

Sobota 15.09.2007

Budzik dzwoni niemiłosiernie o 4 rano wrywając z błogiego snu. Szybka toaleta, poprawki w pakowaniu oraz poranna herbatka i już o 5 gotowi do drogi. Wyjeżdżamy jednak z Wrocławia z małym poślizgiem w deszczową pogodę, ale w Szczecinie w Marinie Pałacu Młodzieży jesteśmy wcześniej niż planowaliśmy. Miłym zaskoczeniem okazała się obecność na jachcie przedstawiciela armatora, który sprawnie przekazał mi jacht.



Dokonuję podziału koi i po wrzuceniu na nie swoich rzeczy ruszamy na szybki obiad i zakupy na tydzień pływania. Po powrocie w porcie sytuacja bez zmian: zachmurzenie 3, wiatr WSW 6-7. W trakcie wypakowywania jedzenia nie zwróciłem uwagi, że wiatr delikatnie siada, by ok. godziny 1900 wiać już 4. Po spakowaniu swoich rzeczy, zaszałowaniu zapasów pijemy sobie herbatkę, która kończy się przed północą. Idziemy spać.

Niedziela 16.09.2007

Planowana pobudka o 5 przesunęła się na 6. Po szybkim i lekkim śniadaniu o 0720 pierwsza trzymająca nas cumą zostaje zdjęta z polera. 5 minut później machamy główkom portu i obieramy KPL przez jez. Dąbie. Po godzinie odstawiam silnik, ponieważ zaczyna wiać SW 2-3, co bardzo uprzyjemnia naszą żeglugę. Żagle zniknęły z masztu po kolejnej godzinie, czyli wyjścia z jeziora na rzekę, ale tylko na 10 min.



W południe Stratus pędzi prawie po 6 węzłów, by o 1350 znaleźć się z główkach Kanału Piastowskiego. Przez kolejne 1,5 godziny na silniku mijaliśmy różne statki i promy, by ostatecznie znaleźć się porcie w Świnoujściu. Tam czekałem na resztę swojej załogi, w międzyczasie robiąc wycieczkę po mieście z załogą. W końcu kolo północy jesteśmy już w komplecie. Wypiłem po piwku z dwoma „spóźnialskimi” kolegami, odebraliśmy niemiecka prognozę o 0105 i poszliśmy spać.

Poniedziałek 17.09.2007; wtorek 18.09.2007

Znów pobudka przesunęła się w czasie (tym razem o 45min – schodzimy poniżej godziny, więc jest dobrze). Załoga robi przepyszna jajecznicę z kiełbaską, co powoduje, że po sklarowaniu łódki wychodzimy z portu przed 9 (w planie przed 8). Gładko poszło na falochronie z celnikami i o 0915 witamy już morze za główkami. Wiatr SW 3, zatem idealnie na Bornholm. O 0945 frunie w górę grot z jednym refem i pełny fok – obieramy wyznaczony kurs. Wszystko jest fajnie, tylko część załogi zaczyna odczuwać, że morze lubi pobujać. Wiatr słabnie i zaczyna odkręcać na północ. W ten sposób o 1700 wieje WNW 1... Zaczyna się procedura robienia obiadokolacji, na którą nie ma wielu chętnych i delikatna monotonia braku wiatru i fali zaczyna denerwować. Wylewam, zatem Neptunowi za burtę kielicha i tak jakby wysłuchał moich próśb – siła wiatru zaczyna wzrastać: na początek skromnie, bo do 3. Wylewam kolejnego kielicha, żeby nie odkręcał mi wiatru na N, ale niestety w tym przypadku mnie już nie posłuchał... W nocy spokojnie NW 2-3, ale Rønne, które było w planach zaczyna być coraz mniej realne: najostrożniejszy kurs jest na latarni Dueodde. Nad ranem podejmuję decyzję, że skoczmy do Christiansø, ale brak wiatru i stan załogi zmusza mnie do zmiany decyzji. Idziemy do Nexø. Po drodze wiatr, którego początkowo nie było, wieje coraz silniej tak, że, wskazówka wiatromierza wacha się między 5 a 6. Coraz bliżej Nexø, coraz słabszy wiatr.



