

JACHTING

WWW.JACHTING.COM

1/2
2025

 **AZIMUTH**
casual yachting clothing

 **SUZUKI**

www.opz.info.pl
 DPZ

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



NASZE WYPRAWY

TURCJA, ŁOTWA, SZWECJA
I Z POLSKI DO POLSKI
NA DEZECIE

KNOW-HOW

SZTUCZNA INTELIGENCJA NA JACHTACH
CO JEST CZYM NA POKŁADZIE

MEET THE VIB

SOLARISY
NA REGATACH

REJS GEDANIĄ DO PORTÓW ŁOTEWSKICH (9-16 LISTOPADA 2024 ROKU)



Wiosną w mojej rozmowie z Andrzejem i Mateuszem zrodził się pomysł listopadowego rejsu na Gedanii. Coś w stylu powtórzenia rejsu „kapitańskie 100 h”, który zrobiliśmy w 2022 roku. Podzieliliśmy się pracą organizacyjną. Ja zająłem się skompletowaniem załogi, pilnowaniem i ewidencjonowaniem wpłat za udział w rejsie oraz planowaniem rejsu (*passage plan* – trasa, rozpoznanie portów, podejść, przepisów portowych, itp.) i formalnościami rejsowymi (podział na wachty, rozmieszczenie załogi w kabinach, przygotowanie grafiku wacht, przygotowanie formalnej listy załogi).



Sławomir
Michałowski

Wszystko szło zgodnie z planem aż do ostatniego tygodnia października. Wtedy to kolega, którego obsadziłem w roli oficera I wachty, dzwoni do mnie i mówi, że właśnie się połamiał i nie da rady płynąć w rejs. Na szczęście tego samego dnia kontaktuje się ze mną Agnieszka, pytając o wolne miejsce. Takim właśnie zbiegiem okoliczności dołącza do załogi. Muszę jednak dokonać reorganizacji wacht i wyznaczyć inną osobę na oficera I wachty. Pięć dni przed rejsem dzwoni inny kolega i oznajmia, że właśnie złapał grypę i wycofuje się z rejsu. Więc następuje szybkie szukanie innej osoby na to miejsce. Udaje się. W piątek, dzień przed rejsem, do załogi dołącza Łukasz. Ale jeszcze do ostatniej chwili nie jest wiadomo, czy popłynie z nami Kasia (sezon grypowy). Niestety, nie popłynie. Tak więc po kolejnej reorganizacji mam już zaplanowany skład osobowy wacht, który będzie obowiązywał na rejsie.

Rejs rozpoczyna się w sobotę, 9 listopada. Nasza stała paczka, czyli ja, Wojtek, Jarek oraz Agnieszka przyjeżdżamy do Gdyni pociągiem i na „Gedanii” jesteśmy około godziny 1000. Pomagamy przenieść na pokład prowiant na rejs, którym wypakowany jest samochód Mateusza. Następnie ładujemy go na statek, układając w odpowiednich szafkach, jaskółkach, bakistach, schowkach według wskazówek Andrzeja (opiekuna statku). Czekać na resztę załogi, idziemy coś zjeść.

Załoga stawia się na pokładzie o godzinie 1400, jak to było umówione. Wszyscy rozlokowują się w wyznaczonych kabinach (załoga zajmuje kabiny wachtami). Następnie ma miejsce pierwsza zbiórka załogi. Dokonuję podziału załogi na wachty i w każdej wachcie wyznaczam osobę, która będzie oficerem danej wachty. Następnie Andrzej omawia zasady życia na statku i panujące tu zwyczaje. Potem omawiana jest hierarchia

Autorzy zdjęć: Wojciech Rybak, Zbigniew Witona

dowodzenia: Mateusz – kapitan, ja – zastępca kapitana i kapitan-stażysta, Jarek – starszy oficer i oczywiście Andrzej – chief engineer/bosman/gospodarz statku (kto zna „Gedanię”, to wie, kim jest na niej Andrzej). Załoga liczy łącznie 17 osób, więc każdy musi mieć przypisaną rolę, by nie było bałaganu.

