

Majówka z Syriuszem.

Nie mogę sobie przypomnieć, kto tu kogo właściwie znalazł – ja Adama czy Adam mnie. Wydaje mi się, że to ostatnie. Z góry zapowiedziałem, że skompletowanie załogi na rejs po zimnym morzu na przelomie kwietnia i maja przekracza moje możliwości i wisi ten problem na Adamie. Oczywiście zabrałem się za to również sam zaprzęgając do tego FB, fora żeglarskie i prywatne kontakty. Wszystkich zgłaszających się odsyłałem do Adama. Ostatecznie wspólnymi siłami udało się zebrać 5 osób w większości wyspiarzy brytyjskich. Nie wszystkim chciało się fatygować do Francji zatem zdecydowałem zawinąć po nich do Falmouth, co nie było specjalnym wyzwaniem, Kornwalia i tak była w planie. Ostatecznie zgłasza się jeszcze kandydat z Irlandii z propozycją dołączenia do rejsu na zielonej wyspie. Ogólny schemat trasy rejsu został ustalony.

Przyjaciele przygotowali mi plan podróży do Brestu czasowo wyśrubowany ale zachęcający. Najpierw samolot z Warszawy do Paryża, żeby jednak za dobrze nie było to nie jest prawdziwa Warszawa tylko Modlin i nie prawdziwy Paryż tylko Beauvoir (80 km od Paryża). Dalej autobus na dworzec kolejowy, regionalny pociąg do Paryża Nord, metro na Montparnasse i w końcu TGV do Brestu. Niestety ścisły plan od razu się zawalił, najpierw autobus okazał się „za minutę” więc oczywiście uciekł mi sprzed nosa. Następny był za 40 minut, więc zanim udało mi się ożywić bilet na pociąg, ten wziął i odjechał. Następny był dopiero za godzinę. Wszelkie szanse złapania mojego TGV upadły. Trudno. Połączenie z Gare du Montparnasse za pomocą metra nr 4 nie przysporzyło mi kłopotów. Odszukałem stosowne biuro i przebukowałem (za drobną opłatą) bilet na poranny pociąg do Brestu. W Informacji dostałem rozpiskę okolicznych hoteli i rozpocząłem telefoniczne negocjacje. Najtańszy nie odpowiedział, udało mi się znaleźć hotelik po umiarkowanej (akurat) cenie. Prysznic i spać na miękkim łóżku.

Pociąg był dopiero po 9 więc zdążyłem spożyć skromne śniadanie w postaci kawy i croissanta zanim zapowiedziano, że można do mojego pociągu wsiadać. Francuski TGV przypominał mi gorące dyskusje o Pendolino w Polsce, 200 km/godz chyba raczej nie jechał, ale szybkość była przyzwoita. Krótco po południu wysiadłem na stacji w Brescie. Trasę do portu miałem wcześniej przestudiowaną, na dodatek port było widać z oddali, a ja przecież już w tym porcie byłem, więc kilometrowy spacer był raczej odprężeniem po podróży. To znaczy byłby, gdyby nie fakt, że sła biutki kapuśniaczek szybko zamienił się w obfitą ulewę i musiałem schowawszy się pod jakimś daszkiem wyciągnąć z bagażu sztormiak. Kod do bramki, który otrzymałem wcześniej mailem okazał się błędny ale na szczęście ktoś z rezydentów właśnie wchodził i na teren mariny mnie wpuścił. Na jachcie urzędowała już Joanna, która przybyła rano. Poszliśmy jeszcze na kolację do portowej knajpki. Późnym wieczorem dotarli na jacht Monika i Bartek. To był już komplet naszej „kontynentalnej” załogi. Nie bardzo kontynentalnej, bo Joanna przybyła z Londynu .

Wyjście zaplanowałem wczesnym rankiem, żeby załapać się na przyjazny prąd w cieśninie pomiędzy Quessant a lądem Oczywiście znów się nie udało, bo trzeba było zrobić zakupy prowiantowe przynajmniej na trzy dni a w niedzielę sklepy są tu raczej zamknięte. Ostatecznie z Brestu wyszliśmy po 0830.

