

Wodnik II



Do Władysławowa docieram koło 0400. Budzenie załogi o tak nieludzkiej godzinie wydaje się bezcelowe, więc próbuję cokolwiek dospać w samochodzie. O siódmej przestaję się oszukiwać i ruszam na jacht. Jarek już nie śpi i wita mnie serdecznie. Piękny Opal świecący złotymi burtami robi doskonale wrażenie. Po bliższym poznaniu okazuje się, że jacht jest w stanie wskazującym na długoletnie zaniedbanie. Szczególnie żagle mają konsystencję frotowego ręcznika. Zjadam śniadanie z resztką poprzedniej załogi i czekam na swoją, która pojawia się pojedynczo. Głównie młodzi i bardzo młodzi ludzie – jak to w Róży podczas wakacji. Organizujemy zakup gazu i zaopatrzenie prowiantowe. To ostatnie z pewnymi przygodami, bo wprawdzie wózki w markecie zostały legalnie wypożyczone, to gorliwi ochroniarze i tak urządzają pościg. Wreszcie wszyscy są na jachcie więc mogę przeprowadzić pogadankę o szelkach,

kibelku i nie wypadaniu za burtę. Kolacja i spać, bo pobudkę zapowiadam na 7 rano.

Karlskrona

Poranek mglisty i bezwietrzny zatem śniadanie można urządzić już na wodzie. Jeszcze ceremonia pożegnania się z bosmanem przez radio i w drogę. Zgodnie z jarkowym ostrzeżeniem, silnik ciągnie słabo i, jak to przy prawoskrętnej śrubie, jacht niechętnie skręca w prawo. Na szczęście basen we Władysławowie jest obszerny i wychodzimy w morze. Teraz zaczyna się nauka sterowania, bo wprawdzie wszyscy w załodze są żeglarzami, co to na Mazurach już z



niejednego pieca jedli, to sterowanie dziesięcotonowym jachtem za pomocą koła okazuje się całkiem nowym doświadczeniem. Bez kilku kółek się nie obeszło. Powoli mgła się rozchodzi i pojawia się północno-wschodni wiatr co pozwala wreszcie postawić żagle i ku powszechnej uldze odstawić łomoczącego Perkinsa. Kurs na Bornholm wypada nam 280 i początkowo udaje się

to nam znakomicie, Wiatr jednak odchodzi stopniowo na wschód a potem na południowy-wschód więc nasz kurs coraz bardziej zakręca ku północy. Rano przekładamy się na lewy hals ale i wiatr odchodzi zdecydowanie na południowy zachód więc okazuje się, że na Bornholm trzeba będzie halsować. Do Gudhjem mamy 30 i do Karlskrony 30 mil, ale za to baksztagiem. Wybór jest prosty – Karlskrona też przecież była w planie. Rozdartego foką wymieniamy na

małego kliwra ale i tak z wiatrem i rosnącą falą lecimy 6-7 węzłów. W Karlskronie meldujemy się o 1600. Rozpoczyna się mała wojna polsko – niemiecka, bo wciskamy się „na kartę kredytową” pomiędzy dwa jachty takiej bandery. Niemiec od motorówki bez pretensji cofa się o metr. Ale ten od żaglówki robi nam awanturę. Wygląda, że popisuje się przed swoją kobietą, bo za rufą ma 5 metrów wolnej kei. Wreszcie wyrusza na skargę do Havnen Kontor. Młodzi szwedzi przychodzą ocenić sytuację i stwierdzają, że nasz jacht zacumowany na czterech linach stoi jak mur a Niemiec może bez pretensji z ich strony cofnąć się o tyle, o ile uważa. Niemiec z pogardą odrzuca moją ofertę pomocy. Kiedy jednak wracamy z wycieczki na lody (monstrualne porcje – pycha) jacht niemiecki stoi odsunięty o metr. Na kolację nikt nie ma ochoty, więc spać na równym kilu.

