

Roztocze 2018

Załoga skompletowana, bilety do Stavanger i z Bergen kupione (wcale nie tak tanie jak się wydawało) więc nic tylko się spakować. Jak zwykle jednak nic nie jest takie jak się wydaje. Okazuje się, że pomiędzy zakończeniem pierwszego rejsu w sezonie a terminem mojego zięje wielka dziura i nawet port zakończenia tego pierwszego nie zgadza się z początkiem mojego. Ostatecznie Jacek ratuje sytuację i znajduje załogę by przeprowadzić Roztocze z Sandefjordu do Stavanger. Trochę lepiej ale wcale nie całkiem dobrze, bo dziura czasowa nadal sięga 2 tygodni. Jak zostawić jacht bez opieki na dwa tygodnie w porcie, w którym doba postoju kosztuje 500 koron? Wszyscy patrzą na mnie bo to w końcu mój ból głowy. Ponieważ termin nagli pozwolono mi skrzyknąć załogę ratunkową „za michę”. Ratuje mnie Piotr z Torunia. Wprawdzie wciąż brakuje 3 dni ale to już przyszcz. Niech tam.

Dodatkowym problemem jest nie działający na jachcie alternator i znana już usterka sterowania silnikiem z powodu luzów bowdena. Mój bagaż rejestrowy zostaje dodatkowo obciążony alternatorem dzięki czemu wyraźnie przekracza dopuszczalną wielkość. Na szczęście pani od BalticAir mówi, że ma dzień dobroci z racji moich urodzin i przymyka oko na to przekroczenie. Nowe ciągnło Jacek zawiózł już na jacht.

Toruńska ekipa plus Jarek zjawiają się 12.06 na jachcie pozostawionym poprzedniego dnia przez Jacka. Ja docieram okrężną drogą, przez Rygę dopiero wieczorem. Chłopaki już zdążyli się zagospodarować więc najpierw powitalny wieczór i spać.

W środę rano oddajemy cumy i żegnamy Stavanger. Wiatr 15 kn z N-NW więc najpierw wyczołgujemy się na silniku z fiordu. Koło 11 stawiamy kolejno kliwer i grot. Przed północą jednak wiatr słabnie więc przepraszamy się z silnikiem. Przechodzimy się ciasnym przejściem przez Hidrasundet i wreszcie o 0420 cumujemy we Flekkefjordzie. Paco obserwuje nas przez internetową kamerę, i podaje właściwe miejsce cumowania. Spać o tej porze i tak nie mogę ale jak mówi stare rosyjskie przysłowie „nada staratsa”.

W ciągu dnia rozdmuchuje się sięgający 35 kn wiatr z południa który podnosi w fiordzie krótką stromą falę i Roztocze pod jego naporem mocno opiera się o pływający pomost. Na pomoście są słupki z wodą i gniazdami elektrycznymi, okazuje się jednak, że w pośpiechu załogant sprzątający w Stavanger kabel, przelotkę adaptującą go do morskiego standardu zostawił w gniazdku. Sytuację ratuje Paco, który pożycza nam swoją przelotkę. Akumulatory wreszcie się ładują a my przystępujemy do wymiany alternatora. Teoretycznie wszystko się zgadza ale alternator nie chce się zmieścić w przeznaczonym dla niego uchwycie. Nieco brutalna akcja zmusza go jednak do poddania się i alternator wreszcie podłączony. Jeszcze tylko napięcie paska i chwila prawdy. Działa i ładuje baterię. Nareszcie

Paco zabiera nas na pierogową ucztę. Autorką jest w rzeczywistości jego przemiła żona Aga, nosząca w internecie nick „Sparrow” co dobrze pasuje do jej postury. Wspólny wieczór, morskie opowieści i próbka jakiegoś jadłowitego napoju. Długo zapamiętam gościnę w Flekkefjordzie. Dowiaduję się, że za rok gospodarze szykują szantowo – żeglarski zlot. Trzeba zapisać to w kalendarzu.

W piątek o 0800 oddajemy cumy. Nie musimy czekać na otwarcie sklepu elektrycznego ponieważ Paco wspaniałomyślnie podarował nam swoją przelotkę. W dziennym świetle szykany Hidrasundu nie wydają się specjalnie skomplikowane natomiast po wyjściu na morze daje się nam we znaki martwa fala pozostała po wczorajszym sztormie. Próbuje pożeglować pod kliwrem ale słaby wiatr i spora fala szybko zmuszają nas do rezygnacji Kolejna noc na motorku.

