

ROWERAMI PO WYSPACH

Welocypedy można załadować na pokład każdego średniej wielkości jachtu, Dwukołowiec niesłuchanie rozszerza zasięg turystyki lądowej po zawinięciu do kolejnego portu. Rejs bardzo na tym zyskuje.

Mieczysław Krause

Uczestnicy tego rejsu to w większości ucząca się młodzież, „zielona” na morzu, ale ciekawa i żądna wrażeń. Dotychczas prowadziłem jachty z załogami o pełnym rynsztunku żeglarskich szarż w skali sześciostopniowej, był to więc dla mnie eksperyment ciekawy. W razie czego - pomyślałem - pobawię się w żeglugę samotną z żywym balastem pod pokładem. Jednakże pomimo figlów morza, załoga sprawdziła się znakomicie. W znacznej mierze dzięki najmłodszemu wiekiem członkowi załogi, podówczas 17-letniemu Marcinowi z Gdyni, który zresztą okazał się najstarszy stopniem. Jako SJ/PU został I-szym. Opływany niezawodny.

Plany, jacht, załoga

Termin eskapady zaplanowaliśmy na II połowę sierpnia 1998. W końcu lata łatwiej wyczarterować jacht, a w portach już nie tak tłoczno i niższe opłaty. Spodziewaliśmy się ponadto dobrych wiatrów, słońca i jeszcze ciepła. Sprawdziło się to pierwsze, drugie częściowo, a trzecie wcale – szczególnie na Alandach. Przy tym połowa sierpnia

to w Skandynawii koniec sezonu turystycznego - mniej atrakcji, atmosfera jesiennej pustki.

Plan rejsu zakładał skok z Gdyni na Alandy -- z wykorzystaniem spodziewanych zachodnich półwiatrów. Później swobodne spadanie na południe, odwiedzając mijane miejsca w miarę zainteresowań, pogody i czasu.

Wyczarterowany *PORTOWIEC* to ponaddwudziestoletni mahoniowy „Opal II” - czternastometrowy kecz, mieszczący 9 osób. Choć sprawny i bezpieczny, to standardem i zużyciem coraz bardziej odbiega od współczesnych przyzwyczajzeń. Korzystnie wpłynęło to jednak na cenę czarteru.

Brak rejsowego i morskiego doświadczenia wśród pokładowego pospółstwa oznacza zwiększony wysiłek kadry, dłuższy klar, a niekiedy-trudne do przewidzenia niespodzianki. No i nadzwyczajną troskę o bezpieczeństwo odpowiednie nawyki egzekwowałem bezwzględnie. W każdym razie otrzymałem po rejsie telefony od rodziców z podzięką za powrót nienaruszonych dzieci do domu. Okoliczności te nie oznaczały jednak spowolnienia żeg-



lugi ani zubożenia doznań załogi wyłączeni do lekkich i przyjemnych.

Intensywność i tempo pływania prawie regatowe (jeśli o naszym okręcie tak można rzec) wynikały jedynie z pogody i bezpiecznych możliwości jachtu. Nie przetrzymywaliśmy sztormowego fokka na sztagu po pół dnia w lęklwym oczekiwaniu, że wiatr nagle groźnie wzrośnie.

Najpierw na Alandy

Z Gdyni wyszliśmy na silniku 17 sierpnia na noc, kierując się na stolicę Alandów - Mariehamn. Nad ra-



Mariehamn. *PORTOWIEC* w otoczeniu gromadki „swoich” rowerów. Dzięki nim załoga odbywała dalekie wycieczki lądowe

nem powiało z zachodu, wolno, ale systematycznie tężejąc. Cały dzień mógł nas poganiać spinaker.

U południowego cypla Gotlandu trzeba go było jednak - z żalem - sprzątnąć. Wiatr przechodził w sztorm i przesadziłbym twierdząc, że pociągała mnie perspektywa walki z tą spuszczoną z wody bestią w sztormowej nocy, siłami nienawyktych żeglarzy. Spisali się wspaniale - to był ich morski chrzest. Potwierdziła się moja wiara w załogę. Po wyjściu zza osłony Gotlandu i Gotska Sanden wiała już równa ósemka, gnając 3-4 metrowe dziady.



