór, jak i kolejnych mijanych w oddali miejscowości.

Po południu zbliżamy się do toru podejściowego do Wenecji. Na kotwiczowisku stoi kilka statków, ale oprócz nich nie ma żadnego ruchu. Wchodzimy na tor podejściowy i dalej w kanał portowy. Mijamy zapory przeciwwalowe (system Mojżesz) i po skręcie w lewo zauważamy już w oddali Wenecję. Na kanale jest spory ruch: małe statki wycieczkowe, tramwaje wodne, łódki. Wszystko pływa w swoją stronę, bez jakiegokolwiek ładu. My podążamy do mariny Santelena, będącej zaraz na początku głównej wyspy Wenecji, na której leży stare miasto. Na minimalnej prędkości wchodzimy do mariny. Naprzeciw nam na pontonie wypływa marinero. Ponieważ nie mieliśmy rezerwacji (okazało się, że mój wczorajszy mail w sprawie rezerwacji nie został odebrany, gdyż biuro mariny od wczoraj ma problem z dostępem do poczty), marinero każe nam się zatrzymać

i poczekać na wskazanie miejsca. Po przydzieleniu miejsca na biegu wstecznym podchodzę do miejsca cumowania i wchodzę między dalby. Cumujemy, marinero podłącza nam prąd (z problemami, bo początkowo nie chce mu w telefonie zadziałać aplikacja uruchamiająca prąd w słupku). Potem udaję się do biura z dokumentami jachtu i załogi. Pani w biurze mariny przyjęła nas „na stan”, ale od razu nie udało nam się zapłacić za postój, gdyż pani nie była w stanie przyjąć od nas pieniędzy, tłumacząc się, że jest obecnie „zarobiona”. Ale najważniejsze kwestie pobytowe udało się dopiąć i po prysznicu jesteśmy gotowi do wieczornego spaceru po Wenecji.

Do placu św. Marka idziemy wzdłuż głównego kanału wiodącego od morza. Trwa zachód słońca, więc widoki są piękne. Do pałacu Dożów i placu św. Marka docieramy już po zmroku. Ale to nawet lepiej, bo zabytki są pięknie oświetlone. Z zachwytem wręcz patrzymy na piękne i bogate budowle robiące niesamowite wrażenie. Widać, że Wenecja była kiedyś bardzo bogatym miastem, bankierem ówczesnego świata, że siedziała wręcz na pieniądzach. Jeżeli plac św. Marka robi dzisiaj takie





wrażenie na turystach, to jak on musiał mocno oddziaływać kilkakrotnie lat temu na przybyszów z innych rejonów ówczesnej Europy?

Po obejściu placu św. Marka zagłębiamy się w wąskie i kręte uliczki starego miasta. Dzisiaj kolację jemy na mieście. Na dzisiejszy wieczór w planie mamy pizzę. Znajdujemy fajną pizzerię ukrytą w labiryncie wąskich uliczek. Pizza jest dobra, do tego równie dobre czerwone wino własnej produkcji. Na jacht wracamy nieśpiesznie, błędząc wąskimi i krętymi uliczkami. Często uliczka jest ślepa i kończy się kanałem, a niekiedy nad kanałem jest przerzucony kamienny mostek. Mimo że jest późno, od czasu do czasu kanałem płynie motorówka albo gondola z pasażerami. Ponieważ zbliża się północ, wracamy już na jacht. Jutrzejszy dzień będzie w całości przeznaczony na zwiedzanie Wenecji.

UWAGI NAWIGACYJNO-PRAKTYCZNE DOTYCZĄCE WENECJI:

- Wejście do Wenecji jest dobrze oznakowane, ale boja bezpiecznej wody w zasadzie takiej boi nie przypomina ani kształtem, ani kolorem. Jeśli jednak pominie się ten fakt, to

wszystko jest OK. Wejście jest szerokie i nie przeszkadza nawet większy ruch innych jednostek. Trzeba tylko zwracać uwagę na łódki z wędkarzami, które stoją (już w kanale) na torze wodnym, przy jego krańcach. Bliżej samej Wenecji ruch mocno gęstnieje, pojawia się coraz więcej mniejszych jednostek. Trzeba zwracać uwagę na wszystko (mieć oczy dookoła głowy), nie robić żadnych gwałtownych ruchów, ale utrzymywać swój kurs i prędkość, bo na przykład tramwaj wodny potrafi iść na nas z dużą prędkością, by finalnie minąć nas 3 m za rufą. Zatem bardzo ważne jest, by zachowywać się w sposób w pełni przewidywalny dla innych jednostek.