Po posiłku na pokładzie wychodzimy w morze. Mam wykonać ten manewr pod nadzorem Mateusza i Andrzeja (po raz pierwszy mam okazję manewrować tak dużą i ciężką jednostką). „Gedania” przycumowana jest do nadbrzeża w Marinie Yacht Park, wciśnięta między pływające pomosty. Najpierw więc przełożenie na zewnętrzną burtę cumy rufowej i obłożenie jej nabiegowo. Potem zdjęcie niepotrzebnych cum i szpringów. Będę bowiem odchodził na cumie rufowej. Wykładam ster w kierunku nadbrzeża, silnik pracuje bardzo wolno naprzód. Statek bardzo powoli, ale coraz bardziej odkleja się od nadbrzeża, a dziób odwraca się w kierunku wyjścia między pomostami. Manewr przebiega powoli, ale skutecznie. Gdy przed nami jest wyjście z mariny, na małej naprzód wychodzę do Basenu Prezydenta. W basenie portowym załoga klaruje cumy i obijacze. Gdy pokład jest sprzątnięty, wychodzę z portu gdyńskiego wejściem południowym.

Z portu wychodzimy o godzinie 1700, ale jest już całkowicie ciemno. Mijamy kotwiczowisko, przecinamy tor podejściowy do Gdyni i idąc poza torem oraz potem, idąc poza systemem rozgraniczenia ruchu (TSS), mijamy Hel. Obok nas z Zatoki wychodzi prom „Wawel”, a do Gdyni zmierza z Karlskrony prom „Stena Spirit”. Za Helem stawiamy żagle i wyłączamy silnik. Pod żaglami idziemy całą noc. Mamy stabilny wiatr, wschodni, południowo-wschodni. Tak więc idziemy baksztagiem ze średnią prędkością 4 węzłów.

Noc mija spokojnie i w niedzielę warunki pogodowe w dalszym ciągu bez zmian. Cały czas płynie baksztagiem, ale wiatr nieco osłabł. Teraz robimy średnio 3 węzły. Na statku zaczyna się rutyna rejsowa. Posiłki o ustalonych porach, wachta, która miała służbę od północy do 0400, odsypia noc po śniadaniu. Wachta kambuzowa sprząta po posiłku i rozpoczyna przygotowywanie następnego posiłku oraz sprząta przestrzeń wspólną jachtu. Wachta bosmańska realizuje natomiast prace zleczone przez bosmana. Czyli mówiąc w skrócie: spanie – jedzenie – prowadzenie statku – sprzątanie. Tak najprościej można scharakteryzować życie na żaglowcu.

W pewnym momencie wlatuje do sterówki mały ptaszek. Widać, że jest zmęczony. Siada na oknie i odpoczywa. Przygotowujemy mu pudełko wyścielone ligniną i jeden z kolegów bierze go i kładzie w pudełku. Ptaszek jest tak zmęczony, że nie protestuje, gdy jest brany do ręki. Odpoczywa przez pewien czas i gdy trochę odsapnął, próbuje odlecieć, ale macha przy szybie skrzydłami jak mucha. Jednak szybko rezygnuje i siada na podłodze. Nie jest tam bezpieczny, więc tym razem ja wkładam do pudełka. W dotyku ptaszek jest ciepłą mięciutką kulką. Na chwilę zasypia w swoim legowisku. Ale po pewnym czasie budzi się i odlatuje w siną dal. Nie znam się na ptakach, więc



korzystam z AI do rozpoznania ptaka na zdjęciu. Wychodzi na to, że odwiedził nas strzyżyk.

Cały czas idziemy w kierunku Lipawy (po lotewsku Liepaja). Z Gdyni nie idziemy najprostszą drogą do Lipawy, ale na północ, wzdłuż granicy rosyjskiej wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ), bez wchodzenia do niej. Dopiero po jej minięciu można iść bezpośrednio w kierunku Lipawy.

Po obiedzie robię odprawę bezpieczeństwa (omówienie środków ratunkowych i ich użycia, zasad wzywania pomocy, bezpiecznego zachowania, przydziału do tratw ratunkowych itd.), a potem, w kamizelkach ratunkowych, zbieramy się wachtami przy przydzielonych rozkładem alarmowym tratwach. Tam ja oraz Jarek (bo na „Gedanii” są dwie tratwy: jedna na pokładzie dziobowym, druga na rufowym) omawiamy, jak korzystać z tratwy, jak do niej wsiadać i jak się zachowywać.

