

Pod flagą Białego Wieloryba

Na początku marca Marek Popiel czyli Kapitan zaproponował nam udział w rejsie na trasie Alicante – Baleary – Barcelona. Mieliśmy wypłynąć 1 kwietnia z Alicante i dotrzeć 14 do Barcelony. No i zaczęło się... Sam rejs nie jest problemem: zaokrętowanie, żeglowanie, sztormowanie, żeglowanie, wyokrętowanie. Ale dotarcie do miejsca zaokrętowania i powrót do domu – oto wyzwanie!

Aby z Łodzi dotrzeć do Alicante trzeba dojechać do Balic koło Krakowa, a z Balic dolecieć do Alicante – nic prostszego. Ale samolot powrotny z Barcelony ląduje w Pyrzowicach koło Katowic! Problem udało mi się rozwiązać dzięki kolejnemu uczestnikowi rejsu: Arturowi zwanemu Admiralem który mieszka w Dąbrowie Górniczej. Artur – dusza człowiek – przechował mój samochód, a jego żona dostarczyła nas do

Balic i odebrała z Pyrzowic.

Na lotnisku w Alicante dołączyła do nas Ania – studentka chemii i nasz rodzynek w żałodzie. Załoga była kompletna, brakowało tylko jachtu, który dotarł do mariny przed zmierzchem. Noc z soboty na niedzielę jakoś przebiegowaliśmy wraz z częścią zdającej jacht załogi, w niedzielę przed południem Kapitan przejął „Larę”.

Lara jest jachtem typu Gib Sea 42 i ma swoje lata – ponad dwadzieścia. Łódka jest trochę zapuszczona, trochę zużyta a niektóre rozwiązania pokładu i wnętrza nie przysparzają chwały jej projektantom. Jacht jest dość intensywnie eksploatowany a nawet najlepsi żeglarze rzadko są dobrymi bosmanami.

Ponieważ mieliśmy wyjść wieczorem z Alicante w kierunku Ibizy mieliśmy od rana kilka godzin na zwiedzanie okolicy. Nad Alicante góruje „Castillo de Santa Bárbara” – twierdza której początki sięgają IX wieku. Hiszpanie którzy mają nieortodoksyjne podejście do ochrony zabytków, wybudowali 100 metrowy tunel i 200 metrowy szyb windy dzięki którym można do twierdzy dostać się wygodnie i szybko. Widoki z dobrze zachowanych murów są wspaniałe.

Okolo 18.00 wyszliśmy z portu i ruszyliśmy w stronę Ibizy. Okazało się, że Larze bardzo podobało się w Alicante i starała się nam to pokazać: genuę stawialiśmy we trzech przez dwa kabestany. Niestety niedługo później usiadł wiatr i całą noc jechaliśmy na silniku. W Eiwissie na Ibizie zacumowaliśmy koło godziny 23.00 w poniedziałek.



Twierdza nad Alicante



Lara

W trakcie przelotu podzieliliśmy się na dwie wachty – zmiana co 4 godziny. W pierwszej była Ania i Marek, w drugiej Admirał i ja.

Nawigację prowadziliśmy bazując na GPS-ie podłączonym do laptopa Kapitana. Przed dojściem do portu w Eiwissie musieliśmy przejść przez przesmyk pomiędzy Ibizą i Formentierą co dało okazję przypomnienia sobie znaków kardynalnych i świateł.

W trakcie żeglugi poznawaliśmy jacht i siebie nawzajem.

Marek okazał się spokojnym zrównoważonym żeglarzem i bardzo dobrym sternikiem – Lara nie



Kapitan, Marek, Almirante Artur, Ania

miała autopilota, a Marek potrafił ustawić ją prawie na samosterowność.

Ania – mająca już sporą praktykę żeglarską cały czas starała się dowiedzieć nowych rzeczy o nawigacji, żeglowaniu czy manewrowaniu. Tak jak ja starała się łapać każdą okazję sterowania podczas manewrów, bo tylko praktyka pozwala bezpiecznie manewrować w ciasnych marinach.

Artur czyli Almirante bardzo dbał o bezpieczeństwo łódki i załogi stosując starą

zasadę zakładającą, że na mostku statku idącego z przeciwnika stoi idiota. Choć w mojej ocenie zderzenie z jakimkolwiek statkiem nam nie groziło z prostego powodu: Admirał i Marek bardzo lubią czosnek. Nie ma dla nich czegoś takiego jak za duża ilość czosnku. W wyniku tej pasji Lara musiała być wyczuwalna z odległości powyżej mili. Ale światła nawigacyjne też były zapalone – a nuż trafi się zakatarzona załoga.