Rano uzupełnienie „płynów ustrojowych” silnika i przygotowanie żagli na dalszą podróż. W miejsce porwanego stawiamy mały fok ale wierząc prognozie pogody zamiast maleńkiego kliwerka przygotowujemy okazałą genuę. Jeszcze wizyta w muzeum morskim i w drogę. „Nasz” Niemiec stoi na dziobie swojego jachtu i wyraźnie czeka na kompromitację. Wiatr jest dopychający ale dychawiczny Perkins odstawia jednak rufę dostatecznie daleko, by manewr zakończył się bezkrwawo. Na początek zostawiamy na kei Justynę, uzbrojoną w aparaty fotograficzne, by zrobić zdjęcia jachtu pod żaglami. Kręcimy na zewnątrz falochronu ósemki po czym odbieramy naszego fotografa i w drogę. Początkowo wiatr nam sprzyja, więc można nawet odstawić silnik ale po wyjściu na „Ittre Reede” wieje już regularnie w twarz, Jacht mozolnie czołga się w kierunku „bociana” zamykającego zatokę. Potem jeszcze kawałek do bramki między szkierami gdzie wypada o włos minąć się z promem. Wreszcie mijamy wszelkie przeszkadzajki i można postawić znowu żagle.

Christiansoe



Wieczór i noc pod żwawy wiatr przepływamy na małym fok i drugim grocie. W nocy wiatr jednak słabnie i nasz kurs coraz bardziej mija się z Bornholmem. Wymieniamy foka na genuę i żegluga nabiera świeżości. Kiedy uznaję, że po zwrocie kurs wypadnie nam na Hammerodde robimy zwrot na west. Ale po drodze leżą przecież malownicze skały Christiansoe, jakże je pominąć. Do porciku wchodzimy o 1200. Załoga wypuszcza się na wycieczkę

dookoła wyspy, co nie trwa długo, bo wysepka jest maleńka, po czym Tomek z Przemkiem zabierają się za obiad a reszta załogi idzie się wykąpać w słonawej wodzie. Po obiedzie żegnamy się z malowniczymi wyspami, Wiatr robi w porcie spory przeciąg i obrócenie łódki wymaga odrobiny zręczności ale wszystko kończy się dobrze. Zdradliwe skałki obok wejścia za nami, żagle postawione i tylko szot od genuy robi się w pewnym miejscu niebezpiecznie cienki. Kurs na Hammerodde.

Roenne



Wiatr z południa pozwala kurs na przylądek Hammerodde trzymać bez trudu. Trochę ostrzyjemy za przylądkiem i jeszcze przy dziennym świetle mijamy ruiny Hannershus. Wieczorem pojawiają się szkwały z deszczem, łódka przyspiesza chwilami do 8 węzłów. Pomny mizernego stanu żagli wywołuję męską część załogi do zmiany genuy na foka, Gdy wreszcie, zresztą przy współudziale pań, operacja zostaje zakończona, deszcz ustaje a i wiatr słabnie. Roenne jest tak blisko i tak daleko jednocześnie. Każę zatem płynąć pełnym bajdewindem w morze i o 3

mnie zbudzić. Kiedy udaje mi się wreszcie usnąć okazuje się, że właśnie jest już trzecia i Kuba delikatnym głosem mnie budzi. Światła Roenne wprost przed nami więc pozostaje tylko cierpliwie się tam czoiłgać. Baterie padły tak zasadniczo, że przetwornica tylko wyje i nie chce zasilać komputera. Nic to - trudno nie trafić. Na szczęście bateria startowa jest w porządku więc sprzątamy żagle, odpalamy silnik i o bladym świetle wchodzimy do mariny. Śniadanie, kąpiel i młodsza część załogi pod pretekstem uzupełniania prowiantu pędzi do miasta. Bardziej dorosła zamawia konsultacje z pracy na mapie. Wreszcie obiad i w drogę.

Świnoujście

Świerzny wiatr z SW zmusza nas w celu oddalenia się od wyspy, płynąć początkowo w kierunku nieco powyżej zachodniego. Po zwrocie udaje się utrzymać z trudem kurs 170 stopni. Jeszcze wyspa nie znikła za horyzontem gdy wiatr cichnie zupełnie. Wyłączamy dla oszczędności prądu nawet światła nawigacyjne, zostawiając jedynie białe światło na topie masztu. Nad ranem wiatr jednak rusza i powoli odchodzi ku zachodowi. Kurs na Świnoujście jest już osiągalny. Tylko przez godzinę musimy słuchać łomotu silnika dla ekshumowania zdychających akumulatorów. Szybkość rośnie wraz z przechyłem jachtu. Ku żalowi załogi dysponuję zamianę genuy na małego foka. Łódka się nieco podnosi a na horyzoncie zaczynają majaczyć dźwigi Świnoujścia. Wiatr tężeje do regularnej ósemki. Wreszcie zwalamy grota i na fokę wspieranym silnikiem wjeżdżamy do ujścia Świny. Na wszelki wypadek zgłaszam wejście na 12 kanale bo ruch tu jest spory. Po krótkiej rundce wokół zatłoczonego basenu północnego znajdujemy przytulne miejsce przy lśniącym nowością nadbrzeżu. Uczynni żeglarze odbierają cumy i tak stoimy. Pora pożegnać się z miłą i pełną zapału załogą.

