

Drugi etap – s/y Bies



Bergen. Norwegia. Druga połowa września. Dzień, w którym przyleciała załoga jest pół-słoneczny. To jest dobra pogoda jak na ten okres. Więc załoga wzięła się za zwiedzanie, tzn. zaraz po zaształowaniu siebie, bagażów i zapasów jedzenia na jachcie, bo zapasy były przywiezione samolotem z Polski, włącznie z wekowanymi obiadami. A następnego dnia rano popłynęliśmy. W planie

mieliśmy popływać kilka dni po fiordach w okolicy Bergen, a potem spłynąć na południe do Trzebieży. Wiatr był 7°B południowy i prognoza na najbliższe trzy dni była bez zmian. Wobec tego popłynęliśmy do Sognefiordu, 40 mil na północ. Po wypłynięciu wrzesień

przypomniął o sobie i sprowadził gęstą deszcz i mgłę. Nasza nawigacja opierała się więc na obserwacji nielicznych widocznych znaków brzegowych i na kontrolowaniu ich poprawności z GPS-em. Pierwszym przystankiem było Fjærland. Celem przypłynięcia tutaj była piesza wycieczka do lodowca Jostedal. Jest to największy kontynentalny lodowiec w Europie. Do przejścia mieliśmy 10km. Nie zniechęcał nas deszcz, teraz trochę rzadszy niż wcześniej, ani bardzo niskie chmury zasłaniające całe góry. I zostało nam to wynagrodzone. Po dojściu do celu, dolnego jezora lodowca Supphellbreen przestało padać i rozjaśniło się na tyle, że mieliśmy świetny widok na błękitną masę lodu spoczywającą ok. 600 metrów nad nami. Za to w czasie powrotu znów zaczęło padać. Na szczęście mgła powoli zaczynała się podnosić. Wiatr południowy hulający w dalszym ciągu nad morzem nie przeszkadzał nam tu, w głębi fiordu była cisza.



Wypłynęliśmy przed wieczorem, poświęciliśmy godzinę na kręcenie się w okolicach izobaty 40 m, żeby złapać kolację (4 niewielkie dorsze) i spędziliśmy spokojną noc płynąc na silniku



do Vadheim - naszego kolejnego portu. Tam, jak twierdzili miejscowi „nie ma nic ciekawego, płyncie do Fjærland”. Po usłyszeniu tego i stwierdzeniu, że niedługo, po opadnięciu wody będziemy się opierać o keję jedynie relingami popłynęliśmy dalej. Po paru godzinach płynięcia pojawił się wiatr. Był to już ten korzystny wiatr północny. Jego siła rosła systematycznie w miarę zbliżania się do pełnego morza, a na wylocie Sognefiordu osiągała już 7°B. Między wyspami żwawo, wyciągając chwilami 10 węzłów, pognaliśmy na południe. Chociaż był też

kawałek drogi przez wody tylko częściowo osłonięte i nie można o nim powiedzieć że był

komfortowy – dwie fale z dwóch przeciwnych kierunków. Co prawda wiatr trochę niwelował to nieprzyjemne uczucie, mimo wszystko załoga była zadowolona jak wróciliśmy na spokojne, chociaż jeszcze wietrzne wody.

Postanowiliśmy zatrzymać się jeszcze w Bergen na parę godzin (dopłynęliśmy tam w nocy), żeby każdy mógł wziąć prysznic (w ostatnich dwóch portach prysznice były tylko w hotelach – po 50 koron od osoby, trochę drogo...) i dokupić niezbędne artykuły spożywcze, bo spodziewaliśmy się długiego przelotu, może nawet od razu do Danii. Jeszcze nie wiedzieliśmy wtedy czy trasa powrotna będzie przebiegała przez Kanał Kiloński, czy przez Cieśniny Duńskie. Prognoza pogody nie pozwoliła tego określić. Rano wypłynęliśmy. Znając warunki jakie były na pełnym morzu, znów wybraliśmy drogę między wyspami. Po jakimś czasie wiatr zelżał, a nawet zdechł zupełnie, więc wypłynęliśmy kawałek na otwartą wodę, w nadziei, że tam będzie wiało więcej. Niestety i na pełnym morzu wiało nieszczególnie, a wysoka martwa fala z trzech kierunków szybko zagoniła nas z powrotem.