Kapitan..., może powiem krótko – chciałbym żeby o mnie myślano tak jak ja o Białym Wielorybie.

No i Lara: jednym z „rewelacyjnych” pomysłów jej projektantów było zabezpieczenie wnętrza jachtu przed



Twierdza w Eiwissie na Ibizie

falami z rufy. Ściana pomiędzy kokpitem a kabiną sięgała prawie do poziomu stropu nadbudówki więc do kabiny wchodziło się jak do wieży czołgu: od góry. Ale wyprostować też się nie można było, bo człowiek obrywał bomem.

Do Eivissy na Ibizie wchodziliśmy w nocy co było dla mnie nowym doświadczeniem. Na podejściu sterowała Ania pod okiem Kapitana. Znaleźliśmy w marinie miejsce i wolny murung, zabezpieczyliśmy jacht i poszliśmy spać.

Rano Hiszpanie skasowali 68 euro za postój uzasadniając taką cenę okresem świątecznym. Nieco nam to obrzydziło postój, ale jak zapłaciliśmy, to trzeba było wystać tę cenę do końca czyli do godziny 9.00 następnego dnia. W ciągu dnia uzupełniliśmy zapasy i odwiedziliśmy kolejny zamek na kolejnej górze nad portem. Miał bronić wyspy przed Turkami a powstał w XVI wieku.

Po opuszczeniu mariny podeszliśmy zatankować paliwo – okazało się, że nasz silnik odznaczający się dużą indywidualnością (o czym dalej) nie jest łapczywy i zadawała się dwoma litrami ropy na godzinę pracy.

Z Eivissy pożeglowaliśmy na Formentierę gdzie dotarliśmy około 15.00 tego samego dnia. Po dro-



dze obejrzelśmy sobie dość dokładnie katamaran linii „Balearia” którego kapitan odrobinę przesadził ze skracaniem drogi. Przejście między Ibizą a Formentierą jest dość płytkie a katamaran „ściął zakręt” i wyjechał ślizgiem na skały. Kadłuby wyglądały na nieuszkodzone tylko lewy miał wgniecenie w części dziobowej.

Po obiedzie zjedzonym w porcie Formentiery (odnowiliśmy ochronę czosnkową Lary) pożeglowaliśmy w kierunku Sant Antoni – małego portu w zatoce na północno zachodnim brzegu Ibizy. Wiało w miarę przyzwoicie więc przed zachodem słońca minęliśmy dwie wysepki: Illa de's Vedra i Illa de's Vedranall.

Vedra jest parkiem narodowym, a mnie kojarzyła się z Piotrusiem Panem i krainą Nigdy-Nigdy.

Mniejsza wysepka ma kształt rogalika i sugeruje pochodzenie wulkaniczne, ale chyba tylko sugeruje. Mija-



jąc wysepki przepłynęliśmy z Morza Śródziemnego na Morze Balearskie i może z tego ważkiego powodu wiatr zdechł. Do Sant Antoni doszliśmy na silniku około 1.30 piątego kwietnia. Mimo środka nocy na kei pojawił się pracownik mariny, który wskazał nam miejsce cumowania (tym razem longside) i zabrał dokumenty jachtu.

Rano zapłaciliśmy za postój: 21 Euro – tutaj mieli chyba upusty świąteczne i chcieliśmy rozejrzeć się po miasteczku, ale poproszono nas o przestawienie Lary na miejsce z murینگiem. No i zaczęło się: silnik Lary ma własne poglądy na to w którą stronę należy płynąć i stara się je narzucić załodze. Już wcześniej Marek został awansowany nie tyle na Chiefa Mechanika co na „Wymuszacza Kierunku Ruchu Jachtu”.

Manewr miał być prosty: odchodzimy od kei, Lara wchodzi między dwa rzędy cumujących jachtów, hamuje i cofa się z jednoczesnym skrętem o 90 stopni na wskazane przez pracownika mariny miejsce, cumy,

muring, koniec manewrów. Ale silnik wiedział swoje! Dał się przełączyć na wsteczny o dwie długości łódki za późno, za to radośnie zademonstrował narzucanie rufy w wyniku obrotów śruby. To że rufa była narzucana w złym kierunku tłumaczyć nie muszę. Marinero obserwował nas zafascynowany, bo załoga wyglądała trzeźwo, ale manewry już nie. Jakim cudem w nic nie wjechaliśmy ani nie usiedliśmy na muringach wie tylko Kapitan.