- Wejście do mariny Santelena jest wąskie, ale łatwe. Sama marina nie jest ciasna. Cumuje się, wchodząc między dalby, nie ma muringów. Miejscowy marinero na pontonie w razie potrzeby może pontonem nadrzucić dziób jachtu. Nasz jacht Dufour 430 Grand Large ma szerokość kadłuba 4,3 m i wchodząc między dalby, mamy z każdej burty tylko po około 10 cm luzu. Ale z jedną płetwą sterową można bez problemu nadrzucić rufę, by dokładnie wpasować się w dalby. Warto mieć





przygotowane ze dwie butelki piwa, by podziękować mari-
nero za asystę przy cumowaniu. Drobnny gest, który buduje
dobrą atmosferę.

- Co do samej mariny, to cumuje się do pływających pomo-
stów, jest tam głęboko. Nie ma problemu z pływami. Planu-
jąc wejście lub wyjście z Wenecji, trzeba sprawdzić przewi-
dywaną wysokość pływu i upewnić się, że zapory systemu
Mojżesz nie będą zamknięte, co przez kilka godzin uniemoż-
liwi wejście lub wyjście z Wenecji na pełne morze.
- Marina jest dobrze wyposażona. Pomosty są prawie nowe,
na kei łatwo dostępne słupki z prądem i wodą. Jedyny prob-
lem jest z sanitariatami. Oczywiście są, i to czyste, ale mamy
tylko trzy kabiny prysznicowe i dwie toalety, pisuarów brak
(piszę o części męskiej). W związku z tym rano tworzą się do
nich małe kolejki. Według pani z biura mariny szefostwo pra-
cuje już nad rozwiązaniem tego problemu i dąży do rozbudo-
wy bazy sanitarnej. Ale nie podała, kiedy to może nastąpić.

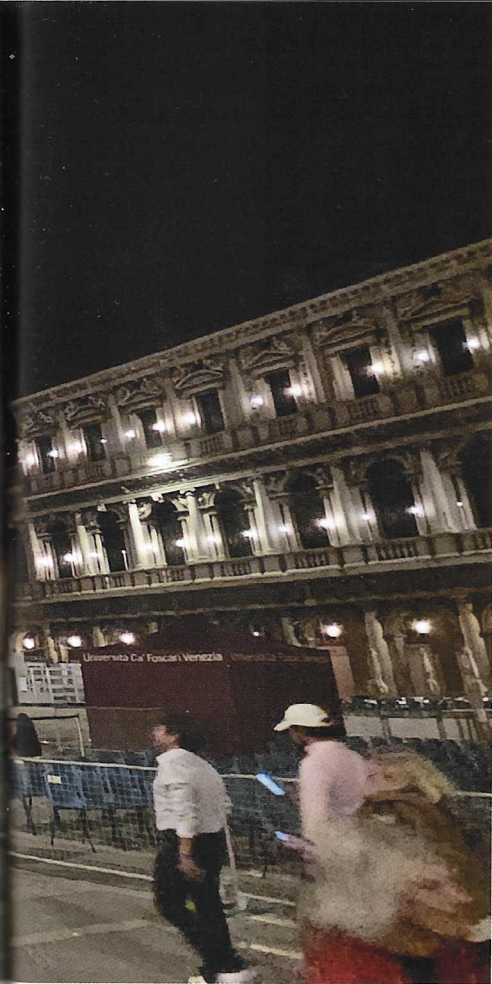
- W majówkę były w marinie wolne miejsca, ale niedużo. Dla-
tego też w wysokim sezonie warto dokonać rezerwacji miej-
sca z odpowiednim wyprzedzeniem.

Cały następny dzień (wtorek) spędzamy w Wenecji. Rano wsta-
jemy nieco później niż w poprzednie dni. Po porannej toalecie
śniadanie jemy w kokpicie i wychodzimy na miasto. Kierujemy
się do najbliższego przystanku tramwaju wodnego, kupuje-
my bilet dobowy (25 euro za osobę, podczas gdy bilet ważny
75 minut kosztuje 9,50 euro) i ruszamy tramwajem na przejażdż-
kę. Mijamy plac św. Marka i wpływamy w Grande Canale.