Następną noc zaczęły się problemy. Płynęliśmy od dłuższego czasu na silniku i nasze uszczelnienie dławicy było już mocno nadwyżone. Tam ciekło znacznie od początku rejsu, ale tej nocy przeciek wyraźnie się powiększył. Dodatkowo pompa zęzowa straciła swoją



wydajność i ciągnęła 2-3 razy mniej wody niż zwykle. Zęza niestety była niedostępna. Wobec tego szybki rzut oka na mapę i decyzja – wchodzimy do Bekkjarvik – silnik natychmiast został odstawiony i przy lekkich podmuchach w dwie godziny dopłynęliśmy, włączając jednak na samo podejście silnik. Była 2 w nocy. Ale skoro już stoimy na cumach, sytuacja przestała być awaryjna. Rano, jeszcze przed śniadaniem zabieramy się do pracy. Trzeba przyznać że mieliśmy trochę szczęścia. Obok portu było

składowisko różnych rzeczy – ni to sprzęt, ni to śmieci – ot takie składowisko. Dzięki temu udało nam się wprowadzić w życie jedyny możliwy sposób skutecznego wyjścia z sytuacji. Ponieważ zęza pod silnikiem jest na Biesie w żaden sposób niedostępna, wiadro nie wchodziło w grę. Musieliśmy podłączyć małą pompkę zęzy kambuzowej na miejsce dużej pompy w kokpicie. Niestety mała ma inny rozstaw śrub i nie można było jej po prostu przykręcić na miejsce dużej, w której po prostu pękła jedna z membran. Tu składowisko okazało się pomocne – trzeci i czwarty oficer po kilku spacerach skompletowali odpowiednie ilości rur, sztywnych i miękkich, żeby przeciągnąć węza z kokpitu do kabiny gdzie była zamontowana mała, działająca pompa. Do wieczora sprawa była załatwiona, przeciek po „odpoczynku” od kręcącego się wału wrócił do normy i mogliśmy bezpiecznie wypłynąć.

Nie starczyło już czasu na odwiedzenie Stavanger – portu, który mieliśmy odwiedzić w początkowym wariantcie trasy. Za to dostaliśmy rekompensatę od pogody – ostatnie dwa dni i i cały następny ani jedna chmurka nie przyćmiła błękitu nieba, cały czas grzało słońce. Tego się nie spodziewał nikt z nas. Po wypłynięciu z Bekkjarvik od razu popłynęliśmy na południe. Prognoza zapowiadała wiatry NE-E. Dopiero na wysokości Skagerrak, można było zdecydować, że do Cieśnin nie damy rady się dohalsować. Wobec tego krótszy wariant trasy odpada. Płyniemy do Kanału Kilońskiego. Bajdewindem z prędkością 5-6 węzłów. Według prognozy i możliwości żeglugowych Biesa powinniśmy zdążyć przed odkręceniem się wiatru na SE-S. Niestety nie było wcale tak dobrze. Krótko mówiąc prognoza nie sprawdziła się. Odkrętka wiatru przyszła aż o dobę



wcześniej. W odległości niecałych 100 mil przysła siódemka z SE. Przekreśliło to możliwość dopłynięcia do Kanały, a tym samym zdążenia w terminie do Trzebieży. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem był powrót do Thyborøn. Tak zrobiliśmy. Po pięciu dobach nieprzerwanej żeglugi, w tym trzy doby w trudnych warunkach, zacumowaliśmy nocą w Thyborøn. I tu nie obyło się bez problemów i szczęścia. Wiatr już zdążył rozdmuchać się do 8°B i w porcie całkiem mocno wiało. Samo zacumowanie udało się wobec tego nie za pierwszym razem, a gdy już byliśmy zaczepieni częściowo do nabrzeża padł nam silnik. Powód – pęknięty przewód oleju przekładniowego, cały olej pływa w zębie. Po tym stwierdzeniu poszliśmy spać. Każdy potrzebował wypoczynku. W nocy i zmęczeniu nie mieliśmy po co grzebać w motorze, bo i tak nic byśmy nie zdziałali.

