

Należy czytać ze zrozumieniem. Wygooglowałem, że samolot z Warszawy do Tallina kosztuje w jakichś tanich liniach 400 zł i wymaga przesiadki w Rydze więc wybrałem autobus jadący nieco dłużej ale za 150 zł i w jednym kawałku. Na miejscu okazało się jednak, że to autobusowe połączenie zaserwowało mi przesiadki w Kownie, Wilnie i w Rydze, za każdym razem zmuszając do długiego oczekiwania. Na przyszłość będę czytał uważniej. Na szczęście Piotr nie dał się zwieść autobusowej ideologii i przyleciał do Tallina dzień wcześniej, więc przynajmniej miał kto odebrać jacht od poprzedniej załogi. Zbyszek, skiper z poprzedniego etapu zawiadomił mnie wcześniej, że udało im się zgubić kombinerki i poprosił mnie o przywiezienie zamiennika. Mimochodem dodał także, że nie działa przekładnia sterowa. To znaczy działa, ale jakby,, nie bardzo. Piotr, podczas odbioru zapytał mnie, czy faktycznie ma odebrać jacht pozbawiony działającego urządzenia sterowego, ale po moim potwierdzeniu westchnął i podpisał protokół.

Następny dzień poświęcony był próbom uruchomienia tej przekładni. Lubelskie autorytety konsultowane telefonicznie podawały różne recepty które jednak raczej się nie sprawdzały. Koło obracało się z wielkimi oporami a w miarę kolejnych prób zakres jego ruchu stopniowo się zmniejszał by w końcu definitywnie znieruchomieć. Rozłączyliśmy zatem sprzężenie przekładni ze sterem i założyli rumpel awaryjny. Okazało się, że opory na sterze praktycznie uniemożliwiają żeglowanie za pomocą steru awaryjnego. Andrzej, czołgając się pod kokpitem poluzował pierścień mocujący trzon steru od góry i rumpel zaczął się poruszać. Na tym stoimy. Zakupy prowiantowe, wspólna kolacja i spać.

Rankiem Old City Marina tonie w gęstej mgle. Podsluchuję rozmówki Port Controll na 14 kanale. Ruch w porcie niewielki, ale jednak jest, a w porywach widać własny dziób. Ustalam ekipę do obsługi steru i manetki. Nigdy tego nie robię, ale tym razem jestem zmuszony prowadzić jacht „na gębę”. Wreszcie sam zgłaszam się po pozwolenie wyjścia. Natychmiastowa odpowiedź pozytywna i na wyjściu z mariny czerwone światło zamienia się na zielone. Roztocze stoi rufą do wyjścia więc najpierw trzeba się obrócić. Śruba lekko ściąga w lewo a my musimy obrócić się w prawo, w wolną część basenu, jednak, gdy nabieramy jakiejś takiej prędkości, rufa zaczyna przesuwać się w pożądanym kierunku. Manetka na zero, efekt śruby znika a inercja 27 ton wystarczy by jacht obrócił się o dostateczny kąt. Teraz do przodu i czujnie rozglądamy się wokół. Mgła jakby lekko rzędła, ale bez szaleństw. Za główkami włączam radar. W radiu słychać rozmówki wchodzących i wychodzących statków, słychać ich porykiwania tylko nie wokół nie widać. Przebijamy się poza tor podejściowy i wąskim pasem pomiędzy nim a brzegiem płyniemy na północ. Do przepłynięcia mamy raptem 40 mil. Stopniowo mgła rzednie, stawiamy zatem żagle i odstawiamy silnik. Manewrowanie rumpliem awaryjnym okazało się wprawdzie siłownią, ale żeglować się da. Jedyne problemy to fakt, że kompas sterowy mają za plecami i nie mogą go używać do sterowania. Andrzej na próżno napracował się przy wymianie żarówki. Pozostaje wskaźnik kursu na ekranie plottera wewnątrz nawigacyjnej.