Na kanale panuje duży ruch: tramwaje, gondole, taksówki, ło-
dzie z zaopatrzeniem sklepów i lokali gastronomicznych. Spoty-
kamy także łódź kurierską DHL! Wszystko płynie w swoim kierun-
ku, mijając się o włos. Wzdłuż kanału stoją malownicze kamienice.
Niektóre z nich to hotele, a wejście do nich to pomost do zacu-
mowania motorówki dowożącej gości. Płynąc tramwajem, oglą-
damy widoki, które wcześniej znaleźmy z pocztówek i folderów.

Przepływamy pod mostem Rialto, który jest jednym z cha-
rakterystycznych obiektów w Wenecji. Wsiadamy na najbliż-
szym przystanku i pieszo zapuszczamy się w wąskie uliczki.
Przechodzimy przez most, również zatłoczony. Uliczki w We-
necji są wąskie i kręte. Łatwo się zagubić i iść w innym kierun-
ku, niż się zamierzało. Idąc uliczkami, co jakiś czas napotykamy
kanał. Kanały są przeważnie wąskie i kręte. Czasami płynie po
nich jedna lub kilka gondol. Nad kanałami przerzucone są ka-
mienne mostki. Tak więc spacer w takiej scenerii jest niesamo-
wity. Jedyna niedogodność to tłum turystów. Spacerując, za-
trzymujemy się w jednej z restauracyjek na obiad. Oczywiście
bierzemy risotto lub spaghetti.

NA KANALE PANUJE DUŻY RUCH: TRAMWAJE, GONDOLE, TAKSÓWKI, ŁODZIE Z ZAOPATRZENIEM SKLEPÓW I LOKALI GASTRONOMICZNYCH



Po smacznym posiłku kontynuujemy wędrówkę po Wenecji. Gęsta zabudowa i wąskie uliczki zaczynają być dla nas czymś oczywistym. Na krótki odpoczynek zatrzymujemy się w kawiarni, zamawiamy po filiżance espresso i ciastku (oczywiście z kremem pistacjowym). Potem udajemy się na plac św. Marka. Do bazyliki św. Marka niestety nie wchodzimy, gdyż do wejścia jest bardzo długa kolejka. Idziemy więc na przystanek tramwaju wodnego i podrzucamy się dwa przystanki do bazyliki Santa Maria della Salute, która jest na sąsiedniej wyspie. Jej sylwetka jest również jednym z symboli Wenecji. Zwiedzamy bazylikę, a następnie spacerujemy uliczkami tej wyspy. Tutaj jest znacznie mniej turystów, ale można zobaczyć bardziej malownicze kanały i mostki. Dochodzimy do Grande Canale i przez spory drewniany mostek dla pieszych wracamy na główną wyspę. Kontynuując spacer, wybieramy się na tiramisu do wytwórni chlubiącej się wieloletnią tradycją w produkcji tego deseru.

Ponieważ jest już wieczór, kierujemy się na plac św. Marka. Tam przechadzamy się wokół placu, pod arkadami Starej i Nowej Prokuracji (siedziby dawnych władz Republiki Weneckiej). Zaglądamy tam do Caffé Florian, istniejącej od 29 grudnia 1720 roku, najstarszej kawiarni Wenecji. Następnie udajemy się do przystanku tramwaju wodnego i pełni wrażeń wracamy do mariny, na nasz jacht. Noclegiem kończymy nasz pobyt w Wenecji.