Po zakończeniu odprawy bezpieczeństwa robimy zwrot i teraz idziemy lewym halsiem, gdyż idąc poprzednim, nie jesteśmy w stanie trzymać się poza rosyjską strefą EEZ. Po dwóch godzinach żeglugi, po nabraniu wysokości, robimy ponowny zwrot przez rufę. Tym razem ja go wykonuję. Najpierw zwiniecie genui, potem wybranie grota, następnie przełożenie grotstaksła i foksztaksła i wyluzowanie grota. Na koniec rozwinięcie genui. Przy zwrocie na szotach pracuje sześć osób. Wykonanie zwrotu zajęło około 10 minut. Trochę to trwało, bo dopiero drugi raz jako załoga robiliśmy ten zwrot, a ja po raz pierwszy, i to po ciemku, tylko przy sztucznym oświetleniu. Bo jest już po zmroku.

Po zwrocie idziemy baksztagiem z prędkością 5 węzłów. Teraz mamy kurs bezpośrednio na Lipawę/Liepaję. Więc w mroku nocy, po cichu (bo na żaglach) mozolnie zmierzamy do naszego pierwszego portu lotewskiego.





O świcie zbliżamy się do boi bezpiecznej wody, która wyznacza początek podejścia do portu w Lipawie. Zgłaszamy się do kontroli ruchu (VTS), informując, że podchodzimy do Liepāji. W odpowiedzi dostajemy polecenie, by iść poza torem. Za jakiś czas staje się jasne dlaczego – z portu wychodzi duży masowiec i idzie torem w morze.

Przed główkami portu meldujemy się do port control i dostajemy zgodę na wejście do portu. Po minięciu główek kierujemy się do mariny usytuowanej w Kanale Handlowym (Tirdzniecības kanāls) łączącym Jezioro Lipawskie z morzem (kanał wykopany w 1697 roku). Idziemy wąskim Kanalem Handlowym, mijając zamocowane przy nadbrzeżach statki, kutry rybackie (w tym jeden polski, z Kołobrzegu) oraz okręty łotewskiej marynarki wojennej (Latvijas Jūras spēki): niszczyciele min typu Tripartite (przekazane przez Holandię) M-04 „Imanta”, M-05 „Viesturs”, M-07 „Visvaldis” oraz M-08 „Rūsiņš”, a następnie okręt pomocniczy A-53 „Virsaitis” (ex norweski „Vale”).

Po ponad 40 godzinach żeglugi cumujemy przy nadbrzeżu, tuż przy moście (podczas manewrów pełnię rolę sternika). Razem z Mateuszem załatwiamy formalności w bosmanacie, opłacamy postój i mamy dostęp do pryszniców. Po kąpeli, ubrani w barwy narodowe z okazji wypadającego tego dnia święta 11 listopada, robimy zbiorczą i wspólne zdjęcie załogi. Wysyłam je na FB, na grupę Gedanian, by pokazać, że my, w odległej Lipawie również pamiętamy o święcie narodowym. Umawiamy się, że damy sobie 5 godzin na zwiedzanie miasta i posiłek. W podgrupach udajemy się zwiedzać Lipawę.

Czy Lipawa jest faktycznie dla nas tak daleka i egzotyczna? Lipawa przecież leży na tym samym południku, co Warszawa. Po drugim rozbiore Lipawa była jedynym portem morskim Rzeczypospolitej. Z Lipawą związanych jest wielu Polaków. W Lipawie

między innymi do gimnazjum chodził pierwszy prezydent odrodzonej Polski, Gabriel Narutowicz. Absolwentem tego liceum był Jan Piłsudski, brat marszałka Józefa Piłsudskiego. W tym mieście urodził się Julian Rummel, inżynier budowy okrętów, jeden z najwybitniejszych polskich ludzi morza, pionier idei budowy Gdyni, organizator i pierwszy dyrektor „Żegluga Polskiej”. Tutaj mieszkał Mieczysław Surzyński, najwybitniejszy polski kompozytor muzyki organowej i wirtuoz organowy (jego imię nosi Międzynarodowy Festiwal Organowy w Lipawie). Bycie portem handlowym Lipawa zawdzięcza inżynierowi Janowi Heydatełowi, największemu w carskiej Rosji autorytetowi w dziedzinie budowy portów, którego ekspertyza zaważyła na decyzji, że właśnie tu powstanie duży port morski. Zatem, jak widać, Lipawa ma silne związki z polską historią i kulturą. Nie powinno nas to dziwić. Przecież razem tworzyliśmy wielokulturowe i wielonarodowe państwo, zwane Rzeczpospolitą.