Świnoujście II

Nowa załoga zbiera się powoli, więc mam dość czasu na drobne zakupy i prawdziwy obiad zamiast słoikowych ingrediencji. Wieczorem jeszcze wspólna kolacja na mieście z nową załogą i kolejna noc na nieruchomej koi. Rano kąpiel, śniadanie, uzupełnienie wody i paliwa. Prognoza pogody zapowiada słabe wiatry z południa zatem trzeba z nich skorzystać – prosto w

stronę Kopenhagi.

Holviken



Prognoza jak to prognoza. Do wieczora się sprawdzała co pozwoliło bez bólu dopłynąć do trawersu Jasmundu. Dalej zaczęły się schody z burzowymi szkwałami. i deszczem oraz wiatrami ze zmiennych kierunków lub w ogóle bez kierunku. Świeżym sternikom sterowanie sprawiało sporo trudności i nierzadko kończyło się wracaniem do Świnoujścia. Z punktu widzenia wizyty w Kopenhadze noc była stracona. Rano dopiero wiatr zdecydował się wiać z zachodu i

jakkolwiek nie był to korzystny kierunek, przynajmniej wiadomo było czego się spodziewać. Pod wieczór wiatr osłabł i aby zdążyć na ostatnie otwarcie mostu nad kanałem Falsterbo trzeba się było się przeprosić z silnikiem. Do główek dopływamy o ósmej i z daleka podziwiamy jak most się otwiera a potem zamyka. Trzeba było czekać godzinę na kolejne otwarcie. Wreszcie nadchodzi nasza pora i po przejściu pod skrzydłami mostu cumujemy do zewnętrznego pomostu mariny bez szukania jakiegoś lepszego miejsca. Kolacjaaaa!!! .

Christianshavnen

Rano (t.zn. O 11) udaje się nam oderwać od kei. Nie było potrzeby się spieszyć, bo do przepłynięcia nieco ponad 20 mil a wiatr i tak miał się obudzić dopiero koło południa. Stawiamy więc grunę i do pomocy bezana. Wiatr w plecy, więc grot tylko by przeszkadzał genui pracować. Najpierw starannie trzymając się wytyczonego toru, później już na przełaj, gdy głębokość na to pozwala płyniemy do Kopenhagi. 6 węzłów okazuje się zrozumiałe, gdy mijamy kolejne boje w Sundzie i kipiący wokół nich kilwater. Przy południowym wietrze nadmiar wody wraca z Bałtyku na ocean. Wchodzimy do portu. Mijamy zapchaną do ostatniego miejsca Longelinę i kierujemy się do kanału Christianshavnen. Wygląda, że i tu nie ma szansy na postój ale nagle, o dziwo, na wschodnim brzegu jest wolne miejsce opatrzone zieloną plakieta. Wprowadzenie z zaskoczenia długiego jachtu w taki zakamarek okazuje się trudnym zadaniem ale jednak, dzięki wspólnemu trudowi załogi się udaje. Nawet rufa nie wystaje zbyt daleko i tramwaj się za nią mieści. Kolacja w hippisowskiej knajpcie w Christianii. Załoga rusza zdobywać Kopenhagę a ja, zostaję za psa łańcuchowego. Szlifowanie bruków już mnie nie rajcuje.