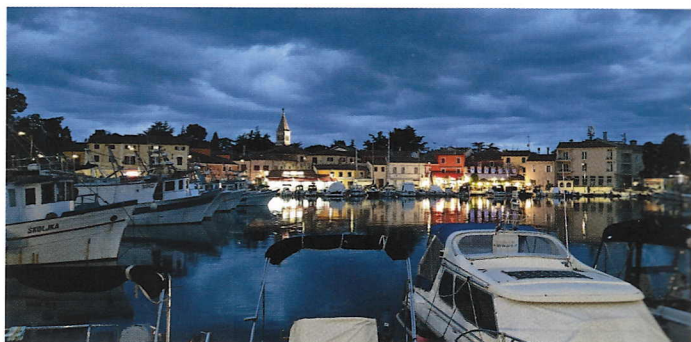
Nazajutrz wracamy do Chorwacji. Na dzisiaj przewidywane jest pogorszenie pogody. To znaczy ma być pochmurno, a przechodzący niż ma dać wiatr w porywach do 5 B. Wieczorem przy brzegu chorwackim prognozowane są natomiast porywy wiatru do 7 B. Dlatego też, by zdążyć dotrzeć do Chorwacji jeszcze przed tym silnym wiatrem, pobudkę robimy o 0500, jeszcze

w ciemności. Chcę wyjść z mariny przed świtem, ale gdy zrobi się już w miarę jasno. Nie chcę wychodzić po ciemku, gdyż nie wszystkie znaki nawigacyjne są oświetlone. Świt dzisiaj zaczyna się o 0500, a wschód słońca o 0600. Wcześniej sprawdziłem, czy zapory przeciwwalewowe nie będą zamknięte, gdyż będzie w tym czasie blisko niskiej wody. O 0545 jest już wystarczająco widno, więc wychodzimy z mariny. Na kanale nie ma jeszcze praktycznie żadnego ruchu. W tym samym kierunku co my idzie jeszcze tylko tramwaj wodny (linia nocna). Ustawiam się w jego kilwaterze i podążamy w kierunku morza.

Wychodzimy na otwarte morze. Na kotwiczowisku stoi w dalszym ciągu kilka statków, a poza tym pusto. Wiatr stabilny, 3 B, ale niestety prosto w nos, więc znowu uprawiamy motorowodniactwo. Biorąc pod uwagę prognozę pogody, nie chcę na razie tracić czasu na halsowanie. Wolę spalić więcej paliwa i przybyć do portu w spokojniejszych warunkach, niż walczyć z wiatrem 7 B blisko brzegu lub na wejściu do mariny.

Droga do Novigradu przebiega bez przygód i istotniejszych zdarzeń. Prognoza pogody na razie nie sprawdza się. Zamiast chmur i wiatru 5 B mamy piękne słońce i umiarkowany wiatr. W oddali po chmurach widać, że prognoza była trafna, lecz na podejście niżej na szczęście opóźnia się. Zobaczymy, jak będzie z pogodą następnego dnia. Przy brzegu Chorwacji wiatr staje się nieco silniejszy, ale osiąga co najwyżej 4 B (i oczywiście dalej prosto w dziób). W dalszym ciągu mamy też nad sobą niebieskie niebo. Około 1700 wchodzimy do Novigradu. Najpierw podchodzimy do stacji paliw i tankujemy do pełna. Potem marinero na pontonie prowadzi nas do miejsca w marinie. Jest to marina prywatna (nie ACI), bardzo dobrze wyposażona. Ma rozbudowane i dobrze utrzymane zaplecze sanitarne. I co ciekawe, jest tańsza niż np. marina ACI w Umagu.

Po sklarowaniu jachtu i siebie idziemy do miasteczka. Stare miasto znajduje się jak zwykle na cyplu wychodzącym w morze. Jest kościół z wolno stojącą, kwadratową dzwonnica, kręte wąskie uliczki. W jednej z nich znajdujemy restaurację, a raczej gospodę, w której zamawiamy rybne płyty (półmisek dla dwóch, trzech osób, zawierający różne rodzaje grillowanych ryb i owoców morza). Każdy próbuje ryb, ośmiorniczek, małży, krewetek. Po takiej kolacji robimy jeszcze spacer uliczkami miasta, odwiedzamy sklepik z wyrobami lokalnej destylarni, a wieczór spędzamy na jachcie.





