

Sifu przez Szkocję

Samolot do Stavanger przyleciał około południa. Już na lotnisku spotkałem Lidzię która przyleciała tym samym samolotem i miała odbyć rejs razem ze mną. Lidzia była dobrze przygotowana i wiedziała nie tylko, jakim autobusem nie należy jechać z lotniska ale także, zaopatrzona w plan miasta, dzięki czemu do mariny dla gości trafiliśmy bez trudu.

Na jachcie rezydował jeszcze kapitan i szczątkowa załoga ale miejsca dla nas nie zabrakło. Dałem znać chłopakom, którzy już dzień wcześniej zamieszkali w hotelu, że już jesteśmy. Brakowało jeszcze Kasi. Przybyła rano następnego dnia lecz okazało się, że jej bagaż poleciał zwiedzać Europę innym samolotem. W międzyczasie moja załoga, pod kompetentnym dowództwem Lidzi zaprowiantowała nas na cztery dni potrzebne do przetrawersowania Morza Północnego. Wreszcie telefoniczne pertraktacje Kasi dały efekt i wczesnym popołudniem samochód z lotniska dostarczył Kasiną torbę na jacht.

Wiatr, zgodnie ze ściągniętym z otchłani internetu gribem wiał z północy więc początkowo musieliśmy się posłużyć motorkiem ale już po minięciu wystającej z morza latarni Bragen zaczęła się, odpowiednia dla dżentelmenów, baksztagowa żegluga. Wiało pomiędzy 15 a 25 węzłów z NW by N, ruch na morzu znikomy więc mogłem sobie pozwolić na towarzystwo Morfeusza szczególnie, że przy prawym halsie moja dwuosobowa koja była do tego szczególnie predestynowana. Kolejnego dnia minęliśmy ogród platform wiertniczych starannie trzymając się od nich z daleka. Na trzeci dzień zamajaczyły brzegi Szkocji. Niestety, oszczędnie z natury Szkoci wyłączyli wiatr, więc ostatni dzień na Morzu północnym musieliśmy spędzić przy akompaniamencie motorka.

Mamrotanie motorka ma widać jakąś magiczną przyciągającą moc bo wkrótce dopadło nas liczne stado delfinów. Skoki i fikołki prezentowane przez te urocze zwierzaki sprawiły nam, ale chyba i im, wiele radości. W pewnej chwili dogoniła nas foka. Płynący z szybkością 5 węzłów jacht nie był dla niej żadnym wyzwaniem. Więc i ona popisywała się fikołkami. Jeden z nich okazał się niefortunny, bo foczka przywaliła głową w burtę. Nie wydawała się tym specjalnie przejęta i jeszcze przez dłuższą chwilę nadal nam towarzyszyła.

W Moray Firth jest wypływanie, którego przebycie przy niskiej wodzie wydało mi się wątpliwe, więc spędziliśmy dwie czy trzy godzinki na kotwicy co pozwoliło spokojnie zjeść obiad. W tym miejscu muszę oddać sprawiedliwość dziewczynom, które włożyły sporo inwencji żebym nie musiał odżywiać się na przemian ryżem w sosie słodko-kwaśnym i „spaghetti bolognese”. Wreszcie woda podniosła się o metr i ruszyliśmy do Mariny Inverness. Marina umieszczona na wschodnim brzegu rzeki Ness zapewniała spokojny postój i wszelkie cywilizacyjne wygody za przystępną cenę i z sympatyczną obsługą. Znalazł się oczywiście czas na odwiedzinę w malowniczym mieście.

Śluza, zamykająca kanał od strony morza nie działa przy niskiej wodzie, więc dopiero po 16 ruszyliśmy w jej kierunku. Czekają tam już na śluzowanie dwa inne jachty. Po zgłoszeniu przez radio zadysponowano nam zajęcie lewego brzegu komory. Nasz jacht zarejestrowany w Bristolu i nosi Red Sign, więc śluzowy, w powszechnie znanej szkockiej odmianie angielskiego burczy, że powinniśmy używać radia. Ja oburzony taką niesprawiedliwością, odburkuję, że powinien radia słuchać. Idę z dziewczynami zapłacić za kanał. Z obydwoma, bo Lidzia trzyma jachtową kasę a Kasia jako światowa osoba daje szansę zrozumienia co Szkoci do nas mówią. Ja jestem potrzebny, żeby wypełnić rubryki dotyczące różnych intymnych (no, prawie) szczegółów z życia skipera. Kiedy okazuje się, że nie jesteśmy angolami z Bristolu tylko Polakami, twarz pana śluzowego rozjaśnia się szerokim uśmiechem. Bardzo przeprasza za swoje niestosowne zachowanie w śluzie a na koniec całuje z wielką galanterią dziewczynę po rękach. Dostajemy na drogę dwa kluczyki do

sanitariatów po drodze oraz folderek zawierający ściągawkę dla żeglujących kanałem skiperów.