Roedvik



Ranek pochmurny. Budzi mnie alarm do wysłuchania prognozy pogody. Wiatr południowy do południowo wschodniego. Biednemu zawsze wiatr w oczy. W porcie wydawało się, że wiatr jest ze wschodu ale za każdym zakrętem wiatr zakręca również i wciąż wieje w oczy. Nadal otrzymuje się prąd na północ, więc wypadkowa prędkość wypada żałośnie. Za Nord Rose udaje się nawet postawić grota, ale z silnika zrezygnować nie można. Dopiero za Dragor można postawić genuę a nieco później nawet bezana. Szybkość zaczyna muskać 6 węzłów. Wiatr jednak słabnie i szybkość przestaje być imponująca. Przed 18 zrzucamy genuę, która nie pozwala nam płynąć dostatecznie ostro i znowu odpalamy silnik. Całe wybrzeże usiane jest palami na których rozpięte są sieci – trzeba uważać. Wreszcie tuż przed 19 wchodzimy do malowniczego lecz totalnie zapchanego Roedvik. Chwila przerwy na nabranie wody bo zaraz ruszamy dalej. Plany wieczornego wyjścia wzięły jednak w łeb, bo wiatr wysłuchał niemieckiej prognozy pogody i poszedł spać a perspektywa całonocnego słuchania silnika nikomu się nie uśmiechała. W nocy przeszedł ulewny deszcz. Rano nadal totalna flauta. Wreszcie coś się w powietrzu dzieje i koło 1100 ruszamy na morze. Najpierw trzeba odpłynąć poza sieciowe ogródki potem stawiamy żagle. Na krótko, bo wiatr znika i powoli dryfujemy w stronę dopiero co pożeganego lądu. Znowu kaszlaczek w ruch na cztery godziny. Wreszcie pojawia się nieśmiały powiew z zupełnie nie przewidzianego kierunku czyli z południowego zachodu. Tego nie było w żadnej prognozie. Stawiamy najpierw nieśmiało grota, a gdy się to potwierdza, dostawiamy genuę i bezana. Lekki wiatr wystarcza aby jacht pomykał w stronę Arkony 5 do 6 węzłów. Bałtyk znowu robi się mały. Niestety – początkujący żeglarze wierzą we wszechmoc kompasu i skoro na początku kurs wynosił 180 (czytaj 200) to trzymają się tego kursu nie bacząc na zmiany kierunku wiatru. Tym razem doprowadziło to nas do Dornbusch zamiast Arkony a to oznacza 17 mil prosto pod słaby wiatr. Więc znowu parę godzin motorkowania. Wreszcie na świtowej wachcie udaje się ominąć Arkonę i skierować jacht mniej więcej w stronę Świnoujścia Parę razy trzeba jednak wykonać korygujący hals bo wiatr uparcie wieje z południowego wschodu. W efekcie do mariny w basenie północnym cumujemy dopiero koło czwartej nad ranem Wyspanie przypadnie chyba dopiero na następną noc.

Tejn

Don Jorge mawia, że mądry skiper sztorm ogląda z portu. Słusznie, ale jak długo można być mądrym skiperem? Niedzielę przeczekujemy, śledząc prognozy pogody ale w poniedziałek decyduję się przeskoczyć Bałtyk z pomyślnym wiatrem na Bornholm, zanim się na dobre rozdmucha. Dodatkowego smaczku nadaje fakt, że jest nas tylko dwóch. Zaczyna się niewinnie



– stawiamy na dziobie małego foka i w drogę kursem 015. Wiatr początkowo umiarkowany goni nas z prędkością 5 węzłów stopniowo nabiera jednak rozmachu. Pojawiają się deszczowe szkwały, które wygładzają fale pokrywając je warstwą piany, a foczek ciężko pracuje i patrzę na niego z niepokojem. Pomiędzy szkwałami fala rośnie imponująco. Od rana raz tylko sporządziłem dla nas gorący kubek i Jacek przygotował parę kanapek ze smalcem. O prawdziwym posiłku nie można nawet pomarzyć. Na wysokość Roenne dopływamy koło 22 ale przy takim wietrze i fali nie mam odwagi wchodzić do portu. Tymczasem wiatr zaczyna przekraczać w porywach 35 węzłów i fale rosną do

naprawdę wielkich rozmiarów co utrudnia utrzymanie prawidłowego kursu.. Wreszcie mijamy Hammerodde i chowamy się za cyplem. Wiatr nie folguje ale przynajmniej fala zdecydowanie mniejsza. Chwilę walczymy z wściekle łopoczącym fokiem i już na silniku zmierzamy pod osłoną brzegu do Tejn. Allinge w nocy i przy takiej pogodzie uważam za niedostępne. Mijamy szereg statków, które kotwiczą pod osłoną wyspy i o 0315 cumujemy przy roboczym nadbrzeżu w Tejn. Dużego drinka za cudowne ocalenie i spać. Ciekawe, jak długo wypadnie nam tutaj czekać na zmianę pogody.