Po ochłonięciu wybraliśmy się do miasteczka na zakupy. Ty razem ani zamku ani starego miasta nie było. Natomiast marina była bardzo czysta i całkiem nowa, część miejsc postojowych nie była jeszcze wykończona. Miasteczko okalało zatokę nad którą rozłożyły się hotele, ale w wielu miejscach nad brzegiem stały zwykłe sześciopiętrowe bloki mieszkalne.

Następnego dnia czyli w Wielki Piątek po 10.00 opuściliśmy Świętego Antoniego i ruszyliśmy w

stronę Palmy na Majorce.

Do przejścia było około 80 mil a w Palmie chcieliśmy być w niedzielę rano. Ponieważ my się nie śpieszyliśmy to wiatr okazał się pomyślny i w miarę silny, żeglowaliśmy więc pod genuą wzdłuż brzegów Ibizy. Po prawej burcie mogliśmy podziwiać klify północno-zachodniego wybrzeża wyspy. Widoki były piękne, ale miejsc na postój jest niewiele i bez porządnej (i aktualnej) locji lepiej się nie zapuszczać między

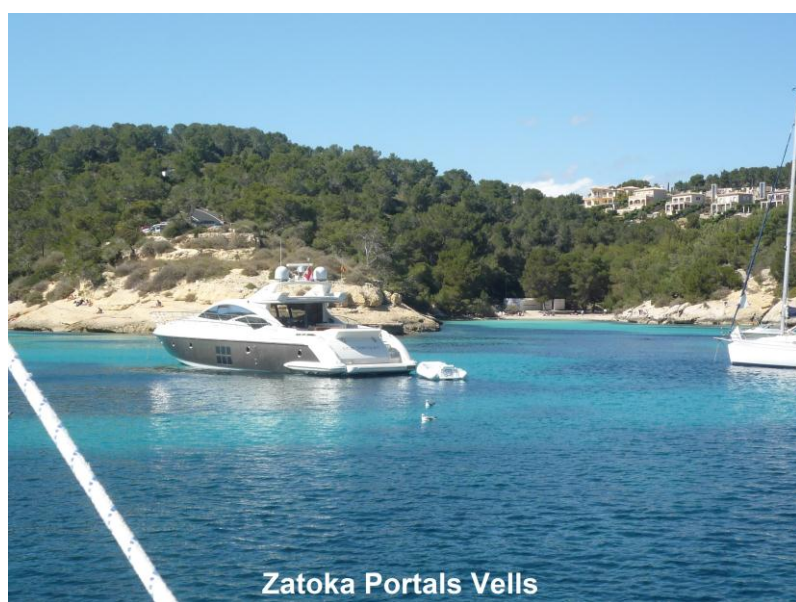


Kapitan, Marek, Almirante Artur, Ania

skały. Jeszcze przed zachodem słońca zaoczyliśmy Majorkę a właściwie jej szczyty ponieważ główne pasmo górskie ciągnie się wzdłuż północno-zachodniego brzegu i jego najbardziej wysunięte na południowy zachód wierzchołki zauważyliśmy. Po zmierzchu, żeglowaliśmy dalej rozglądając się czujnie i analizując

zauważone światła statków, gdyż przecinaliśmy trasy prowadzące z Palmy na kontynent. Obyło się bez bliskich spotkań i nad ranem stanęliśmy w dryfie, żeby doczekać świtu. Nie chcieliśmy wchodzić do Palmy (koszty) lecz stanąć gdzieś na dobę na kotwicy.

Wybór Kapitana padł na zatoczkę Portals Vells przy północno-zachodnim cyplu zatoki Palma. Kotwicę rzuciliśmy około 8.00, w zatoczce stał jeszcze jeden jacht pod niemiecką banderą. Zatoczka miała malutki i



Zatoka Portals Vells

chyba prywatny porcik, a z locji wynikało że Larą tam nie wejdziemy – i nie próbowaliśmy. Byliśmy osłonięci od wiatru, słońce grzało i ogarnęło nas błogie lenistwo.

W ciągu kilku godzin zatoczka zapełniła się jachtami – w większości motorowymi. Doszliśmy do wniosku, że stanowi ona cel weekendowych wypraw weekendowych żeglarzy z Palmy. Pod wieczór kolejne setki koni mechanicznych były budzone do życia i jachty mniej lub bardziej majestatycznie odpływały. Zostaliśmy tylko my. Ustaliliśmy wachty kotwiczne po 2 godziny i poszliśmy spać.