Żaglowiec - muzeum *POMMERN*



Port i stare Visby



Wielkie promy, kutry rybackie i... dzikie kaczki w basenie portowym Visby.
Ciekawostka: na trawlerze z lewej strony - restauracja i pub

Wreszcie po 66 godzinach żeglugi i przebyciu 381 mil osiągnęliśmy port, a w nim żeglarskie marzenie - sauna!!

To podniosło nastroje. Dodatkowo na wzrost uznania dla wygód *PORTOWCA* wpłynął widok wpołztopionej, otwartokokpitowej łódki, którą trójka młodych Szwedów w tym samym sztormie przybyła ze Sztokholmu.

Nie wiem już skąd, pamiętam maksymę: „powiedz, co robisz w porcie, a powiem ci, kim jesteś”. Z wolnym czasem na cumach bywało, bywa i bywać będzie różnie - degustibus non disputandum. Słyszałem o załogancie, który po zawinięciu na Galapagos nawet na chwilę nie opuścił koi - egzotyka archipelagu nie robiła na nim wrażenia.

Powiada się, że to nie pieniądze decyduje o spędzaniu czasu. Warto jednak przypomnieć, jak to było za PRL-u. Na rejs zagraniczny żeglarzowi przydzielano (centralnie!) dietę dewizową w kwocie 1 (jeden) USD

dziennie. Za tę sumę mógł w sposób cywilizowany ze 3 razy oddać mocz. Na fanaberie w rodzaju pocztówki, muzeum, kina porno lub majtek dla narzeczonej innych niż rodzime barchany-twardą walutę trzeba było przemycać. Ryzykowało się kilkuletnim wstrzymaniem paszportu, okraszonym ponurymi wywiadami u smutnych panów.

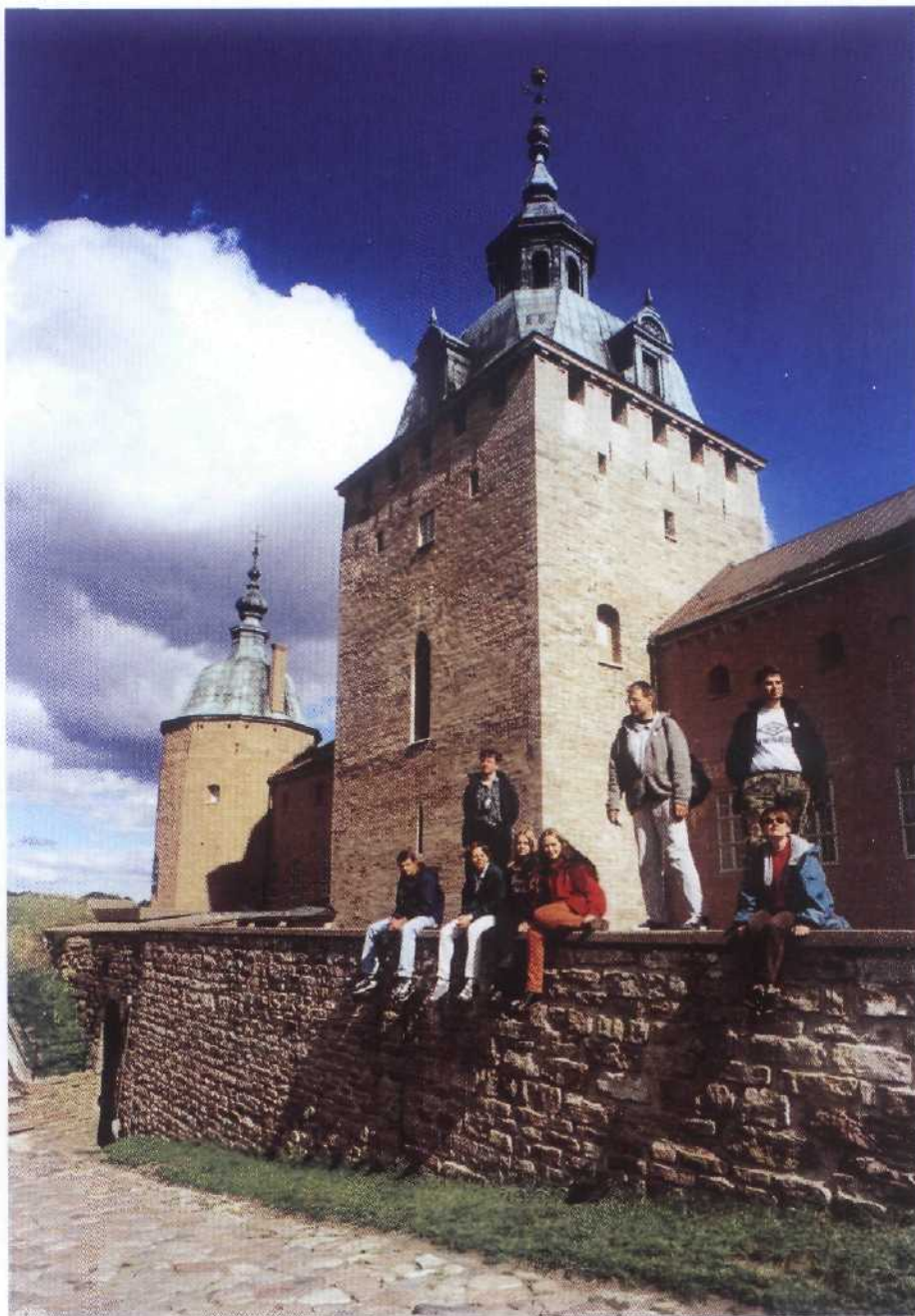
Bez piwa i.... rowerów ofensywa niemożliwa