Sobota wita nas chłodną (12 °C) ale słoneczna pogodą. Fali już nie ma więc tniemy najkrótszą drogą między szkierami dookoła przylądka Tangeneset do Stavanger. Pora zatankować paliwo ale mimo, że byłem w Stavanger kilkakrotnie, nie wiem gdzie to się robi. Ponieważ w marinie dla gości nie ma dość miejsca, zaczepiamy się na chwilę do pomostu po przeciwnej stronie cieśniny, oznaczonym groźnym zakazem cumowania i wysyłam rozpoznanie. Zanim wrócą sprawdzam jeszcze prześwit mostu. Wynosi 24m więc dla nas bezpieczny. Mimo tej pewności widok mostu z perspektywy kokpitu wydaje się przerażający. Lepiej w górę nie patrzeć ale oczy same tam lecą.

Stacja paliwowa na wyspie Vassoey. Paliwo po 10 NOK z groszami więc praktycznie taniej niż w Polsce. Ruszamy dalej do Lysefjordu. Keja wyłożona deskami zaprasza do cumowania ale duży napis ostrzega, że cumujemy tu na własną odpowiedzialność ze względu na fale wzbudzone przez manewrujące tu statki. Ostrzeżenie się sprawdza bo któraś z desek pękła mimo wyłożenia wszystkich odbijaczy ale szczęśliwie jacht przeżył bez szkód.

Ambitni turyści wyruszają spenetrować słynny kamień. Ja ograniczam się do spaceru w przeciwną stronę. Klub spadochronowy demonstruje skoki z wiszącej nad Lysebotn skały a wieczorem mała sesja w klubowej tawernie.

W poniedziałek ruszamy w drogę powrotną do Stavanger. Docieramy tam 1820 i od razu widać, że nie ma gdzie stanąć. Wewnątrz mariny jest sporo wolnych miejsc ale Roztocza się tam nie wciśnie. Przeciwległy pomost jest oznakowany jako prywatny i stoi tam wycieczkowy kuterek. Za jego rufą jest jednak dość miejsca dla nas więc ostrożnie się tam wciskam. Skiper kuterka pojawia się i marudzi, że to jego keja ale uspokaja się gdy udało mi się odsunąć o dwa metry.

We wtorek opuszcza nas ekipa z Torunia i zostajemy we dwóch z Jarkiem. Ponieważ terminal do opłat za postój jest i tak popsuty, można bezkarnie pozostać ale Jarek buntuje się przed taką perspektywą. Ja też nie mam na to ochoty więc po odebraniu prania odchodzimy do Jorbyland. Znam ten porcik z majowej wizyty Borchardtem. Płyniemy powolutku koło pływających pomostów mariny i nagle mięciutko – stop. W ujściu rzeki tworzy się jezioro piasku na którym utknęliśmy. Próbujemy rozkołysać jacht ale ile można uzyskać. Stoimy beznadziejnie kilkanaście metrów od pomostu i nagle przypływa prom, którego fala nas wyswobadza. Przy poprzecznym pirsie koło promu stoją dwa jachty ale udaje mi się wprawić Roztocze pomiędzy nie bez strat w ludziach i sprzęcie. Ktoś z jednego z nich wybiega i odbiera od Jarka cumy.

W środę ruszamy pod NE 2-3B pomiędzy wyspy. W pewnym momencie udaje się postawić kliwer. Trochę halsowania i o 1715 cumujemy do hotelowego pirsu w Hjelmaland. Prąd i woda na kei. Specjalnych portowych atrakcji nie widać a niesiona z północy fala trochę nami kołysze.

W czwartek ruszamy do Sand ukrytego w głębokim fiordzie. Po drodze kręta szykana, w której wiatr wieje na przemian w twarz lub w rufę. Tutaj także bez specjalnych atrakcji poza malowniczymi widokami. Po dwóch godzinach postoju ruszamy w drogę powrotną. Przed 19 można już postawić kliwra i zgasić silnik. Przez radio usłyszałem o zbliżającym się północnym gale lub near gale więc ciśnieniem zdecydowanie do Stavanger bez rozglądania się za jakimś porcikiem po drodze. W półwieźrze pędzimy chwilami 9 kn. Ostatecznie w tym samym co poprzednio miejscu cumujemy pół godziny po północy. Znowu udało mi się być tym mądrym skiperem który sztorm ogląda z portu.