Wejście do Helsinek dosyć wymyślne, pełne przeszkadzajek, ale dobrze oznakowane. Około 18 cumujemy w klubowej marinie HMKV w centrum miasta. Niedziele poświęcamy na zwiedzanie i degustację potrawy z łosia. WiFi działa, więc aktualizuje gryby z prognozami pogody. Radio Turku nadaje również prognozy na „traffic channel”. Na szczęście aktualny kanał udaje się bez trudu odnaleźć i mamy potwierdzenie prognozy z alternatywnego źródła. Żegnamy Helsinki w poniedziałek rano. Nie chciałem przepychać się przez szkiery po ciemku. Ponieważ zmierzamy na zachód, wybieramy nieco inną drogę wyjścia. Północny wiatr, pozwala żeglować półwiatrem z przyzwoitą szybkością, jednak w nocy stopniowo odchodzi na północny zachód co zmusza nas do żeglowania ostrym bajdewindem. Na dodatek wygląda, że podejście do Hanko wypadnie w środku nocy. Ostatecznie trzeba zahalsować co w efekcie powoduje znaczącą utratę wysokości. Wylażę z koi i z pierwszą wachtą usiłujemy odrobić straty. Kiedy zaczyna świtać wchodzimy do pustej mariny w Hanko. Bez trudu cumujemy long side do pierwszego dostępnego pomostu. Marina okazuje się nieczynna więc wprawdzie nie ma komu zapłacić za postój ale też nie działają portowe sanitariaty. Na szczęście działają kibelki w portowej kawiarence.. WiFi także. Czas goni a w Hanko o tej porze roku i tak nie ma czego szukać więc żegnamy się rankiem i dla urozmaicenia między innymi skierami płyniemy na zachód.

Na czwartek jesteśmy umówieni z Irkiem w Sztokholmie więc z żalem rezygnujemy z wizyty w Mariehamn. Innym razem, Na zakończenie Jacek przypomina mi, że jestem mu te Alandy winien. Z wielką chęcią, Jacku. Wiatr cały czas NW więc podpierając się chwilami silnikiem bez halsowania trafiamy na latarnię Remmargrund oznaczającą początek północnego podejścia do Sztokholmu. Dalej z górki i wiatr staje się bardziej przyjazny. Po drodze malownicze wyspy, nawigacyjne zagadki i niespodziewane zmiany kursu. Słowem – Mazury do sześcianu. Do Sztokholmu jednak kawał drogi więc do mariny przy muzeum Vazy docieramy dopiero dobrze po 20. Irek już od dawna przestępuje z nogi na nogę. Cumujemy po zewnętrznej stronie pomostu bo po pierwsze wciskanie się dużym jachtem pomiędzy ciasne pomosty byłoby zbędnym i nieco ryzykownym manewrem a po drugie, marina leży pomiędzy dwoma wyspami w kanale po którym i tak nikt nie pływa i fali nie tworzy. Jedynym utrudnieniem okazuje się nieoświetlona dalba, którą wypatrzyliśmy trochę późno, ale jednak dostatecznie wcześnie, żeby w nią nie przywalić.

Piątek przeznaczony na zwiedzanie Sztokholmu. Odwiedzam muzeum Vazy, w którym wprawdzie już kiedyś byłem, ale ponowne odwiedziny odkrywają mi zapomniane albo nigdy nie zauważone szczegóły. Na starym mieście w szpanerskiej knajpce zjadamy zupełną rybą zawierającą głównie krewetki pod różnymi postaciami. Lepiej nie pytajcie o cenę. Kolejne aktualizacje prognoz pogody przy wykorzystaniu WiFi w muzeum. W sobotę po 8 rano oddajemy cumy i ruszamy na południe. Na początek jednak na północ, bo reklamowana przez Don Jorge trasa, która zresztą kiedyś już organoleptycznie przetestowałem, wydaje mi się dla Roztocza za chuda, a moje komputerowe mapy zbyt mało szczegółowe. Więc dopiero po kilku zakrętach możemy postawić żagle i odstawić silnik. Wyjście przez szkiery w tą stronę również jest długie i dopiero o zmroku wypływamy na otwarte wody.

Planowałem wstąpić do Oskarshamn. Nie dla tego, żebym oczekiwał tam jakichś specjalnych atrakcji, lecz z prostej przyczyny, że tam jeszcze nie byłem. Przygotowałem sobie nawet szkice podejścia ale wypadło, że weszlibyśmy tam w środku nocy. Doszedłem więc do wniosku, że infamia portów na „K”, już minęła i możemy już wejść do Kalmaru. Docieramy tam krótko przed południem w poniedziałek. O tej porze roku marina jest pustawa więc stajemy long side pod ścianą centrum handlowego. Luzik. Główną atrakcją Kalmaru są prysznice bez ograniczeń czasowych w cenie postoju. Odwiedzamy zamek w Kalmarze, zwiedzanie wnętrza za 100 SEK wydaje się nam jednak nadmierną ekstrawagancją. Część załogi odnajduje reklamowane przeze mnie muzeum Kronana. Odsypiamy zasłużenie poprzednią noc i we wtorek rano ruszamy dalej. Lekkie wiatry z NW pozwalają postawić całego grota i zastąpić kliwer genuą.