Oczywiście po przeżytych przygodach wśród portowych rozrywek - zatłoczona, budująca wesołość mięsa z piwem, szantami, wspominkami, rekwizytami zawsze stała wysoko. Bez piwa ofensywa niemożliwa.

Każda chwila w porcie warta jest jednak zaplanowania przed rejsem, aby w pełni wykorzystać mało na ogół doceniane możliwości. Nuda w atrakcyjnym miejscu - ile kosztuje utraconych szans, a jaka jest częsta!

I właśnie rowery dla załogi to niedościgniony sposób na intensywne życie w lądowej części rejsu. Jeśli zdołamy je upchnąć na jachcie i zabezpieczyć przed moknięciem i zmyciem za burtę-znakomicie rozszerzają możliwości eksploracji nawet odległych okolic. Bez roweru nigdy tyle się nie zobaczy. Dla nas oznaczało to nie tylko 50-100 kilometrowe wycieczki po Alandach, Gotlandzie i Bornholmie, z całym bogactwem związanych z tym doznań - ale i np. dokładne obejrzenie 5-kilometrowych murów obronnych Visby. Piechotą nikogo na to nie byłoby stać. Wszędobylskości i „dyspozycyjności” roweru nie zastąpi żaden publiczny środek lokomocji, ograniczony trasą i rozkładem i przecież nie darmowy. Co prawda w Skandynawii rower można wypożyczyć prawie wszędzie, ale to też wydatek: 2-3 USD dziennie za pojazd o standardzie „komsomolca” model 1990. „Góral” kosztuje trzykrotnie więcej.

Własny sprzęt - dopasowany, wyposażony, przetestowany-to nie tylko niezawodność, wygoda i szyb-



Zamek w Kalmarze w specyficznym skandynawskim stońcu. Tu pierwszym planie eksponuje się załoga *POFIJDWCA*

kość, ale również niezależność i dłuższe trasy.

Jacht wielkości *PORTOWCA* daje spore możliwości zasztauowania rowerów, nawet na dużych kołach, jakie w większości mieliśmy. Wyjątkiem był składak Piotra i „bike” Mateusza, przystosowany do ograniczonej ruchowo prawej nogi. Chociaż Mateusz pedałowal tylko lewą - nic sobie nie robił z tras rzędu 50 km, i to często po wzniesieniach. Poza składakiem, wciśniętym na morzu do WC, osiem pozostałych mieściło się na

pokładzie nadbudówki pod borem grota, ułożone na przemian przód-tył w pozycji przewróconej talii kart. Całość owijaliśmy 6x9 m płachtą grubej folii basenowej i przywiązywaliśmy do masztu i handrelingów. Zdało to egzamin niezależnie od przechyłów i stanu morza, nie zakłócając przy tym widzialności, choć tłumok był niezgorszy. Na szczęście - celnicy nigdy nie kazali nam tej misternej struktury otwierać - nawet polscy.