Simirishamn

Spokojnie prysznic, śniadanko i koło 0930 oddajemy cumy. Najpierw pół godziny na silniku, żeby odpompować obfitą po poprzednim etapie zenzę i wreszcie, na wysokości Allinge stawiamy najpierw genuę, później do pary – bezana. Wieje czwóreczka z południowego zachodu i łódka pomyka żwawo 5 do 6 węzłów. Najpierw straszą nas trałujące obok nas kutry a później statki, których głębokowodną rutę właśnie przecinamy. Poza tym luzik i po kawce i pięciu godzinach leniwej żeglugi cumujemy w Simirishamn. O dziwo, port pustawy i miejsca dla Wodnika pod dostatkiem W zestawieniu z Tejn czeka na nas tutaj metropolia. No... metropolijka.

Sassnitz

Prognozy zapowiadały czwórkę z zachodu, ale poranek w Simirishamn wygląda smętnie. Wszystkie flagi patrzą zdecydowanie w dół. Zjadamy solidne śniadanie, na które Jacek zaserwował jajka na boczku i ruszamy w drogę. Początkowo wiedzie ona wzdłuż szwedzkiego brzegu i słaby wiaterek niczym czwórki nie przypomina. Stawiamy kolejno wszystko co mamy i jacht zaczyna żeglować coraz zwawiej. Po wyjściu za cypel lądu zaczyna wiać dobre 15 węzłów i prędkość oscyluje między 5 a 6. Lekka fala i słońko rozświetlające baranki na morzu dodaje uroku. Ujmuje uroku zbliżanie się do ruchliwej ruty, co w końcu zmusza nas do zrobienia zwrotu. Mój mądry komputer informuje mnie, że: "velocity making good" wynosi -2 węzły. Na szczęście zbiegowisko statków się rozchodzi i możemy wrócić na właściwy kurs. Zostało 42 mile.; W miarę jak wysoki brzeg Jasmundu wynurza się zza horyzontu, wiatr łagodnieje i wreszcie czas przestać się oszukiwać. Zwalamy kolejno żagle i znowu donośny terkot naszego Perkinsa rozchodzi się po morzu. Jeszcze jedna niespodzianka w postaci południowej kardynałki w samym wejściu do portu i ostatecznie o północy możemy odstawić silnik i pogasić światła. Marina – widmo, strasząca martwo od paru lat zniknęła i stajemy longside przy falochronie, Do sanitariatów daleko, na szczęście stoją na kei tojtojki. Szybko spać.

Znowu Świnoujście

Poranek nie budzi nadziei. Wszystko co powinno łopotać zwisa smętnie. Cierpliwości – w Simirishamn też tak było. Więc śniadanie, krótki spacer po mieście połączony z degustacją niemieckiego piwa i tuż przed 12 oddajemy cumy. Na zatoce jakiś wiaterek występuje i to zgodnie z zasadą obowiązującą dżentelmenów – z baksztagu. Szybko stawiamy żagle i nawet mamy cheilę satysfakcji, bo wyprzedzamy niemiecką Bavarę. Jednak na długo tego dobrego nie starcza i po dwóch godzinach cierpliwego ciułania wiatru odpalamy maszynę. Najlepszy ze znanych sposobów zamiany węglowodorów na hałas. W końcu jednak wiatr się reflektuje i do samego Świnoujścia pomykamy 5 do 6 węzłów. Jacek dopuszcza mnie do steru tylko wtedy, gdy musi się cieplej ubrać lub nikotynowy nałóg bierze nad nim górę. No i jeszcze wtedy, gdy kapitana ogarnia głód bo od tej strony Jacek jest niezastąpiony. W marinie meldujemy się koło 22 i poszukujemy miejsca do zacumowania. Pierwsza próba okazuje się niewypałem bo chodniczek na betonowym nadbrzeżu straszy jeszcze zbrojeniami a na dodatek nasz kabel nie sięga do rozdzielnicy elektrycznej. Po krótkim spacerze wybieram kawałek pirsu pomiędzy dwoma pływającymi pomostami. Miejsca na styk ale dajemy radę. Szybko spać. Rano pożegnanie z moim dzielnym załogantem i zaczynam czekanie na nową załogę.

Allinge ?