Lipawa ma niską zabudowę. Są to domy dwu-, trzy- i cztero-piętrowe. Zabudowa luźna, z raczej przestronnymi ulicami. Głównymi ulicami kursują tramwaje. Mijamy pseudoklasycystyczną bryłę gmachu głównego Uniwersytetu. W zabudowie miasta zwraca uwagę duża liczba domów drewnianych, gdzie wiele z nich jest ładnie odrestaurowanych. Bez wątplenia są zażytkowe i mogą pochodzić z jeszcze XIX wieku. Są też kamienice secesyjne i z początków XX wieku, ale i współczesne budynki, w tym bloki mieszkalne z lat 60. i 70. Na szczęście nie zdominowały one wyglądu miasta. Obok domów odnowionych, odrestaurowanych, przyciągających wzrok stoją także domy ewidentnie wymagające natychmiastowego i gruntownego remontu.

Zaglądamy do hali targowej z 1910 roku. Ciekawa kratownicowa konstrukcja dachu. W hali są liczne stoiska z artykułami spożywczymi. Kupuję tam łotewski specjał, wyrób regionalny – pikantną, suchą, grubą kielbasę dojrzewającą z kawałkami słoniny. Kielbasa jest tak twarda, że nawet krojenie ostrym nożem wymaga sporego wysiłku. Po wyjściu z hali targowej mijamy katedrę św. Józefa, która niestety jest zamknięta. Idziemy więc dalej uliczkami, podziwiając zróżnicowaną zabudowę. Na obiad zatrzymujemy się w sympatycznej restauracji „Kapteinis” (czyli „Kapitan”), w bardzo ładnym drewnianym domku.

W Lipawie wszędzie wywieszane są flagi łotewskie: na budynkach, na masztach w ogródkach, na tramwajach. Wiele osób ma wpięte w ubranie wstążki w barwach narodowych. Jesteśmy bowiem na Łotwie podczas okresu świąt narodowych. Piśzę w liczbie mnogiej „świąt”, gdyż 18 listopada to na Łotwie Święto Niepodległości, które jest obchodzone bardzo hucznie. Ale świętowanie zaczyna się wcześniej, już 11 listopada. Wtedy obchodzony jest Dzień Bohaterów Łotewskich, którzy polegali, broniąc ojczyzny. Stąd taka gala flagowa, którą będziemy widzieli także w Windawie.

Wracamy na statek. Ponieważ już wszyscy przyszli z miasta, wychodzimy z portu nieco wcześniej, niż pierwotnie planowaliśmy. Tym razem ja wykonuję manewr odejścia, mając pod moją



komendą Tomka przy sterze. Oczywiście Mateusz i Andrzej są w pogotowiu, by skorygować ewentualne błędy. Ale odejście wykonują sprawnie i bez problemów. Po odejściu od nadbrzeża prowadzą statek kanałem portowym. Jest godzina 1800 lokalnego czasu, więc jest już całkowicie ciemno. Wychodzimy z kanału i wchodzimy do awanportu. Tor wodny jest oczywiście oznaczony bojami i światłami, ale trzeba bardzo uważać. Wychodzimy przez główki portu na pełne morze. Idziemy torem podejściowym i za trzecią bramką skręcamy w prawo i schodzimy z toru. Ponieważ wieje wiatr o prędkości 18 węzłów, stawiamy foksztakla i grotsztakla. Idziemy w nocy na północ, do Windawy, drugiego łotewskiego portu w naszym rejsie.

Wtorek witam w sterówce. Wachtę nadzorczą kończę o godzinie 0200 i kładę się do kości spać, ale nie na długo, bo wstaję o 0630 na śniadanie. Zbliżamy się do Windawy (po łotewsku: Ventspils). W pewnym momencie mijamy pnie drzew unoszące się na wodzie. Są jednakowej grubości i długości. Zapewne spadły z jakiegoś statku podczas transportu. Boja bezpiecznej wody oznaczająca początek podejścia do portu jest już niedaleko. Z Mateuszem dzwonimy do zarządu portu, aby uzyskać zgodę na zacumowanie w kanale portowym, na wysokości starego miasta. Przedstawiamy się jako żaglowiec szkolny. Rozmówca pyta nas o długość i zanurzenie statku oraz liczbę osób na pokładzie. Zrozumiał, że na pokładzie jest 70 osób. Prostuujemy, że nie 70, ale 17: jeden-siedem. Po chwili konsultacji po stronie rozmówcy dostajemy info, że nie możemy cumować w kanale przy starym mieście. Będąc już na podejściu do portu, zgłaszamy się do VTS. Tam już o nas wiedzą i po konsultacji z port control dostajemy do zacumowania miejsce w marinie, obok statków pilotowych.

