

O Klabautermanie.

Kpt. Baranowski powiedział kiedyś, że przygody na morzu przytrafiają się tylko patałachom. Profesjonaliści organizują i prowadzą swoje rejsy tak, że wszystko im wychodzi jak w szwajcarskim zegarku. W świetle tej prawdy jestem patentowanym patałachem, co stwierdzam z pewnym zażenowaniem. Kpt. Don Jorge (J. Kuliński) mawia, że mądry skiper sztorm ogląda z portu, jednakże nie zawsze udaje mi się tej mądrości dochować. W czasach etapowych rejsów termin dotarcia do etapowej mety jest obligatoryjny i czasem trzeba się ze sztormem świadomie zmierzyć. Na takich morzach jak Bałtyk, gdzie przebywanie poza zasięgiem Internetu nie trwa zwykle dłużej niż kilkanaście godzin, „niespodziewane sztormy” raczej nie występują. Pozostaje jeszcze działalność Klabautermanna, złośliwego duszka mieszkającego na każdym statku, małym czy dużym. Jak długo ogranicza się do sikania do zupy, to jest to wprawdzie niemiłe, ale daje się przeżyć. Ostatnio jednak miałem do czynienia z jego groźniejszą formą. Przy okazji – co się z nim dzieje, jeśli jego złośliwość doprowadzi do utraty jachtu? Pachnie samobójstwem.

Odbieramy jacht po dość sformalizowanej kontroli i w sobotę rano opuszczamy Świnoujście. 13 kn z SW głowy nie urywa ale daje się żeglować. Wiatr jest raczej leniwy i często trzeba się podpierać motorkiem. Dopiero w poniedziałek rano docieramy do kanału Falsterbo. Po krótkim oczekiwaniu ruszamy dalej do Kopenhagi. O 11.00 stajemy w marinie Vest Basinet. Tu objawia się pierwsza złośliwość Klabautermanna. Świeżo zainstalowany, wspaniały elektryczny kibełk się zatkał. Wszyscy w tym towarzystwie na morskim żeglowaniu zęby zjedli, więc nie podejrzewam, by ktoś lekkomyślnie coś zbyt solidnego do kibelka wpuścił. Pozostaje zdemontować kolejne fragmenty rury odprowadzającej ścieki za burtę. Są one porośnięte nieprzyjemnym syfem, ale zatkanie nie są. Dopiero kolanko, łączące rurę z zaburtowym zaworem, okazuje się kompletnie zarośnięte twardym kamieniem. Widać że Klabauterman musiał nad tym pracować wiele lat. Zawór zresztą też nosi pokłady kamienia. Ostatecznie oczyszczenie i zmontowanie tego układu wydalniczego zajmuje nam ładnych parę godzin. Poszukiwania złośliwego duszka nie przyniosły, niestety, rezultatu, co wkrótce odbije się na nas dramatycznie.

We wtorek wczesnym popołudniu żegnamy Kopenhagę i ruszamy na północ. Wschodni wiatr pozwala postawić wszystko, co mamy, i cieszymy się rosnącą szybkością. Na wysokości Leso pędzimy ca 9 kn. Po kolei, od bezana zaczynając, sprzątamy kolejne żagle. Za Skagen zmieniamy kurs na pełny baksztag i pędzimy żwawo na samym kliwrze przy rosnącej fali i wietrze. Tu kłania się kpt. Kuliński, ale jacht jest solidny i silny wiatr raczej mu nie zagraża. Do czasu. W nocy dostaję dramatyczny meldunek, że nie działa koło sterowe. Dokładniej, kręci się swobodnie bez wpływu na mechanizm steru. Wiatr niesie nas z wielką szybkością w stronę południowych wybrzeży Norwegii, otoczonych niezliczoną ilością wysepek i szkiełków.

Próba umocowania koła nakrętką dociskową nie przynosi rezultatu. Pozostaje rumpel awaryjny. Sprzątamy kliwer, by zmniejszyć szybkość jachtu, bo szkiełkowe wybrzeże zbliża się niebezpiecznie. Założenie rumpla awaryjnego jest dość skomplikowane, trzeba najpierw odpiąć przekładnię sterową od trzonu steru. Wreszcie rumpel jest założony, ale sterowanie ciężkim jachtem po wysokiej fali za jego pomocą wymaga ciężkiej pracy dwóch ludzi. Sterowanie z dokładnością ± 30 stopni. Szarżeje i widać przed nami tonące w bryzgach fal skały. Tu Klabautermann wyraźnie przegiął. Silnik, chwilami na sporych obrotach, daje nadzieję ominięcia przeszkody, jednak na wszelki wypadek zawiadamiam SAR o zaistniałej sytuacji. Nie, helikoptera nie potrzeba i na razie jesteśmy na pokładzie bezpieczni, a skały jak dotychczas udało się ominąć. Stało na tym, że wysłał nam na spotkanie kuter do wejścia do zatoki Kristiansand. Szkiery pozostają za burtą, ale przed dziobem pojawia się kipiela oznaczająca podwodne skały. Cała naprzód i kierunek pod wiatr i falę. Uff! Udało się.

Przed wejściem do zatoki, już osłonięci przed wysoką falą, spotykamy kuter SAR-u. Przygotowują hol do podania. Płyniemy na wolnych obrotach, by jacht słuchał steru. Tu objawia się trzeci, złośliwy psikus Klabautermanna. Hol był zapewne związany długą, miękką liną i ta lina puszczone luzem wkręca się nam w śrubę. Podają drugi hol i wprowadzają nas do portu. Tuż przed portem odbierają hol i cumują nas do burty. W ten sposób wprowadzają nas do pirsu. Niestety –

nurka do rozplątania tej przeklętej liny musimy sobie zamówić sami. Profesjonalna firma zaśpiewała astronomiczną kwotę za usługę. Paco kontaktuje się z mieszkającym w Kristiansand przyjacielem, który mógłby pod jacht zanurkować. Niestety, będzie mógł to zrobić dopiero w sobotę. W międzyczasie zdejmujemy koło z osi i tu wychodzi na jaw szczególna złośliwość Klabautermanna. Okazuje się, że koło na stożkowej osi ma zafiksować stalowy klin, którego nie ma. Witek, według wskazówek lokalsów, odnajduje „na trzeciej wsi” sklep żelazny, w którym kupuje stosowny klin za, w przeliczeniu, 7 PLN.

Tymczasem po kei przechadza się młody człowiek z sąsiedniego jachtu i pyta o nasze zmartwienia. Bez wahania podejmuje się zanurkować pod jacht i rozplątać linę. Po chwili śruba jest już wolna. Dostaje za to butelkę polskiej wódki i mnóstwo serdecznych podziękowań. Z wałem nie jest dobrze. Zablockowanie wału spowodowało pęknięcie pierścienia mocującego łożysko. Na szczęście, podczas pracy śruby wał dociska ten pierścień i wszystko zachowuje się w miarę normalnie. Decydujemy się płynąć jednak na planowane spotkanie we Flekkefjordzie.

Dalej już Klabautermann się nie objawia. Kontrolujemy położenie łożyska i przecieki z dławicy. Wszystko wygląda w normie. W umówionym czasie stawiamy się w Sandefjordzie, dokąd dociera nowa załoga oraz nowe elastyczne sprzęgło wału. Przyjeżdża Maciek ze swoim ruchomym warsztatem w towarzystwie Kapra, ulubieńca całej załogi, i po kilku godzinach ciężkiej pracy wymienia uszkodzone urządzenia.

I to by było tyle na temat Klabautermanna.