Następnego dnia chcemy rano wyjść z portu i dojść wczesnym popołudniem do Rovinj, gdyż do godziny 1500 pogoda ma być dobra, a potem spodziewany jest sztorm. Ale życie pisze własny scenariusz. Gotowi do odejścia, włączamy silnik i ster strumieniowy. I okazuje się, że ster strumieniowy nie działa. To znaczy sterowanie działa (słychać kliknięcia styczników), ale nie działa silnik, śruba steru nie kręci się. Szukamy bezpiecznika, aby sprawdzić w pierwszej kolejności, czy to nie on jest przyczyną problemu. Z instrukcji technicznej jachtu nie wynika jednak, gdzie jest ten bezpiecznik. Po rozmowie z bazą czarterową wiemy, że jest on pod koją w kabinie dziobowej. Mimo odkręcenia wszystkich śrub nie udaje nam się podnieść blatu koi. Mimo że technik z bazy czarterowej mówi, by użyć siły, w naszej opinii nie jest to dobry pomysł, bo doszłoby do wyłamania drewnianych prowadnic. Po sesji rozmów z bazą oraz zaangażowaniu naszej agencji żeglarskiej w Polsce do Novigradu przyjeżdża dwóch elektryków z firmy czarterowej. Aby dostać się do steru, muszą rozebrać całą koję dziobową. Bezpiecznik jest w porządku. Według nich nie było styku na jednym ze złącz. Poprawili, ster zadziałał, sprawdzili kilka razy, pojechali.

Robimy drugie podejście do wyjścia z portu. Załoga jest na stanowiskach manewrowych. Włączamy silnik i ster strumieniowy. Okazuje się, że ster strumieniowy znowu nie działa! Jeszcze raz telefon do bazy czarterowej i elektrycy wracają do nas. Tym razem walczą z problemem dłużej. Po pewnym czasie poddają się i mówią, że awaria jest poważna i nie dadzą rady jej teraz usunąć. Telefonicznie potwierdza nam to także menedżer bazy czarterowej. Tak więc nie mamy steru strumieniowego, ale nie jest to dramat. Jestem przyzwyczajony do manewrowania bez steru strumieniowego.

W trakcie prób naprawy steru strumieniowego przechodzi nam okienko pogodowe. Zaczyna mocno wiać. To właśnie dotarł do nas ten opóźniony niż. Kiedy stoimy w porcie, nasz wiatromierz pokazuje wiatr 25–27 węzłów, mimo że jesteśmy schowani w zatoce osłoniętej od nawietrznej starym miastem! Do wiatru dołącza jeszcze okresowy ulewny deszcz. Ponieważ wiatr ma się uspokajać dopiero pod wieczór, to decydujemy, że zostajemy na drugą noc w Novigradzie. Trudno, Rovinj odwiedzimy kiedy indziej. Słuszność naszej decyzji potwierdza rozmowa z załogą sąsiedniego jachtu, który właśnie wszedł do portu. Na morzu mieli wiatr dochodzący do 40 węzłów!

Skoro mamy dzień „ładowy”, to idziemy na spacer na stare miasto. W jednej z nadbrzeżnych restauracji siadamy na przekąskę, czyli na zupę rybną. Niestety, różni się ona „in minus” od tych zup rybnych, które jedliśmy wielokrotnie w portach Zatoeki Gdańskiej. „Nasze” zupy miały zawsze bardzo dużo kawałków ryb z dodatkiem warzyw. Ta w Novigradzie to cienki rosołek ze śladowymi ilościami ryby i ryżu. Kontynuujemy spacer po starówce. Docieramy do resztek starych murów obronnych, które mają furtkę wychodzącą wprost do morza. Na kolację siadamy na tarasie restauracji wychodzącym wprost na morze. Tym razem zamawiamy mięsne płyty, czyli półmiski z mieszanką różnych rodzajów grillowanych mięs oraz surówki. Po dobrym posiłku kontynuujemy spacer, po czym już po zmroku wracamy na jacht. Praktycznie nie ma już wiatru. Jutrzejszy dzień ma być spokojny pod względem pogody.

Prognozy się sprawdziły. Nowy dzień wita nas piękną pogodą. Po załatwieniu formalności w biurze mariny wychodzimy z portu. Wiatr 3 B, ale znowu niestety prosto w nos. Nie mamy jednak czasu na halsowanie, gdyż przed 1700 musimy

być w bazie czarterowej w Puli. Ponadto musimy zatankować jacht (może być kolejka do stacji, bo to ostatni dzień czarterów i wszyscy spływają do bazy). Tak więc znowu mamy motorowodniactwo. Morze jest rozbijane po wczorajszym sztormie, często idziemy burtą do fal, które mają około 1,5 m wysokości. Mimo to załoga z apetytem je śniadanie i jedyną trudnością jest trzymanie talerzy i rozlewanie herbaty i kawy do kubków. Ale obeszło się bez poparzeń.