Wchodzimy do portu, idąc torem i kierując się nabieżnikami. Wejście do marinie prowadzi przez wąski kanał odchodzący od głównego kanału portowego. Wiedzie on do basenu rybackiego. Tam, w jednej części basenu jest marina z budynkiem z sanitariatami. Dwa inne boki prostokątnego basenu zajmują kurtyny rybackie oraz magazyny ryb i sprzętu rybackiego. Cztery bok to opuszczone i zrujnowane budynki przemysłowe, już porośnięte tu i ówdzie małymi drzewkami. Sceneria jak z filmu postapokaliptycznego. Cumujemy do wysokiego nadbrzeża. Idę do bosmana marinie, gdzie dopełniamy formalności związanych z postojem. Mimo połowy listopada marina jest czynna. Mamy dostęp do czystych sanitariatów, a na kei – do wody i prądu.

Po jakimś czasie na statek przybywa para funkcjonariuszy łotewskiej straży granicznej i sprawdzają nasze dowody osobiste zgodnie z listą załogi. Weryfikacja załogi przebiega szybko i sprawnie. Życząc nam miłego pobytu, opuszczają statek.

Po obiedzie idziemy zwiedzać Windawę. Po wyjściu z marinie podążamy deptakiem wzdłuż głównego kanału portowego. Jako element dekoracyjny znajdują się tu prawdziwe boje torowe, boje bezpiecznej wody czy też odosobnionego niebezpieczeństwa i znaki kardynalne (wycofane z eksploatacji, stoją



na deptaku jako dekoracja). Mają kilka metrów wysokości, jak to boje morskie. Kawalek dalej, na skwerku, widzimy ustawiony stary statek pilotowy. To wszystko buduje morski klimat miejsca. Idąc dalej wzdłuż kanału, dochodzimy do zamku. Jest to stary krzyżacki zamek, ale z gatunku tych mniejszych. Mimo że nie jest to duży zamek, doskonale wpisuje się w panoramę miasta, gdyż zabudowa miejska jest niska. Zapuszczamy się w uliczki starego miasta. Przy uliczkach stoją ładne, zadbane kamieniczki lub drewniane domki. Wiele z nich bez wątpienia pamięta jeszcze XIX wiek. Nieliczne nowe budynki nawiązują architekturą do otoczenia. Miasto prezentuje się bardzo ładnie, jest zadbane i czyste. Z architektury, natężenia ruchu ulicznego, układu uliczek Windawa bardzo mi przypomina małe miasteczka szwedzkie, które miałem okazję odwiedzić.

Niedaleko rynku stoi nowoczesny budynek biblioteki miejskiej. Przed biblioteką stoi pomnik żołnierza w płaszczu. Zwraca uwagę czapka budionówka oraz widniejąca na pasie gwiazda. Sprawdzam, czy to pomnik. Przedstawia on Jānisa Fabriciussa. Był to łotewski komunista, jeden z dowódców Armii Czerwonej, od grudnia 1918 do lutego 1919 roku wojskowy komisarz 2 Nowogrodzkiej Dywizji Strzelców, biorącej wówczas udział w ofensywie Armii Czerwonej na Łotwę. Zastanawiające, czemu w niepodległej Łotwie stoi pomnik osoby, która chciała zniszczyć jej niepodległość? Sprawdzam w internecie. Okazuje się, że na temat przeniesienia tego pomnika do muzeum już od dłuższego czasu toczy się dyskusja między różnymi organizacjami a radą miasta. Jak widać, póki co bez rozstrzygnięć.