Wiał zwawy wiatr z północy zatem po postawieniu żagli pomknęliśmy półwiatrem w stronę czerwonej stawy Moines. Dalej zaczynała się cieśnina. Woda była coraz wyższa więc płytczyni nie były dla nas zagrożeniem, ale halsowanie zajęło by nam zbyt wiele czasu, zatem sprzątnęliśmy genuę, wybraliśmy grotę na blachę i przeprosiliśmy się z motorkiem. Wokół na wiatr klucący się z prądem pływowym podniósł białą kipieli co było dodatkowym ostrzeżeniem przed opuszczeniem bezpiecznej wody. Do pokonania było wszystkiego 6 mil a na dodatek prąd pływowy wciąż trochę nam pomagał. Alternatywą było okrążenie Quessant, co pewnie zajęło by nam pół dnia. Stopniowo, cieśnina pozwalała nam płynąć coraz pełniejszym wiatrem ale i coraz bardziej na zachód, bo wiatr

odchodził na NW. Wreszcie, koło latarni Kereon można było zrobić zwrot, rozwinać genuę i pożeglować na północ, mniej więcej w stronę Kornwalii.

Noc minęła ze stopniowo tężejącym zachodnim wiatrem więc kolejno jeden, później drugi ref na grocie. Ostatecznie zwaliliśmy grota do końca, bo nie było powodu się ścigać, a ja nie lubię chodzić po ścianach wewnątrz jachtu. Wybierając się na ten rejs nie miałem wątpliwości, że ciepło nie będzie ale ziąb był bardzo dokuczliwy, szczególnie, że było nas tylko czworo i zmienialiśmy się co cztery godziny. Ostatecznie, do Falmouth weszliśmy o 1500. Szukanie miejsca do zacumowania przy silnym, bocznym wietrze skończyło się boleśnie, bo przejechaliśmy wystającą z dziobu kotwicą po wywieszonym na burcie „horseshoe” rezydenta. Ból skonkretyzował się w konieczności odkupienia koła. Na pociechę zabraliśmy to, które wcale nie było aż tak bardzo uszkodzone.

Zacumowaliśmy ostatecznie po nawietrznej skrajnego pirsu i natychmiast po zawietrznej pojawił się RIB z kilkoma panami z Border Agency. Kilka lat wcześniej przeżywałem coś podobnego w Portsmouth, więc wiedziałem czego możemy oczekiwać. Panowie byli grzeczni ale drobiazgowi do bólu. Co chwili inny pan zadawał te same pytania i skrzętnie notował odpowiedzi każdego z nas z osobna. Nie obyło się oczywiście bez przeszukania jachtu. Szczególnie intrygował ich fakt, że jacht pod niemiecką banderą płynie z Francji, a jeszcze wcześniej z Kanarów z polską załogą, która jednak po części mieszka w Londynie. Bardzo byli zdegustowani, że rolę dziennika jachtowego pełni tu zwyczajny brulion. Ostatecznie po trzech godzinach opuścili nas zapewniając, że Border Agency jest poinformowana o wynikach kontroli i nikt już nas oprymował nie będzie. Wieczorem dotarli do nas kolejni załoganci w osobach Małgosi i Marka.

Odwiedziny drogą morską Penzance lub Newlin odpuściłem z racji braku głębokowodnych portów. Postanowiliśmy wypożyczyć samochód i odwiedzić Lands End drogą lądową. Poszukiwania wypożyczalni okazały się bezowocne bo najpierw okazało się, że przeniesiono ją w inne miejsce, a później, że nie mają wolnego samochodu. Zrezygnowani wróciliśmy do centrum miasta, gdzie spotkaliśmy gadatliwego Polaka, który naraił nam kolegę dysponującego samochodem. Tym samochodem odbyliśmy malowniczą wycieczkę do Lands End, a w powrotnej drodze odwiedziliśmy malowniczy, wykuty w skalnym klifie amfiteatr i wreszcie odcięty przypływem Mont Michael's którego widok cieszył nas podczas lunchu zjedzonego w Marazion. Ostatecznie, Falmouth opuściliśmy o 2100.

Wiatr wiał z SW więc przez noc oddaliliśmy się znacznie na południe. Niestety bezkrytyczne zaufanie do autopilota doprowadziło do tego, że skoro wiatr odszedł nieco ku północy, następny hals wypadł nam nieomal po własnym śladzie. Wiatr słabł systematycznie i w końcu trzeba się było pożegnać z żaglami a skoro na motorku to wprost na Scilly. Po południu przeszliśmy pomiędzy St. Marys a St. Agnes. Kusiło nas odwiedzenie miasteczka noszącego dumną nazwę Huge Town, ale w grę wchodziło tylko kotwiczenie i lądowanie za pomocą tendra a tymczasem byliśmy umówienie w Cork na spotkanie z Irkiem. Wiatr się ostatecznie odezwał dość sprzyjający. Chwilami żeglowaliśmy po 8 – 9 węzłów. Rankiem panowie z platform wiertniczych przegonili nas przed próbą przepłynięcia pomiędzy nimi.