Okazuje się, że UKF nie daje mi możliwości dogadania się z bosmanatem portu, a tuż przed główkami mijamy się 25 metrowym szkunerem duńskim i 1515 po manewrze mijania się z kutrem na grubość laminatu cumujemy. Godzinę po nas pojawia się Gdyński Wars, którego widzieliśmy wcześniej. Jego rozbujane morze i tężejący wiatr też zawrócił z trasy. Wieczorem siadam ze swoim Zastępcą i Pierwszym i spędzamy nad mapami zastanawiając się, jaką trasę udałoby się zrealizować w dalszym rejsie. Nie ukrywam, że bardzo chciałem odwiedzić Klinthom.



Później popijamy „piwko zwycięstwa”, jemy kolejną przepyszna obiadokolację, bierzemy szybki prysznic i wieczór spędzamy dzieląc się wrażeniami z pierwszego skoku. Tak zlatuje nam czas do północy.

Środa 19.09.2007

Przedpołudnie spędzamy na zwiedzaniu Nexø. Pierw wlecemy się po przystaniach rybackich, później po tym sympatycznym miasteczku. Odwiedzamy kościół św. Mikołaja (najstarsza część kościoła pochodzi z 1346 roku), podglądamy przez szybę jak kobiety dmuchają szklane figurki, kupujemy kilka pamiątkowych pocztówek.



Wracamy na jacht, wciągamy szybkie drugie śniadanie, tankujemy wodę, sprawdzamy UKFkę, która ciągle nie spełnia oczekiwań i o 1400 wychodzimy. Spadamy na S z wiatrem W 5-6 na mocno zarefowanym grocie i fok. W planie Klintholm, jak będzie ciężko to Rønne. Osiągając pozycję $\varphi=54^{\circ}56,019'N$, $\lambda=015^{\circ}07,130'E$ przestajemy być osłonięci przez wyspę i wiatr w porywach do 7 morze 3-4. Ciągamy jeszcze 15min. i stwierdzając, że nie ma sensu się przemęczać obieramy kurs powrotny. Poszukamy schronienia w Christiansø.

Ok. 1800 trawersujemy Nexø i widzimy Warsa zaraz za główkami. Zaczynamy się „ścigać” do Christiansø, bo tam mieli płynąć. Za osłoną wyspy wiatr słabszy, toteż z żagli znikają refy i prędkość rośnie momentami do 7 węzłów. Port w Christiansø jest nieprzyjazny nocą, dlatego też staram się wchodzić tam jeszcze za dnia. Wars z każdą chwilą nas odchodzi, a od 1930 prowadzi mnie jedynie jego światło rufowe. Zbliżamy się szybko do tej wysepki podobnie jak szybko zbliża się noc. Od 2040 lecimy na samym fok, od 2100 na silniku. Obok sektorowego światła pokazującego główki niespodziewanie pojawia się typowe halogenowe światło – nie dość, że niedaleko od mojego nabieżnika to jeszcze bardzo silne i niezaznaczone na żadnej mapie! Ale cóż, Niemcy straszą w radio pogorszeniem pogody, więc wejście do Christianio będzie zgodne z zasadą, iż „mądry skipper spędza sztormy w porcie”. To nasza jedyna szansa, jestem 2Mm od główek, więc postanawiam zakończyć dzień wejściem do tego portu. Wysyłam 2 osoby z załogi na dziób ze szperaczem – niech wypatrzą mi to wąskie wejście otoczone kamieniami. Wiatr W 5-6, morze 3. Kabel od lewej główki