Na rynku wstępujemy do kawiarni na piwo lub kawę (wg indywidualnego wyboru). Potem ruszamy już po zmroku w drogę powrotną na statek. Ale idziemy inną drogą, by zobaczyć inne części miasta. Tym razem idziemy ulicami ze współczesną



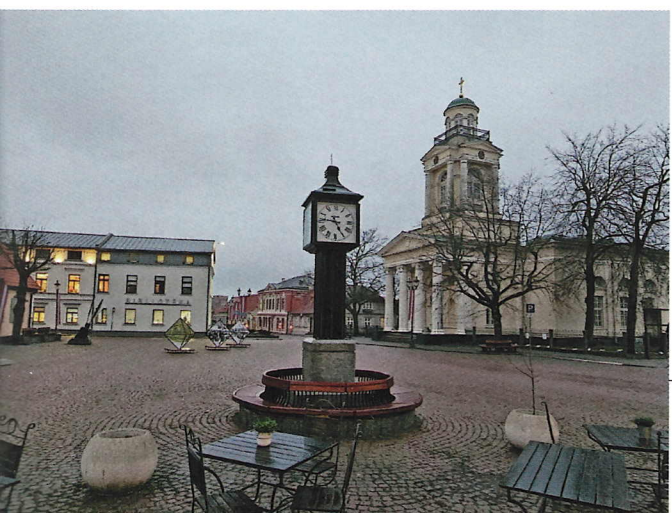


zabudową. Stoją tam domy mieszkalne z lat 60. i 70. Wyglądają tak samo, jak wszystkie bloki z tego okresu. Ale od ulicy odchodzą małe zabytkowe uliczki, z brukiem z kocich łbów, przy których stoją domy, głównie drewniane. Wszystkie są bardzo ładnie utrzymane. Windawa w mojej opinii prezentuje się lepiej niż Lipawa.

Prognoza pogody zapowiada jej pogorszenie od czwartku (ma być silny wiatr). Wychodzimy więc z Windawy jeszcze dzisiaj. O 1730 oddajemy cumy i wychodzimy w morze w drogę powrotną. Idziemy w kierunku Zatoki Gdańskiej. Przed nami około 50 godzin żeglugi. Zobaczymy, w jakim stopniu pogoda będzie dla nas łaskawa. Czy będzie spokojna żegluga, czy też dostaniemy w kość?

Z portu w Windawie wychodzimy po ciemku, nawigując według świateł toru wodnego oraz patrząc wstecz na nabieżniki. Przed boją bezpiecznej wody schodzimy z toru i obieramy kurs na południe. Póki co wiatr jest słaby i mamy spokojną żeglugę.

Nastaje kolejny dzień. Dzisiaj cała doba w drodze. Życie na Gedanii toczy się w rytmie posiłków i wacht. Załoga pełni wachty (rodzaj służby): nawigacyjne, kambuzową (gospodarczą) i bosmańską. Wachta nawigacyjna trwa 4 godziny i podczas niej wskazana wachta (w znaczeniu grupy osób) kieruje statkiem, prowadzi nawigację, obserwuje morze. Wachta gospodarcza polega na przygotowywaniu posiłków, ich serwowaniu i sprzątaniu po nich, a także na sprzątaniu przestrzeni wspólnej statku oraz sanitariatów. Wachta ta trwa od godziny 1600 jednego dnia do godziny 1600 następnego dnia. Wachta bosmańska trwa od godziny 0800 do 2000. Jest ona do dyspozycji bosmana, do prac mających na celu utrzymanie sprawności technicznej statku (pomoc przy naprawach) i czystości pokładu. To ta wachta np. poleruje dzwon statkowy, by się błyszczał jak lustro.



Tak więc każdy ma jakieś zajęcie. Ale bez problemu można znaleźć czas na drzemkę, by odespać nocną wachtę, albo też porozmawiać w mesie z innymi członkami załogi. Życie na statku toczy się własnym, regularnym i nieśpiesznym rytmem.

Do wieczora prędkość wiatru utrzymuje się na poziomie 10–15 węzłów. Jedziemy więc na silniku oraz grotstakslu i foksstakslu. Cały dzień jest raczej ciepło, ale poranek jest pochmurny. Około południa otwiera się nad nami niebieskie niebo i piękne słońce. Ale w okolo nas jest dużo chmur. Wygląda, jakbyśmy znajdowali się w oku cyklonu, póki co – bezwietrznego cyklonu. Na horyzoncie po lewej burcie widzimy wał, a raczej ścianę bardzo ciemnych chmur, ponad którą przelewa się warstwa białych chmur. Widok wspaniały i zarazem groźny. Ale na szczęście nic złego dla nas z tego nie wynikło. W ciągu dnia mijamy się z kilkoma statkami. Oprócz tego nic się ciekawego na morzu nie dzieje. Ponieważ w nocy od 0200 do 0800 mam wachtę nadzorczą, kładę się spać o 1900, zaraz po kolacji.