Wejście do zatoki wiodącej do Cork pamiętałem z poprzedniej wizyty w Crosshaven, ale do Cork jest jeszcze z stąd daleko. Szybko się okazało, że tak krętą trasą nie da się żeglować, więc ostatecznie żagle zostały sprzątnięte. Wreszcie odszukaliśmy niewielki pomościk tuż przed mostem zamykającym rzekę, noszący dumną nazwę Cork Marina. Zacumowaliśmy o 1800. Keja pusta, leje deszcz. Rozwinęliśmy bimini, żeby dało się bez sztormiaka wyjść do kokpitu. Postój z użyciem prądu i wody kosztował 40 EUR za dobę. Okazało się, że możemy korzystać (za dodatkowe 5 EUR) z łazienki a nawet basenu w pobliskim hotelu. W międzyczasie zjawił się Irek i umówił się z nami na zaokrętowanie. Niestety, z powodu nieporozumienia jesteśmy o dzień za wcześnie a Irek obiecał

swojemu szefowi, że jeszcze w niedzielę rano odpracuje 2 godzinki, zatem wyjście z Cork będzie możliwe dopiero koło południa. Za to przywiózł nam zrobione na nasze zamówienie zakupy. Cork w deszczu nie jest specjalnie atrakcyjny. Sończyliśmy w pobliskim pubie.

Kiedy Irek wreszcie dotarł na Siriusa, było już blisko południe. Niestety – odpływ się właśnie skończył więc na pomyślny prąd nie można już było liczyć. Przy niskiej wodzie całe ujście zatoki otaczały błotniste osuchy. Przynajmniej widać było, gdzie naprawdę jest głęboka woda. Od otwartego morza dzieliło nas kilkanaście mil krętego farwateru. Dalej tylko 70 mil przy łagodnym wietrze zajęło nam tyle czasu, że do Dunmore East dotarliśmy dopiero o 0140 następnego dnia. Umówieni byliśmy z mieszkającym tam Kubą, który w tym małym rybackim porcie załatwił nam miejsce postoju. Kuba cierpliwie czekał na nas w porcie po czym zawiózł do domu na gorący żurek i grilla. Honory domu pełniła Patrycja, która na koniec kategorycznie zabroniła mi powrotu na jacht gdyż przygotowała specjalnie dla mnie kąpiel z pianą w wannie i miękkie łóżko. Przy okazji wydrukowałem sobie kartę pokładową na lot powrotny do Warszawy. Po południu Kuba przyjechał do nas na jacht i zabraliśmy go na przejażdżkę po zatoce. Joanna została na falochronie, by zrobić zdjęcia Siriusa pod żaglami.

Ostatecznie z gościnnym Dunmore East pożegnaliśmy się o 1800. Wiał żwawy wiatr z ENE co oznaczało pracowite halsowanie by ominąć Carnsore Point wraz z otaczającymi to miejsce mieliznami oraz strefą rozgraniczenia ruchu. Dalej nasz kurs stał się stopniowo coraz bardziej zgodny ze wschodnim wiatrem. Radio na zmianę z Walii i Irlandii straszło nas systematycznie „gale warning”. Rzeczywiście wiatr stopniowo tężał i wkrótce trzeba było pozbyć się grota. Planowałem pierwotnie odwiedzenia zamku w Ceaernarfon leżącego nad Menai Strait, ale nie byłoby rozsądnie pchać się do tej płytkiej cieśniny przy tężejącym wietrze, na dodatek w nocy. Zdecydowałem zatem popłynąć do Holyhead leżącego na północnym skraju wyspy Holy. W sumie ten etap wyniósł 170 mil i do portu dotarliśmy dopiero o 0230. Trafiliśmy akurat na godzinę przybycia promów z Irlandii więc w rzeczywistości silnym wietrze poczekaliśmy aż nas miną i dopiero wtedy skierowaliśmy się do portu. W obszernym awanporcie fala przestała nam dokuczać, ale znalezienie po ciemku ukrytej w głębi mariny, dodatkowo zastawionej cumującymi na bojach jachtami rezydentów było dosyć skomplikowane. Ostatecznie, by nie ryzykować przy silnym wietrze i panujących ciemnościach kłopotów stanęliśmy przy zewnętrznym, pozbawionym ujęcia prądu i wody pomoście. Aby do rana.