W piątek żegnam się z Jarkiem i witam z częścią nowej załogi. Ta właściwa, forumowa, przybywa w sobotę rano. Bez zbędnego ociągania odchodzimy do Jorbylandu bo piechota morska w osobach Karola i Tomka zamierza zdobyć Preikestolen. Po drodze jeszcze 100l paliwa i nawet udaje się postawić kliwer. Po sztormie nie ma śladu.

Niedziela słoneczna i ciepła. Sekcja turystyczna wyrusza na sześciokilometrową wycieczkę na Preikestolen, Ja tylko na krótki spacer do elektrowni wodnej. Na stacji benzynowej wymieniam pieniądze na dziesięciokoronówki potrzebne do prysznica. Karol przynosi ciekawe filmy robione podczas tej wycieczki z drona.

Rano ruszamy w drogę Wiatr NW4-3B Kurs wychodzi na Orkady. Czemu nie – tam jeszcze nie byłem. We wtorek rano jednak wiatr siada więc zmieniamy kurs na Szetlandy, zgodnie z planem. Pojawia się wreszcie lekki wiatr zachodni. Stawiamy kliwra, grota a nawet bezana mimo jego marnego stanu. Karol uruchamia drona i robi nam filmy pod żaglami. Karol jest w ogóle aktywny w tej dziedzinie i nie mogę się doczekać końcowego rezultatu jego pracy/

W środę wchodzimy do Lerwick. Marina jest pełna jachtów i jedynym miejscem do zacumowania jest wysoki pirs zamykający marinę. Celujemy tak, by bramka w relingu wypadła na wprost drabinki a odbijacze trafiały w podpory pirsu. Za postój płacimy w biurze portu 18 funtów plus 7 za prąd. Dostajemy także klucz do klubowych sanitariatów. Wkrótce zwalnia się miejsce przy pływającym pomoście, gdzie prąd i woda. Ostrzegają nas jednak, że następnego dnia musimy się przed dziesiątą wynieść by zrobić miejsce dla jachtów kończących regaty Bergen – Lerwick.

Tym razem wykwinny obiad na lądzie. Szczyt kuchni brytyjskiej czyli Fish & chips. Da się zjeść ale nie umywa się to do ryb złowionych z pokładu Roztocza. Wieczorem idziemy na piwo do baru. Nic szczególnego, bar jak bar. Jedynym wyróżnikiem jest pianino i rozwieszane na ścianach instrumenty. Nie bez powodu. Pojawia się facet z akordeonem, inny z banjo wreszcie ktoś otwiera pianino. Śliczna panienska prosi o podanie jej ze ściany skrzypiec i zaczyna się szalony, żywiołowy koncert szkockiej muzyki. Jesteśmy oczarowani. Pojawia się nawet zapiewająco śpiewający ballady. Siedzimy oczarowani do północy.

W czwartek rano tankujemy 200 l paliwa i ruszamy w drogę. Wiatr N, NW2-3 Na początek przedzieramy się na północ pomiędzy wyspami by wreszcie położyć się na kursie na Faroe Island czyli Wyspy Owcze. W piątek wiatr obraca się na E – WSE ale siłą nie rozpieszcza. Udaje się namówić blister do współpracy ale silnik także bywa angażowany. Wreszcie koło 1600 docieramy do Torshavn. Pamiętam to miejsce sprzed 17 lat i dziś już niczym tamtej marinki nie przypomina. Nie jest również łatwo znaleźć stosowne miejsce dla naszego jachtu. Wreszcie zwalnia się miejsce przy nadbrzeżu z czego skwapliwie korzystamy. Wysłana w tym celu delegacja stwierdza, że w czasie weekendu kapitanat jest nieczynny i nie ma komu zapłacić za postój. Ładowanie akumulatorów wymaga skomplikowanej procedury. Najpierw w specjalnym terminalu należy wykupić stosowną kartę a następnie podłączony kabel do gniazdka, włożyć kartę do szpary w słupku i dokonać odpowiedniej rejestracji. O ile kupno karty poszło bez przeszkód to obudzenie źródła nijką się nie udawało. Po kilku próbach i wymianie słupka wreszcie zadziałało.