Wachtę nadzorczą rozpoczynam we czwartek o 0200. Budzę się jednak wcześniej, niż planowałem, gdyż statkiem mocno buja. Kilka minut przed godziną drugą idę do sterówki. Prędkość wiatru wynosi teraz już 20–25 węzłów, a fala ma około dwóch metrów. Idziemy bajdewindem, czyli pod wiatr, i stąd są te przechyły. Mijamy się z kilkoma statkami. Po zmianie wachty nawigacyjnej, po godzinie 0400, prędkość wiatru ponownie wzrasta i osiąga w porywach 30–32 węzły. Również wzrosła wysokość fal i teraz wynosi około 3 m. Dogoniło nas to pogorszenie pogody, przed którym uciekaliśmy od wyjścia z Windawy. Do tego dołączył jeszcze deszcz, padający poziomo przy tym wietrze.

Na moment wychodzę z Łukaszem ze sterówki do kokpitu, aby wybrać szoty foksstaksla. Mimo grubego polaru, czapki i sztormiaka z kapturem po 5 minutach przebywania na zewnątrz ręce mam zgrabiące z zimna. Do tego na mokrym pokładzie jest ślisko, a fala rzuca statkiem. Z przyjemnością wracamy do ciepłej i suchej sterówki.

Nadeszła pora śniadania. O planowanych naleśnikach można w tych warunkach zapomnieć. Trzymamy swoje naczynia, ale i tak przy większym i gwałtownym przechyle wszystkie talerze lądują przetasowane przy krawędzi stołu (tam jest pionowa listwa zapobiegająca spadnięciu naczyń na podłogę). Potem każdy w tym stosiku talerzy i ich zmieszanych zawartości wygrzebuje swój talerz i swoją kanapkę. Cała sztuka polega też na tym, by dopasować do odnalezionej swojej kanapki swój plasterzek pomidora czy też mozzarelli. A mogą one leżeć kilka warstw niżej, niż się spodziewamy.

Podczas śniadania wyjątkowo duża fala wchodzi na pokład dziobowy i zalewa całą nadbudówkę mesy, która jest ponad 2–3 m od linii wody. Przez okna mesy widzimy tylko zieloną toń. Jesteśmy przez moment w oceanarium!!!

Po śniadaniu, o godzinie 0800 kończę swoją wachtę nadzorczą. Kładę się do koi, aby odespać nocną wachtę. Jednakże długo patrzę przez bulaj na rozbujaną morze. Co jakiś czas

za oknem mam akwarium, gdy bulaj jest całkowicie pod wodą. Wstaję po krótkiej drzemce. Życie na statku toczy się swoim zwykłym rytmem, mimo dużych przechyłów. Jedyna różnica jest taka, że jeśli pogoda się nie poprawi, to na morzu nie będzie obiadu, ale będziemy jechali na suchym prowiancie, a ciepły obiad będzie dopiero w porcie. A naszym celem jest Gdańsk.

W trakcie żeglugi, im bliżej Zatoki, tym precyzyjniej możemy oszacować czas przybycia do portu. Z obliczeń wynika, że w Gdańsku będziemy między godziną pierwszą a drugą w nocy. To bez sensu. Decydujemy więc, że idziemy do Helu, bo tam możemy dotrzeć już wieczorem, a nie w środku nocy.