O tym, że rowery należy zabezpieczać i w porcie - przekonał się



Burtą w burtę z JOSEPEM CONRADEM w uroczym Christiansø. Na naszym śródkręciu widoczny jest „ładunek rowerowy”



Skandynawskie klimaty - Gudhjem. Za dużym statkiem zamykają się wrota sztormowe

w Mariehamn Marcin. Nie chcieliśmy sprawiać przykrości fińskiej policji zgłoszeniem kradzieży w sytuacji, gdy co trzeci przechodzień mówi językiem byłego mocarstwa.

Hasło „Europy bez granic” przewrotnie uaktualniło się też w Kalmarze, gdzie na kei przywitały nas dwie tiorówki stanowczo napływowe. Bandyry im się pozajączkowały.

W Mariehamn staliśmy 2 dni - uroki archipelagu przestąpiły wszakże deszcz i zimno. Mimo wszystko pierwszego dnia załoga odbyła rajd rowerowy, a drugiego zwiedziła żelazny punkt programu - statek-muzeum *POMMERN* z ostatniej żaglowej handlowej floty świata Ericksona.

Do Visby i Kalmaru

Następne dwa dni to halsówka do Visby- a tam, co kto lubi. Ja pół dnia siedziałem w miejskim muzeum - i kolekcją kamieni runicznych Wikingów, rekonstrukcjami grobów sprzed kilku tysięcy lat i ciekawą wystawą historii żeglugi gotlandzkiej.

Po dwudniowym postoju-w drogę na noc (to dobra pora na krótkie przeloty) do Kalmaru, gdzie zacamowaliśmy nazajutrz w południe. Do wieczora krążyliśmy po zamku Wazów, jednym z największych w Szwecji.

cji, silnie związanym z polską historią. Poruszył nas spektakl „światło i dźwięk” - starych skandynawskich fotografii przy dźwiękach tęsknej muzyki. Zaintrygował opis królewskich uczt. Ponieważ nie wypadło biesiadnikom odmówić skosztowania pełnego zestawu kilkudziesięciu potraw (pod groźbą skrócenia o głowę), w powszechnym użyciu, jak za rzymskich cesarów, były pióra. Jednocześnie srebrnych mis nie stosowano... Jedynie co jakiś czas wpuszczano stadko świnek, które glansowały parkiety do błysku.

W stronę Bornholmu

I znów na noc w kierunku Christiansø, gdzie dobiliśmy przed południem. Załoga już nieco zmęczona, a i deszcz – perełka ta nie uczyniła więc należytego wrażenia. Późnym popołudniem zatem ruszyliśmy do najbliższego portu na Bornholmie - Gudhjem.

Małeńkie to, stare, urocze, otoczone rafami, kamienne, że strach oblatuje na myśl o sztormie z kierunków północnych. Wtedy, jak się uda trafić w wejście (a odradzam próbować), przybysza czeka pułapka wewnętrznego basenu za sztormowymi wrotami, których potrafią nie otwierać tydzień. Po dwóch nocach z ulgą uciekliśmy do Alinge, gdzie prawdę mówiąc - to samo. Stanowczo natomiast namawiam na Tejn, leżący pomiędzy nimi, obejrany przeze mnie z roweru. Jest to najbezpieczniejszy port na północy wyspy - z szerokim, ostnionym wejściem, dostępny dla jachtu przy każdej pogodzie.

Szwajcaria Kaszubska na Bałtyku i powrót

Bornholm krajobrazowo przypomina Szwajcarię Kaszubską, przy tym jest świetnie przygotowany dla rowerzystów. Każda trasa, a jest ich 200 km plus szosy, ma swe uroki. Nas szczególnie urzekła z cypla NW, z dumnymi ruinami średniowiecznego zamku Hammershus, zachodnim brzegiem do Rønne i stamtąd w poprzek wyspy z powrotem do Gud-