znajduje się niezaznaczona pława z odblaskowym światłem. Widzę jeszcze jak Wars świeci do mnie białym światłem, potem czerwonym, czerwonym i zielonym, znów czerwonym, potem oboma burtowymi, długo zielonym ostatecznie białym. Zmyliła ich ta pława, stąd kółko. Dobrze, że poświecili przed wejściem w falochron i lewą główkę – dokonałem małej korekty kursu i lecąc po granicy lewej i środkowej części sektora mojego światelka nabieżnika zbliżam się do główek. W pewnym momencie z dziobu słyszę „to statek!”, co ogromnie mnie przeraża i daje w prawo. Takie przypuszczenia miały „moje” oczy z dziobu widząc kiwającą się, wspomnianą wcześniej niezaznaczoną pławę. Po chwili „po prawej przybój!” i rzeczywiście fala uderzająca w kamienie przy prawej główce rozbija się z hukiem i przypomina, że jedynie podejście w wąskim paśmie jest bezpieczne. Z dziobu „w lewo, w lewo!” i oświetlają główkę raz prawą, raz lewą, w które wpadam po chwili z prędkością 4,7 węzła. Cała wstecz, bo do mościku niedaleko, a jedyne miejsce to przed dziobem Warsa w szczelinie między nimi a kutrem. Załoga Warsa odbiera nasze cumy i z ciekawością pyta „jak się wchodzi?”. Proszę pierwszego i zastępcę o zrobienie overholungu a sam udaję się do zejściówki, gdzie siadam i staram się odreagować to podejście. Następnie z załogą wypiliśmy „Balsam Pomorski” za „szczęśliwe ocalenie”. Ze zmęczenia i napięcia idziemy wszyscy wcześniej spać.

Czwartek 20.09.2007

Śpiemy z założenia do oporu, ale ok. 7 podnoszę się i wygrzebuję z koi. W ciągu godziny reszta załogi dotrzymała mi towarzystwa. O 8 zgłasza się bosman (?) po opłatę oraz informuje, że o 11 przypląwa statek i mamy stanąć longside do Warsa, co czynimy po śniadaniu. Dowiedziałem się, że statek pojawi się dopiero koło 14 dnia następnego, a po jego odpłynięciu wracamy na swoją starą pozycję. Pogoda gorsza niż wczoraj: do południa WNW 7-8; po południu zaczyna słabnąć do ok. 6. Wywiad środowiskowy wykazał, że w Christiansø od 2 dni ekipa filmowa kręci kilka odcinków do jakiegoś serialu. Robiąc sceny w nocy potrzebowali oświetlić sobie południowo zachodnią część wyspy, żeby mieć dobre ujęcia...



Po drodze zamieniam kilka słów z kapitan Warsa, która informuje mnie, że wychodzą. Czekam na ten moment i idę z częścią załogi obejrzeć ich wyjście. Rozpędzony na krótkim odcinku Wars staje prawie w miejscu na pierwszej fali w główkach, ale dzielnie walczą i za 20 min. na fokę widać jak biorą kurs w stronę Władziowa.



Wracamy na jacht, a po chwili ruszamy na podbój tej malowniczej wyspy otrzymując wcześniej przewodnik w naszym ojczystym języku. Można pisać by o tej wysepce i pisać... Polecam zajrzeć na stronę http://www.christiansoe.dk/Chroe_pl/index.htm i samemu zobaczyć jak to wygląda. Christiansø połączone jest z drugą, mniejszą wysepką Frederiksø otwieranym mostkiem z roku 1912. O 1700 wracamy na jacht na „Grzeška” i herbatę, a po niej wyruszamy na eksplorację Frederiksø. Wracamy koło 2030, kolacyjka i wieczorne rozmowy przemagają się do ok. 0100.

Piątek 21.09.2007, sobota 22.09.2007

Wstajemy koło 0900. Jemy śniadanie i przygotowujemy się powoli do drogi. Sytuacja troszeczkę lepsza niż wczoraj: wiatr WSW 4-5, morze 2-3. O 1150 starujemy: rozpędzam się na krótkim odcinku portu i z prędkością 4,5kn wpadam w główki, gdzie przed chwilą załamał się wielki utoczony dziad. Jest dobrze – jacht chodzi między falami z prędkością 3kn, oddalamy się od kamieni, stres trochę minął. Stawiamy zarefowanego grota i pełnego foka i obieramy kurs południowy. Za Bornholmem jest w miarę spokojnie, wiatr delikatnie odkręca w kierunku SW delikatnie słabnie. Po wyjściu za wyspę też nie jest najgorzej – troszkę wyższa fala i wiatr do 5. Jemy, śmiejemy się (prawie wszyscy) i o 1822 robimy zwrot na KR=240°. Od wyjścia jestem ciągle na pokładzie i umawiam się, że zostanę z Pierwszym na wachcie do północy. Od 2150 sytuacja zaczyna się pogarszać: wiatr kręci dalej i tęższe, stan morza 3. Schodzę z wachty o 0100, a w nocy chłopcy do 0645 ciągną dalej tym halsem. Urywam się jeszcze w pewnym momencie z fartucha sztormowego (pękł pierścień, na którym osadzony był karabińczyk). Mój Pierwszy wraca na wachtę po 0600, i dołącza do mojego Zastępcy oraz Drugiego. Mnie dają się wypaść – wstaję koło 0900. Po zwrocie kurs 180° prowadzi nas pięknie na Świnoujskie „bramki”. O 1230 udało zaoczyć się ląd – jeszcze