Rano przestawiliśmy się w bardziej cywilizowane miejsce, skorzystaliśmy z łazienek a przede wszystkim podłączyliśmy akumulatory do ładowania z kei. Miasteczko Holyhead jest bardzo malownicze. Położone na pagórkowanym terenie, kręte uliczki z jednopiętrowymi domami. Przeciwnieństwo wielkich metropolii. Ponieważ wcześniej opowiedziałem swojej załodze o Caernarfon i tym angielskim zamczysku pilnującym niepokornych Walijszyków, zapadła decyzja wynajęcia samochodu i udania się tam drogą lądową. Znalazła się nawet siedmioosobowa Kia która udaliśmy się w drogę wszyscy. Caernarfon jest jeszcze bardziej walijskie i jeszcze bardziej malownicze. Oczywiście mocno ukierunkowane na turystów ale o tej porze roku nie było to specjalnie dokuczliwe. Przy okazji spenetrowałem obie funkcjonujące tutaj mariny – obie przy niskiej wodzie byłyby dla nas nieco zbyt płytkie. Wycieczkę zakończyliśmy w Black Boy Inn, podobno najstarszym pubie w mieście i okolicy.

W powrotnej drodze nie omieszkaliśmy odwiedzić sławnej na cały świat miejscowości noszącej nadzwyczaj długą i niemożliwą do wymówienia nazwę:

Llanfairpwllgwyngllgogerychwyndrobwlllantysilliogogoch

co się tłumaczy jako Kościół Marii w przesmyku białej leszczyny koło gwałtownego wiru i kościoła Tysilio obok czerwonej jaskini. Przynajmniej wiadomo, czego się tu spodziewać chociaż ciekaw

jestem jak się kupuje bilet do istniejącej tu stacji kolejowej.

Wieczorem opuściliśmy malowniczą Walię i z wiatrem w plecy popłynęliśmy w stronę Dublina. Wiatr się trochę wydmuchał więc dopiero koło 1330 następnego dnia dotarliśmy do znajdującej się w zatoce dublińskiej mariny w Dun Loughaire, co niespodziewanie wymawia się jako danliri. Najpierw tankowanie – zużyliśmy przez dwa tygodnie 80 litrów paliwa, głównie na ładowanie w drodze akumulatorów. Następnie usłużny pan z mariny zaprowadził nas na przewidziane dla nas miejsce a nawet pomógł przy cumowaniu.

To właściwie koniec tej zimnej majówki. Okazało się, że następna załoga spieszy się i chce tego samego dnia odpłynąć więc nocowanie na jachcie nie wchodzi w rachubę. Znajdujemy w internecie hotelik w pobliżu lotniska zapewniający „airport transfer”. Irek, którego do domu zabiera koleżanka zawiózł mnie, za co jestem mu serdecznie wdzięczny, bo trudno byłoby mi tam trafić. Hotel o dumnej nazwie White House Hotel jest dużym i malowniczym pubem z kilkoma pokojami na piętrze. Kąpiel i miękkie łóżko. Suszarka nie działa a do wyspiarskiego gniazdka nie jestem w stanie włączyć swojej – zapomniałem zabrać przejściówki. Nic to. W pokoju jest tak ciepło, że tylko oewijam głowę ręcznikiem i spać. Rano, o umówionej godzinie nie ma nikogo z obsługi. Wrzucam klucze do specjalnie na ten cel przeznaczonej skrzynki i rozglądam się z niepokojem. Wreszcie jest – podjeżdża busik i kierowca pyta czy to ja na lotnisko. Po drodze próbuje się dowiedzieć skąd się tu wziąłem. Wyładowuję się przed halą odlotów i żegnam z kierowca. Jest jeszcze czas na lekkie śniadanie.

Zawsze mawiam, że nie ważne gdzie i czym się żegluję. Ważne z kim. Oczywiście, nie jest to cała prawda (może nie aż ta tisznerowska trzecia) ale warta podkreślenia. Jacht okazał się szybki i wdzięczny pomimo paru drobnych usterek, nieuniknionych podczas długiego rejsu. Zaplanowana trasa, po pewnych modyfikacjach okazała się ciekawa turystycznie. Załoga o różnym poziomie doświadczenia żeglarskiego okazała się wisienką na torcie – bardzo wam dziękuję załogo!