Jeszcze chwila oczekiwania na otwarcie mostu kolejowego i ruszamy. Kanał biegnie równoległe do rzeki Ness, która coraz bardziej przypomina górski potok. Zbliża się wieczór po którym i tak słuzy nie działają, więc przed Dochgarroch cumujemy do pierwszego wolnego miejsca przy pomoście. Mieszkający opodal starszy pan pyta nas najpierw, czy na pewno jesteśmy po obiedzie a w końcu i tak przynosi nam zapas ziemniaków z liśćmi mięty. Jego pies przynosi mi tenisową piłkę i domaga się jej rzucania.

Po śniadaniu następnego dnia ruszamy do słuzy. Najpierw przypominam sobie na głos nazwę po czym przez radio proszę o otwarcie słuzy. Po chwili zostajemy wpuszczeni. Manewry w słuzech niepodzielnie wykonuje Kasia i pierwsze idą jej średnio co zapewnia jej wkrótce ksywkę „schleuseschreck”, cokolwiek to znaczy. Wpływamy na niewielkie jezioro Loch Dochfour, będące niejako przedSIONKIEM „prawdziwego” Loch Ness. Przez Loch Dochfour prowadzi wytyczony bojami szlak, bo jezioro jest miejscami dość płytkie. Wreszcie, koło Bona Ferry wypływamy na loch Ness.

Wygląda, że Nessie jest w złym humorze bo wieje żwawo z południowego zachodu, czyli dokładnie w osi rynnowego jeziora. Stawiamy grota i samo halsującego małego jiba, normalnie służącego jako żagiel sztormowy. Sztormowy żagielek głównie ze względu na jego samohalsowość, żeby uniknąć siłowania się z genuą przy częstych zwrotach. W rezultacie jednak łódka idzie pod wiatr ospale i traci całkowicie prędkość podczas zwrotu skutkiem czego każdy z nich kończymy na wstecznym biegu. Po południu mijamy wreszcie Urkhardt Castle co pozwala na zrobienie mu kilku malowniczych fotek. Dobrze po południu osiągamy wreszcie Foyers – krótki kawałek nadbrzeża osłoniętego przed wiatrem wystającym w głąb jeziora cyplem. Lidia wypatrzyła w przewodniku, że niedaleko jest market, ale poszukiwania i odpytywania załóg zastanych tutaj jachtów nie potwierdzają jego istnienia. Nic to. Na kolację i jutrzejsze śniadanie wystarczy tego co jest.

Rano wiatru ani śladu, więc znowu motorek i w krótkim czasie docieramy do Fort Augustus. Najpierw kąpiel, potem zakupy i wreszcie przychodzi pora na kolejne służowanie. Tym razem do pokonania jest aż pięć komór. Idzie nam to teraz sprawnie. Chłopaki wędrują z cumami na brzeg, ja odpycham dziób trzonkiem bosaka a Kasia manewruje kołom i manetkami by po chwili „przyziemić” w kolejnej komorze. Pan służowy odpytuje nas o narodowość i chwali się, że był kiedyś w Sudetach, gdzie udało mu się skrócić nogę jeżdżąc na górkim rowerze. Wreszcie osiągamy szczyt i ruszamy w stronę Loch Oich.

Loch Oich jest najwyższym jeziorem na szlaku. Jest dość wąskie i miejscami płytkie a wytyczony bojami Yala szlak wiję się w różne strony. Po południu stajemy przy pomoście przed Laggan swing bridge. Nb. - wszystkie mosty na kanale są „swing” czyli obrotowe. Moja załoga wyrusza brzegiem na spacer w celu obejrzenia ruin zamku a ja mogę się poboczyć lub odbyć krótki spacer w przeciwnym kierunku. Rano miła pani najpierw otwiera nam dość spartańską toaletę do której nasze „kanałowe” klucze nie pasują a następnie otwiera most. Zanim przepłynęliśmy zebrała się słuszna kolejka oczekujących samochodów. Wreszcie po przejściu dwukomorowej słuzy, tym razem w dół, wypływamy na jezioro Loch Lochy. Lekki wiatr znowu w oczy więc o żeglowaniu nie ma mowy. Góry wokół tego jeziora robią na mnie największe wrażenie i czuję, jakbyśmy płynęli przez Karkonosze lub Bieszczady.

Mijamy słuzy Gairlochy i po przepłynięciu kilku mil docieramy do Banavie i słynnych Schodów Neptuna. Tym razem komór jest osiem. Jachtów oczekujących jest siedem, więc służowanie zajmuje dwie kolejne komory. Na dole już czeka otwarty most i w drogę. Dopływamy do Corpach Upper Double Lock gdzie kolejne sprawne służowanie. Służowi pytają, czy mamy zamiar od razu wychodzić w morze. Nie zaraz. Cumujemy w niewielkim rozszerzeniu kanału.