Wchodząc w strefę VTS Zatoka, dokonuję naszego zgłoszenia. Będę samodzielnie wchodził i cumował w Helu. Mijając cyfel helski, zarządzam zrzucenie i sklarowanie żagli. Do południowego znaku kardynalnego przed portem Hel dochodzimy na silniku. Załoga przygotowuje cumy i wyklada obijacze na burtę. Wchodzę do portu. Ponieważ to moje pierwsze samodzielne manewry cumowania, jestem całkowicie skupiony na manewrze. Obok mnie są jednak Mateusz i Andrzej, by w razie problemów wspomóc mnie. Do awanportu wchodzę na małej naprzód i wytracam prędkość. Przy końcu awanportu mijam główkę pirusu i skręcam mocno w prawo. Statek prawie się zatrzymuje i na małej wstecz, ze sterem na „zero” zaczynam iść wstecz, korygując kierunek ruchu sterem strumieniowym. Gdy rufa dochodzi do nadbrzeża desant wyskakuje na nadbrzeże i zakłada cumę rufową na polerze. Sterem strumieniowym dostawiam dziób w kierunku nadbrzeża i teraz desant obkłada na drugim polerze cumę dziobową. Po skorygowaniu lekko silnikiem naprzód/wstecz statek ustawia się równolegle do nadbrzeża, w odległości około 2 m od niego. Dopychający wiatr robi swoje i statek delikatnie dokleja się na obijaczach do nadbrzeża. Klar na cumach i tak stoimy. Jest godzina 2020, gdy po 50 godzinach żeglugi kończymy manewry.

Wreszcie jest czas na prysznic, a potem całą załogą idziemy do Kuttra (Morgan jest już zamknięty). Po kolejce rumu (fundatorem jest kolega, który ze względu na grypę nie popłynął na rejs) i po zupie rybnej w moim przypadku wracamy na jacht. Resztę wieczoru spędzamy na pokładzie, w mesie naszego statku.

W piątek śniadanie jest później, o godzinie 0900. O godzinie 0800 razem z Agnieszką podnosimy banderę (ja podnoszę banderę, a Agnieszka wybija cztery szklanki). Reszta załogi (oprócz wachty gospodarczej) jeszcze śpi i schodzi się dopiero na śniadanie. Ranek jest zimny, słoneczny i bardzo wietrzny. Widać, że przechodzi tutaj front pogodowy.

Po śniadaniu, około godziny 1030 wychodzimy z Helu. Na żaglach idziemy w kierunku Sopotu. Ale przed TSS wiodącym do Gdańska robimy zwrot i zaczynamy iść do Gdyni. My idziemy do wejścia południowego, a do wejścia głównego, do portu wojennego na Oksywiu idzie kursiem równoległym niszczyciel min typu „Kormoran”. Niestety, jest na tyle daleko, że nawet przez



lornetkę nie jestem w stanie odczytać jego numeru burtowego. Więc nie mogę zidentyfikować, jaki to jest dokładnie okręt.

Wchodzimy do portu i cumujemy w Marinie Yacht Park. Ze względu na trudne warunki cumowania (ciasno i wiatr) podejście i cumowanie robi Andrzej. Po zacumowaniu załatwiam u bosmana formalności związane z postojem. Następnie zajmuję się papierologią: podsumowuję w dzienniku pokładowym przebyte mile i czas żeglugi, a następnie uzupełniam opinię z rejsu tymi informacjami.

Po obiedzie Agnieszka załatwia nam wejście na stojącego nieopodal „Zawiszę Czarnego”. Idziemy pokazać naszej załodze ten żaglowiec, na którym spędziliśmy wiele godzin na morzu. Po wejściu na pokład okazuje się, że bosmanem obecnie urzędującym na „Zawiasie” jest Rafał, który był bosmanem na „Pogorii” podczas naszego zeszłorocznego rejsu na tym żagłowcu. Świat jest jednak mały! Przechodząc przez kolejne miejsca, Agnieszka opowiada, jak się obsługuje „Zawiasa”, co gdzie jest i do czego służy. Jej opowieść uzupełniam swoimi uwagami oraz tłem historycznym, opowiadając m.in. o pierwszym „Zawiszy Czarnym”, o generale Zaruskim, o obecnym „Zawiszy” i jego pierwszym dowódcy, legendarnym podwodniku, komandorze Bolesławie Romanowskim. Po wycieczce, która miała dla mnie charakter wspomnieniowy, wracamy na Gedanię. Żegnamy Andrzeja, Marka i Marcina, którzy muszą wyjechać wcześniej.

Sobota jest ostatnim dniem naszego rejsu. Po śniadaniu sprzątam cały statek. Pakujemy się. Po zakończeniu prac w kokpicie jest ostatnia zbiórka całej załogi i rozdanie opinii rejsowych. Jeszcze pożegnania na kei i idziemy na dworzec, skąd jedziemy do domu. Trzeba wracać do prozy lądowego życia. ■