Więc rano byliśmy w stanie dokładniej określić co się stało z naszym silnikiem. Jak już w nocy sprawdziliśmy pękł przewód oleju przekładniowego. Teraz już wiedzieliśmy dlaczego pękł. Nie wynikało to ze złego stanu jachtu, a jedynie ze złego użytkowania przez którąś z poprzednich złóg. Ktoś zdjął obejmy mocujące chłodniczkę do silnika i ta będąc luźno ułamała w końcu jeden z metalowych



przewodów doprowadzających do niej olej. Niestety był już przeddzień naszego planowanego końca rejsu w Trzebieży. W związku z tym połowa załogi musiała wyjechać, ponieważ kończyły się urlopy. Zostało nas 4 osoby. Musieliśmy usunąć awarię silnika i płynąć dalej, ile się da, przez Limfiord. Z naprawą nie mieliśmy większych problemów. Znaleźliśmy spawacza (w sobotę!) i na następny dzień rano (na niedzielę!) mieliśmy dwa świeżo zespawane przewody (znaleźliśmy zapasowy, ale też pęknięty w skrzynce narzędziowej) i jeden z nich założyliśmy na jego miejsce. Jeszcze zajęliśmy się naszą pompą – tzn. kupiliśmy nową membranę.



ze zaryzykowaliśmy wyjście, jak się okazało, słusznie. Mieliśmy do przejścia 5 mil wąskiego kanału. Dalej była otwarta woda i mogliśmy się halsować. I rzeczywiście udało się dopłynąć do jego końca, chociaż pod koniec, kiedy wiatr zaczął się z powrotem wzmacniać już

Teraz problemem był wiatr. Bez zmiany siły i kierunku wiatru (a takiej nikt nie przewidywał) zostalibyśmy wydmuchani z Limfiordu natychmiast. Na pełne morze również nie mieliśmy po co się wychylać, bo płynąc wzdłuż północnych brzegów Danii wcale byśmy się nie przybliżali do celu. Znów pomogło nam szczęście. W pewnym momencie się roz pogodziło i wiatr osłabł na tyle,

płynęliśmy ledwo ledwo. No i przy stawianiu żagli kolejna awaria – dokładnie ta sama co w Thyborøn. Ale teraz już wiedzieliśmy wszystko, mieliśmy części zapasowe i od razu można było przystąpić do działania. Więc znów naprawiliśmy usterkę, wykonując wszystkie czynności dwa razy bardziej ostrożnie i dokładnie, żeby już po raz kolejny awaria się nie powtórzyła. Tym razem, mimo warunków bojowych – naprawy podczas halsowania po Limfiordzie pod siódemką naprawa była skuteczniejsza – do końca rejsu nie mieliśmy więcej problemów z silnikiem. I tak około północy zacumowaliśmy w Lemvig. Tu niestety rano musiał nas pożegnać kolejny członek załogi. Zostało nas trzech. Po południu wypłynęliśmy jednak dalej. Znów płynęliśmy do północy i zatrzymaliśmy się w Glyngøre. Byliśmy już w połowie długości drogi na Bałtyk przez Limfiord. Już się umówiliśmy z załogą, która miała pływać po nas po okolicy Trzebieży, że przyjadą do Aalborga, a my tam dopłyniemy. Zostało nam ok. 40 mil. Tym razem nie mogliśmy pozwolić sobie na marudzenie do południa, bo ostatni odcinek drogi jest nieoświetlony i pełen płycizn, więc niemożliwy do przejścia w nocy. Wyszliśmy z Glyngøre rano i zgodnie z przewidywaniami, trochę płynąc na żaglach, trochę na silniku dopłynęliśmy wczesnym wieczorem do Aalborg. Następna załoga miała przyjechać następnego dnia wieczorem, więc mieliśmy cały dzień na sklarowanie jachtu do przejścia, co na trzyosobową załogę wcale nie było bardzo dużo, ale zdążyliśmy. A potem przejście i jeszcze następnego dnia powrót do domu...

Drugi etap, chociaż liczył więcej dni był krótszy pod względem przebytej drogi. W 220 h przebyliśmy 1001 mil (bez oszukiwania i kręcenia kółek przed portem:-).