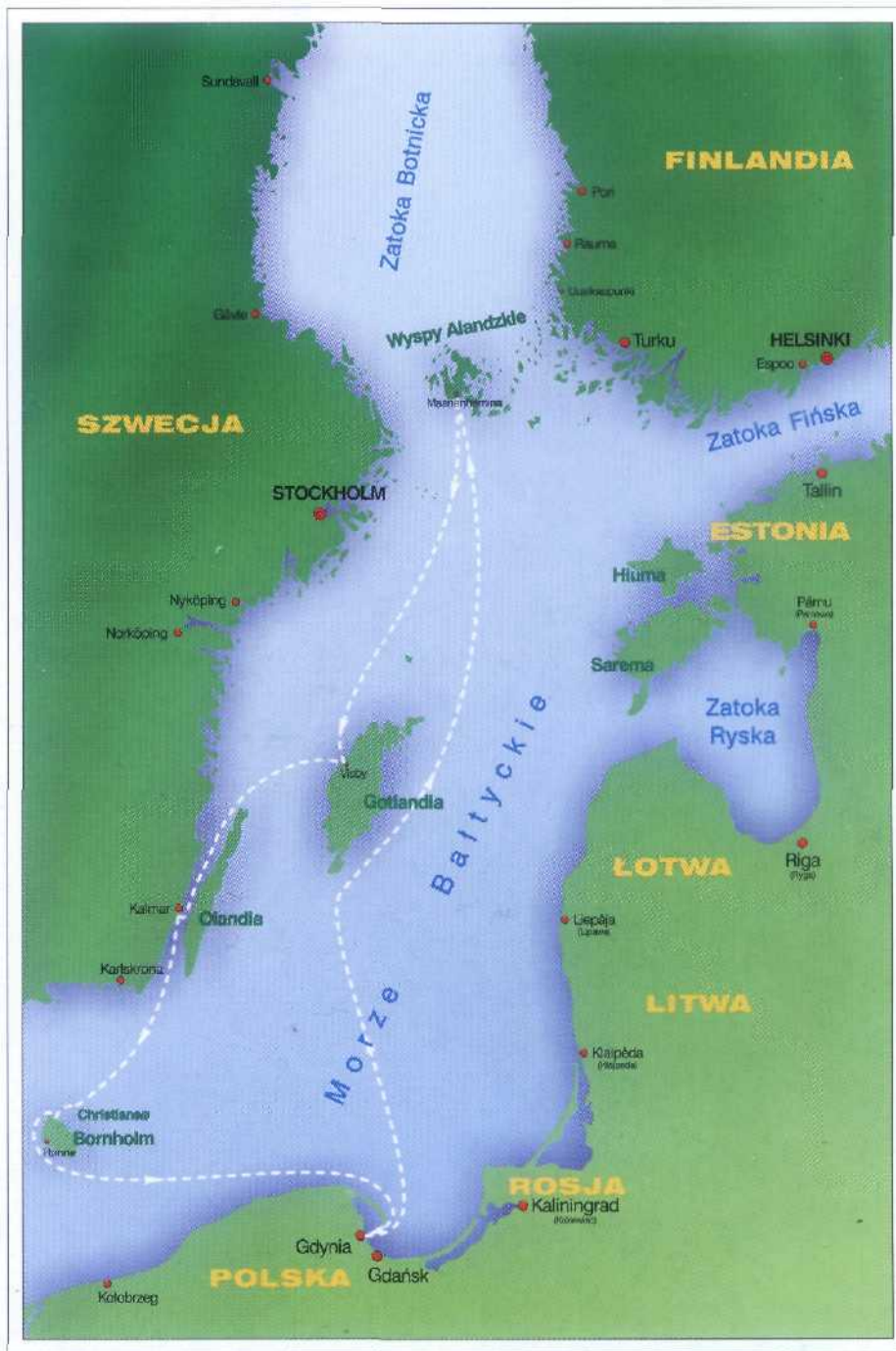
hjem. Pogoda dopisała, stąd Bornholm okazał się chyba najmilszym akcentem rejsu.

Powrót do Gdyni to baksztąg na genui - jedyny przelot, gdy z jachtu udało się wycisnąć średnią powyżej 7 węzłów.

Z piętnastu dni rejsu siedem staliśmy w portach, resztę zajęto pokonanie trasy 993 mil; plan udało się zrealizować w całości.

Fot. Mieczystaw Krause

Rys. Marek Strauchold



Autor myśli teraz o rowerowej eksploracji Islandii w rejsie żeglarskim planowanym na sezon 2001. Wyprawa zajęłaby do 2 miesięcy, w tym co najmniej 2 tygodnie na wyspie. Zainteresowani wyprawą proszeni są o zgłaszanie się listownie lub telefonicznie:
Mieczystaw Krause
ul. Beniowskiego 1A/15
82-300 Elbląg
tel. kom. 0601-67-09-24