niemiecki, a od 1330 już spacerek za rączkę po bramkach. Przed samym wejściem puszczały jeszcze prom z Ystad i jakiś statek, a o 1725 mijamy główki i mówimy kolejny raz „cześć!” wiatrakowi. Odprawa na falochronie trwa 5 min. i żeby nie stawać drugi raz w tym rejsie w Świnoujściu jedziemy dalej w Kanał Piastowski – cel: Trzebież.



O 1915 jesteśmy w południowych główkach kanału i wita nas mgła na Zalewie oraz chwilowa mżawka. Lecimy spokojnie po bramkach i o 2120 jesteśmy w główkach Trzebieży. Dziewczyny idą pod prysznic my zabieramy się za ostatnie „Żubry”. Kolejne wieczorne rozmowy, tym razem na temat podwójnego zaprzeczenia w języku polskim, kończą się koło 0100.

Niedziela 23.09.2007

Pobudka o 0700, wygrzebałem się z koi i położyłem się spać na kolejną godzinę – ciągle mgła. Zjedliśmy śniadanko, załatwili poranną toaletę i o 0940 oddaliśmy ostatni raz w tym rejsie cumy. Po poranne mgle zrobiła piękna żeglarska pogoda: wiatr S 1, morze 1, a co najważniejsze piękne słończko, którego wcześniej nam bardzo brakowało. Nie śpiesząc się na silniku kręcimy 3,5 do 4,5 węzła i na mapie skreślamy, co jakiś czas bramki z podaniem godziny i logu. W dzienniku piszemy ze znużeniem KPL.



Ok. 1200 wchodzimy na jez. Dąbie gdzie spotykamy flotyllę jachtów startującą w regatach, jak się później okazało, samotników. Patrząc na skład załóg biorących udział w tych regatach na taki samotniczy rejs to ja mógłbym się udać – nawet i dookoła świata;)



O 1415 cumujemy w marinie Pałacu Młodzieży. Zabieramy się za pakowanie rzeczy osobistych, wypakowywanie jedzenia i sprzętanie. O 1630 pojawia się przedstawiciel armatora i dokonuje odbioru jachtu – nie znalazł podstaw, żeby doczepić się do czegokolwiek i w karcie rejsu napisał „przy odbiorze jachtu awarii i usterek nie stwierdzono”. I w taki oto sposób zakończył się tydzień żeglowania dzielnym Carterem po wodach naszego morza. Było

bardzo miło, wesoło, łódka była dzielna (jak i załoga) i przede wszystkim sucha. Oby więcej takich rejsów...

Załoga:



od lewej, górny rząd: Przemek (Błasiu) – I oficer; ja – kapitan; mała wieża (Lilletårn) ☺;
 Renata – załoga; Paweł – II oficer;
 dolny rząd: Olo – zastępca kapitana; Dominika – załoga.

Statystyka rejsu:

Wejścia	Data		Port
		Wyjścia	
		16.09.07 g.0720	Szczecin
16.09.07 g.1540		17.09.07 g.0850	Świnoujście
18.09.07 g.1515		19.09.07 g.1400	Nexø
19.09.07 g.2130		21.09.07 g.1150	Christiansø
22.09.07 g.2130		23.09.07 g.0945	Trzebież
23.09.07 g.1415			Szczecin

postoj	Ilość godzin		
	żagle	silnik	mil
106	67	17,5	332