Mijamy Rovinj i z daleka oglądamy panoramę starego miasta. Z czasem wiatr lekko skręcił i udaje nam się na godzinę postawić genuę, ale nie rezygnujemy z silnika, gdyż musimy o odpowiedniej porze zdążyć do Puli. Mając godzinę zapasu, wchodzimy do zatoki, w której jest docelowa marina. Podchodzimy do stacji paliw i jesteśmy już piątym jachtem w kolejce, a kolejne wciąż nadpływają. Trzeba więc trochę poczekać na swoją kolej. Po zatankowaniu kierujemy się w głąb zatoki, do pirsu numer 16. Tam mariner pokazuje nam nasze miejsce. Podchodzimy bez steru strumieniowego, ale w ogóle nie odczuwam jego braku. Cumujemy, klarujemy jacht i korzystając z tego, że jesteśmy jednym z pierwszych jachtów, dokonujemy technicznego i formalnego zdania jachtu. Przebiega to sprawnie i bez problemów.

Chcieliśmy jak najszybciej dopełnić formalności w bazie czarterowej, by mieć czas na zwiedzenie Puli. Tak więc o 1800 ruszamy samochodami do centrum Puli, gdyż marina Veruda leży na skraju miasta. Parkujemy w pobliżu starego miasta pod ruinami amfiteatru z czasów rzymskich. Piękna majestatyczna budowla bardzo przypomina rzymskie Koloseum, lecz amfiteatr (tak, jego nazwa to Amfiteatr) w Puli jest trochę mniejszy. Został on zbudowany w 2 roku p.n.e. Mógł pomieścić 23 tys. widzów, co czyni go szóstym co do wielkości obiektem tego typu na świecie. Na świecie w tak dobrym stanie zachowane są tylko trzy tego typu obiekty: Koloseum w Rzymie, Al-Dżamm w Tunezji i właśnie ten, w Puli. Obchodzimy zabytek, zaglądamy do środka.

Następnie udajemy się w kierunku starówki. Przechodzimy obok zachowanych resztek murów obronnych. Przez bramę z czasów rzymskich (Łuk Sergiusza) wchodzimy w wąskie uliczki starego miasta. Nie różnią się one w zasadzie od tych, które widzieliśmy już w Umagu czy Novigradzie. W ramach wieczoru kapitańskiego siadamy w kawiarni, gdzie każdy zamawia sobie ciastko lub lody oraz kawę albo sok. Po przerwie kontynuujemy spacer.

W pewnym momencie dochodzimy do głównego placu i tam wszyscy doznają efektu wow! Przed nami stoi rzymska Świątynia Augusta i Romy (I wiek n.e.). Obok niej znajduje się renesansowy ratusz w stylu weneckim. Obie budowle są ładnie podświetlone, co podkreśla ich urodę i niezwykłość. Wychodząc z placu, podążamy malowniczymi uliczkami, przy których stoją urokliwe kamienne domy, często w stylu weneckim. Dobrze dobrane oświetlenie potrafi podkreślić scenerię uliczek. Niestety, czas nas goni, gdyż następnego dnia musimy wcześniej wstać, by zapakować się do samochodów i o 0700 ruszyć w drogę powrotną do Warszawy.

Ostatniego dnia pobudkę robimy o godzinie 0600, pakujemy się i o 0700 ruszamy w drogę do Warszawy. Śniadaniejemy w barze przy stacji benzynowej w Słowenii. Za to na obiad zatrzymujemy się w małej miejscowości pod Wiedniem, oddalonej 2 km od autostrady.

Postanowiliśmy tam zajeżdżać ze względu na wiele pozytywnych opinii publikowanych w internecie na jej temat. Restauracja jest przy głównym deptaku miasteczka i ma własny parking. Zamawiamy oczywiście Wiener Schnitzel oraz Kartoffelsalat, bo przecież trzeba to zjeść, będąc w Austrii, w okolicach Wiednia. Jedzenie bardzo dobre, w przystępnej cenie. Kelner bardzo miły. Pozytywne opinie internetowe były więc uzasadnione!

Posileni, ruszamy w dalszą drogę. Bez przygód do Warszawy docieramy jeszcze przed północą. ■