W marinie odbywał się koncert co poza strasznym hałasem objawiło się tym, że pół miasta zawalone było pustymi kubkami i rozlanym piwem. W niedzielę rano masa ludzi i sprzętu zajęta była sprzątaniami. Nasz jacht budzi tu zainteresowanie wyróżniając się w tłumie plastikowych „bavarkopodobnych”. Wreszcie o 1635 żegnamy się ze stolicą wysp Owczych. Piotr z Mateuszem urządzają w cieśninie między Torshavn a Nolsoe sesję wędkarską uwieńczoną pewnymi sukcesami. Kończymy o 1800 a ponieważ w międzyczasie zdryfowaliśmy co nieco na południe, omijamy południowy przylądek Nolsoe i kierujemy się na E.

Wiatr początkowo słaby z W powoli tęższe i odchodzi na SW i S. Szybkość rośnie i chwilami dochodzi do 10 kn. W pewnej chwili dogania nas stado morskich stworzeń, które po konsultacjach z Wikipedią okazują się grindwalami czyli – prawdziwe wieloryby choć niewielkie. Dotrzymanie kroku pędzącemu jachtowi nie sprawia im żadnej trudności. O 1800 dobowy przebieg wynosi 141 mil a o północy z 2.07 – 150 mil.

Następnego dnia wiatr słabnie i obraca się na W – NW. Kiedy mijamy platformy wiertnicze trzeba przeprosić się z silnikiem. Pod wieczór zaczyna wiać bardziej zdecydowanie z północy i znów nabieramy prędkości do 9 kn. Nad ranem mijamy od północy wyspę Fedje i na samym kliwrze spływamy powoli w kierunku Bergen. Zamiast tam wchodzimy do wyszukanego w norweskim przewodniku malowniczego porciku Strosshamn. Porcik jest dokładnie zapchany, jachty stoją w tratwach ale znajdujemy jednak dla nas kawałek wolnego pirsu. Woda i prąd na kei a prysznic i pralki w portowym sanitariacie.

Karol nagrywa scenki do filmu wielokrotnie goniąc Tomka do oddawania cumy. O 1100 odchodzimy a Karol zostaje na brzegu sterując dronem. Po kilku manewrach wracamy po niego i ruszamy do kolejnego portu. Po drodze jeszcze sesja wędkarska. Ten port to Litlebergen znajdujący się w rozlewisku pomiędzy wyspami Holsnoey a Flatoey. Od południa zamyka go most z prześwitem 22m. Co prawda powinno to nam gwarantować przejście ale wolę nie ryzykować przemykania się na styk, bo nasz maszt wznosi się właśnie 22m nad wodą. Okrężna droga prowadzi pod dwoma kolejnymi mostami i trochę czujnej nawigacji port w Litlebergen jest raczej bazą rezydentów ale miejsca dla gości nie brakuje. Wyjście na ląd i do sanitariatów zabezpieczone jest kodowanymi zamkami ale ktoś z cumującego obok jachtu zdradza nam tajemnicę. Za postój należy zapłacić przy użyciu internetowej aplikacji, która jednak nie działa. Ekipa wyrusza po zakupy do odległego o 6 km miasteczka i przynosi gotówkę za pomocą której można bezobsługowo za postój zapłacić.

Rano kolejna sesja zdjęciowa z użyciem drona i ruszamy do Bergen. Nie zgadzam się na kolejne połowy bo jest piątek i w Bergen spodziewam się kongestii. Moje obawy się potwierdzają ale z daleka widzę dla nas miejsce w kącie portu za przystanią promów. Tym razem sesja zdjęciowa w wykonaniu Japończyków z zapalem filmujących proces cumowania. Opłata za postój w samoobsługowym terminalu, sanitariaty na pięterku budynku z knajpami w centrum portu.

Wieczorem melduje się forpoczta nowej załogi. Okazuje się, że załoga jest już na lotnisku ale nie decydują się na dołączenie do nas. Ostatecznie dwuosobowa forpoczta dołącza do pożegnalnej kolacji i nocuje na jachcie. Następnego dnia przekazujemy jacht załodze z lubelskiego YKP Żegnamy się z kolegami zostającymi do następnego dnia i elektryczną kolejką odjeżdżamy na lotnisko. Dużo taniej niż Flybusem szczególnie, że korzystam z taryfy dla seniorów. Dalej już tylko rutyna. Samolot, autobus i inne takie. Nawinęliśmy okrągłą liczbę 888 mil, co nie jest wprawdzie naszym rekordem i trochę poniewczasie żałuję że odpuściłem Orkady ale trochę się bałem spóźnienia jak przed dwoma laty. Jak widać – niesłusznie.