Do trawersu Hammerodde docieramy w środku nocy. O Allinge nie ma co marzyć, do Roenne nie chcę wchodzić więc pozostaje Hasle, do którego także nie chcę wchodzić w nocy. Zrzucamy więc żagle i korzystając z lekko odpychającego wiatru stawiamy Roztocze w dryf. Czasem trzeba odpalić silnik, gdy jacht znosi na rozstawione tu sieci. Jacht dryfujący pomiędzy sieciami budzi zainteresowanie wychodzących przed świtem rybaków, ale do międzynarodowych incydentów nie dochodzi. Do portu wchodzimy po 7 rano, gdy tylko zaczyna szarzeć. Zgodnie ze zwyczajem, Piotr usiłuje kupić od rybaków dorsza na zupełną, ale z łaski sprzedają mu kilka fląder. Z braku laku dobra świeca – zupa powstaje z fląder. Prognozy zapowiadają odejście wiatru na zachodni i wzrost jego siły, więc nie marnujemy czasu i po obiedzie wychodzimy z hasle.

W nocy wiatr tężeje i odchodzi na południe. Zrzucamy grota by nie walczyć z nim po ciemku i halsujemy w stronę Świnoujścia.. Ostatecznie rano pod tężejący wiatr wchodzimy między główki. Bevo i Bohun zaplanowali wyokrętowanie w czwartek więc na chwilę stajemy przy nadbrzeżu kanału by ich wysadzić i zaraz ruszamy dalej do Szczecina. Kanał Piastowski przepływamy bez sensacji ale po wyjściu na zalew okazuje się, że pod wiatr i falę płyniemy w porywach 0,5 węzła. Więc gdy tylko głębokość na to pozwala schodzimy z toru i stawiamy do pomocy grota. Kurs wychodzi nawet dość korzystny ale ledwie minęliśmy pierwszą bramę torową a już natykamy się na palisadę sieci. Zwrot na kurs 95 stopni i tak płyniemy dopóki głębokość nie spadnie do ok 4 metrów.. Po zwrocie kurs wychodzi ca 185 co pozwala podejść do oru tuż przed Chełminkiem. Nie jest źle. Sprzątamy żagiel i jeszcze trochę płyniemy równoległe do toru by nie kłócić się z dość gęsto płynącymi statkami, ale ostatecznie robi się płytko więc musimy na ten tor

wejść. Koło czwartej bramy mijamy się z wielgaśnym statkiem i stajemy na miałkim. Wokół kłębi się zielsko i zmacona błotem woda. Na szczęście w chwilę później jacht sam schodzi i możemy ruszać dalej. Dalej już rutyna. Wyglądam mariny na Gocławiu w której mam oddać jacht. Wreszcie jest. Widać, że w prawo od wejścia pirs jest wolny, więc od razu wchodzimy. Cyrkulacja wychodzi nieco zbyt obszerna, zatem najpierw wstecz, aż do linii boi południowej pierzei basenu a potem spokojnie prawa burtą w upatrzone miejsce. Cumy, szpringi i „tak stoimy”. Koniec rejsu. Kolejno załoga się odmeldowuje i zostajemy we dwóch z Andrzejem.

W sumie nawinęliśmy 785 mil dosyć wymyślnej trasy. Sterowanie rumplem okazało się sporym wysiłkiem ale całkiem osiągalne. Tylko w manewrach portowych dla pewności ster obsługiwało dwóch ludzi. Z drugiej strony, porównując ze stojącym na kei Leonidem Teligą, nasz ster porusza się wyjątkowo opornie i z całą pewnością wymaga radykalnej naprawy. Humory dopisywały, pogoda była na ogół łaskawa chociaż temperatury nie rozpieszczały. Cieszą się z rejsu odbytego w gronie sprawdzonych przyjaciół.