Nowa załoga i nowe wyzwanie. Tym razem załoga liczy cztery osoby, co więcej, mam w



niej naprawdę opływanego sternika. Co prawda nie ma zwyczaju wpisywać na początku rejsu portu docelowego, ale nie ma co ukrywać, że powinno to być Allinge. O 0845 oddajemy cumy, jeszcze w porcie wracamy po zgubiony odbijacz, który biegiem przynosi nam szczęśliwy znalazca z zacumowanego obok nas jachtu i ruszamy w morze. Wieje łagodna trójka z południowego wschodu więc stawiamy wszystko co mamy i półwiatrem kurs na Bornholm. Nastroje w początkującej załodze

doskonale, bo fali tyle co na lekarstwo. Nic jednak nie jest dobre na zawsze. W nocy budzi mnie Andrzej na wysokości Hasle. Jacht pędzi baksztagiem 8 węzłów i przy tym kierunku wiatru Allinge znowu jest niedostępne. Zrzucamy genuę i płyniemy jeszcze do Hammerode, po czym wracamy na południe z zamiarem wejścia rankiem do Roenne. Rankiem odpalam silnik i okazuje się, że napęd mechaniczny nie działa. Owszem, wał śruby się obraca, ale jacht z tego powodu nie płynie do przodu. Czyżby utracona śruba? Stawiamy genuę i ruszamy z powrotem do Świnoujścia. Łódka rusza żwawo i natychmiast słychać gwizdzący odgłos obracającego się wału. Zatem śruba jest na swoim miejscu a winę za sytuację ponosi hydrauliczna przekładnia napędowa. Od początku była mało sprawna, gubiła hydrol a teraz przekazywana przez nią moc wystarcza do mieszania wody. Korzystając z bliskości Bornholmu wysyłam rozpaczliwe SMS-y i dostaję odpowiedź z Róży, że akcja ratownicza zostaje uruchomiona, pozostaje oczywiście problem dostania się do mariny w Świnoujściu, ale na to mamy jeszcze trochę czasu. Po zbliżeniu się do Świnoujścia, odzywają się liczne telefony i SMSy. Marek z Wysp obiecuje zorganizować holowanie. Armator dopytuje się co nas boli i na którą ma przysłać mechanika no i Róża Wiatrów martwi się o nasze losy. Nawet dyżurny z traffic pozwala nam wpłynąć pomiędzy falochrony, by nikt się nie utopił podczas podawania holu. Cumujemy przy pierwszym pływającym pomoście, który teraz jest całkowicie wolny. Cumy szpringi i tak dalej. Jeszcze overhol gdy kabel okazuje się zbyt krótki. Tknięty prxecuciem odpalam silnik i proszę bardzo – o mało nie odjeżdżamy z pływającym pomostem. Więc co jest grane? Złośliwość przedmiotów martwych czy Klabautermann?

Władysławowo

Wizyta sympatycznego mechanika wnosi tyle, że przyczyną zagadkowego zachowania przekładni musiało być spienienie zbyt małej ilości hydrolu w instalacji. Zatem należy częściej uzupełniać płyn w ciekącej pompie i tyle na teraz. Prognozy zapowiadają 8 ze szkwałami do 9



zatem próba ponownego osiągnięcia Bornholmu odpada. Zasada, że mądry skiper sztorm ogląda z portu obowiązuje. Pozostaje przeczekać dobę i w czwartek ruszyć wprost do Władysławowa. Do przebycia 160 mil najkrótszą drogą, więc na żadne skoki w bok czasu nie starczy. Na pociechę utrzymuje się generalnie zachodni wiatr, więc halsowanie będzie zbędne. Wychodzimy w czwartek po 9. Stawiamy małego foka i bezan. Prędkość koło 6 węzłów, rosnąca z rufy fala. W

szkwałach dochodzimy do 8 węzłów więc, by ułatwić sterowanie sprzątam bezana. Szybkość utrzymuje się przyzwoita i kolejno mijamy Dziwnów, Niechorze i zbliżamy się do Kołobrzegu. Siąpi deszczyk mieszając się z bryzgami niesionymi wiatrem Noc przynosi rosnące fale i straszące szkwałami prognozy. Rankiem, niebo zapełnia się cumulusami i fala trochę folguje. Do Władysławowa docieramy tuż po 15 gdzie stajemy się obiektem zainteresowania znudzonych wczasowiczów. Cumy między ostrogami i pora na długo wyczekiwany obiad. Żegnaj malowniczy kredensie!