Jeszcze kąpiel, uaktualnienie gribów korzystając z lokalnego WI-FI i wreszcie koło piątej dołączamy do grupy jachtów służących się przez Corpach Sea Lock i w drogę. Niby jesteśmy już na morzu ale krajobraz podobny jak poprzednio i nawet zatoka nazywa się Loch Linnhe. Wreszcie po minięciu Corran Narrows robi się na tyle szeroko, że można postawić żagle. Wpływamy w ciasny przesmyk Sound of Islay Pracowicie halsujemy w stronę Port Ellen. Dzień na tej szerokości jest długi więc do najeżonej skałkami zatoczki wpływamy tuż przed północą. Marina w Port Ellen składa się z jednego pomostu z Y-bomami i wszystkie miejsca są przy nim zajęte. Udaje się nam zacumować na przyczepkę. Dopiero rano, gdy niektóre jachty wyruszyły na morze przestawiamy się by zacumować w bardziej cywilizowany sposób.

Prognoza zapowiadała wiatry ca 10 kn z NW ale dopiero po południu rusza się cokolwiek i raczej z SW by W zatem po wyjściu z zatoki żeglujemy bajdewindem.. Koło przylądka Mull of Kintyre musimy się zmieścić pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a lądem a tu silny prąd pływowy usiłuje nas zabrać z powrotem. Trzeba więc przeprosić się z motorkiem. Koło przylądka kipiące wedy przypominają, że jesteśmy na morzu. Dopiero po południu następnego dnia dopływamy do dużej mariny w Largs. Marina elegancka z równie eleganckimi sanitariatami. Dzięki Wi-Fi można dokonać wreszcie odprawy naszych biletów do WIZAIRA> Obsługa mariny chętnie udostępnia drukarkę. Rano idziemy z Lidzią na zakupy nadmorską aleją. Pytamy kierowcę śmieciarki o to, jak trafić do supermarketu. Odpowiada chętnie i obficie w języku absolutnie niezrozumiałym. Dziękujemy za życzliwość. Domyślamy się, że słowo brzmiące jak „broż” oznacza prawdopodobnie bridge i po dotarciu do mostu skręcamy w prawo (bo w lewo było morze) Na szczęście spotykamy miłego starszego pana, który mówi w nieco bardziej zrozumiałym języku i prowadzi nas do lokalnego supermarketu. Sumituje się, że zupełnie nie zna polskiego. Rewanżuję mu się, że z angielskim może u mnie jako-tako, ale szkocko-angielski jest dla mnie poza zasięgiem.

Piękna, słoneczna pogoda i ani śladu wiatru, a mamy jeszcze do przebycia ca 20 mil. Wreszcie po południu wiatr się odzywa i co dziwne z korzystnego kierunku. Wpływamy w ujście rzeki Clyde i tor wodny ściśle ograniczony bojami pomiędzy osuchami. Wreszcie robi się tak wąsko, że pora zrzucić żagle. Jeszcze kawałek i otwiera się wejście do James Watt Dock, w którym mieści się nasza marina. Góruje nad nim wielki dźwig przepływający pod którym budzi we mnie, jak zawsze, gęsią skórkę. Obiecane nam rano przez telefon miejsce jest wolne. Trzeba tylko wejść pomiędzy y-bomy i obrócić łódkę tak, by stała dziobem do wyjścia. Pamiętając jak niechętnie ta łódka skręca w lewo robimy cyrkulację w prawo. Kasia asekurancko oddaje mi ster, czego, jak mi się zdaje, później żałuje. Tomek, nowy kapitan już na nas czeka. Jeszcze wieczorek zapoznawczo - pożegnalny i spać. Następnego dnia pozostaje operacja tankowania, która znowu wymaga pokręcenia się po ciasnym basenie. Tankowanie trochę boli, bo na silniku dużo pływailiśmy ale po podliczeniu godzin i zużytego paliwa wychodzi, że przy tak oszczędnym jego używaniu zużycie paliwa wyniosło cokolwiek ponad 2 l/godz.

Chłopcy zostają jeszcze jeden dzień więc zapowiadam im, że są na ten czas członkami załogi nowego kapitana a ja z dziewczynami ruszam z dużym wyprzedzeniem na lotnisko. Chłopcy wiozą nasze bagaże wózkami z mariny na stacyjkę kolejową i ostateczne pożegnanie następuje wraz z przyjazdem pociągu. Okazuje się, że bilet kolejowy stanowi od razu bilet do autobusu jadącego na lotnisko. Wreszcie udaje się wejść na pokład i znaleźć trzy sąsiadujące ze sobą miejsca. Po drodze wypijamy jeszcze winko za udany rejs i krótko po północy lądujemy na Okęciu. Teraz to już naprawdę koniec rejsu. Wszyscy uczestnicy twierdzili, że są z rejsu zadowoleni, ja również – przecież już od paru lat się na tą trasę czaiłem. Mam nadzieję, że się jeszcze ze swoimi załogantami na jakimś rejsie spotkam.