Ponieważ Ela czyli moja lepsza połowa miała lądować w Palmie o 9.30 a z zatoczki do mariny w



Marek, Artur, Ela, Kapitan, Rysiek

Palmie było jeszcze około 4 mil podnieśliśmy o siódmej rano kotwicę. O 9.00 dotarliśmy do mariny a o 10.00 dołączyła do nas Ela. I natychmiast zarządziła wielkanocne śniadanie. Dojechała z lotniska autobusem za całe 2 Euro. Autobus stawał przy wejściu do Real Club Nautico czyli Królewskiego Klubu Żeglarskiego w którym cumowaliśmy.

Obok nas cumował piękny oldtimer: sloop „Seven Seas”: drewniany, cały w mosiadzach i mahoniach. Na jego pokładzie uwijało

się kilku marineros pucując wszystko do połysku. Gdy wychodziliśmy do miasta zakładali właśnie olinowanie ruchome. Gdy po dwóch godzinach wróciliśmy, marineros pucowali dalej jacht tyle, że po rejsie! W



Najczystszy jacht na Balearach

Powrotem, bo w ciągu 90 minut dalej się nie dało.

Gdyby na Larze ustalić takie proporcje sprzątanía do żegluga to jedlibyśmy prosto z pokładu w kokpicie.

czasie naszej nieobecności na kei pojawił się właściciel z kolegą i wypłynęli; według mnie do główek i z



Najweselszy jacht na Balearach



Katedra La Seu w Palmie

W Palmie obejrzelismy (niestety tylko z zewnątrz) katedrę La Seu wzniesioną w stylu gotyckim dokładnie na miejscu w którym jeszcze w 1229 roku stał meczet. Katedrę budowano przez ponad 400 lat! No, ale warto było poczekać. Na tyłach katedry znajduje się starówka. Zauważyliśmy w Palmie, a chyba dotyczy to całej Hiszpanii, że czasem zostawia się stare, piękne fasady budynków które wypełnia się nowoczesnymi wnętrzami.



Na placykach starówki często rosną drzewa (po-
noć oliwne) które same są żywymi rzeźbami.

W sklepikach z pamiątkami można kupić –
oczywiście oprócz standardowej „chińszczyzny”
bardzo fajne, kolorowe kubki. Ich kontrastowe i
żywe kolory są charakterystyczne dla Palmy – w
każdym razie nigdzie nie znaleźliśmy podobnych.

W Poniedziałek Wielkanocny około 10.00
rzucamy muring, cumy i wychodzimy z Palma de
Mallorca.

Kurs na Port de Soller – małą zatokę na północno-zachodnim brzegu Majorki. Żeby tam dopłynąć
musimy pożeglować najpierw na południowy-zachód następnie zwrot na północny-zachód i w końcu na
północny-wschód równoległe do brzegów wyspy. Na którymś z tych kursów powinniśmy mieć pomyślny
wiatr! Nie mieliśmy. Jedyne co dało się zrobić to żeglować na wybranym maksymalnie grocie który łaska-
wie wspomagał silnik.



wie wspomagał silnik.

Do Soller doszliśmy już 10 kwietnia
około w pół do drugiej w nocy. Do zatoki
wchodzi się korzystając z nabieżników. Wej-
ście ma około 400 metrów szerokości, a zatoka
oferuje bezpieczne kotwicowisko z piaszczy-
stym dnem. Stanęliśmy na kotwicy, żeby nie
budzić po nocy marineros. Rano wystawiłem
głowę na pokład i zwrócił moją uwagę trzy-
masztowy szkuner o stalowym kadłubie... i
polskiej banderze na flagsztoku. W porcie stał
„Kapitan Borchardt”. Wszyscy się ucieszyli-
śmy a najbardziej Almirante który odbył na
szkunerze rejs o tyle nietypowy, że nie wy-
szedł z portu z powodu pogody. Za to znał
bardzo dobrze jacht i jego stałą załogę. Po za-
cumowaniu do kei Almirante Artur i Marek
ruszyli przywitać się z załogą „Borchardta” a
Ela z Anią wyruszyła rozejrzeć się po mieście.
Za chwilę zniknął również Kapitan (w poszu-
kiwaniu dostępu do internetu) i zostałem sam
na Larze. O ile poprzedniego dnia wiało byle

jak to teraz wiatr tężał z każdą chwilą. W małej zatoczce fali nie było, ale na wszelki wypadek dołożyłem dodatkowe cumy z nawietrznej żeby ograniczyć obciążenie muringu.

Ponieważ dostaliśmy zaproszenie na obiad na „Borchardta” zostawiliśmy Larę i powędrowaliśmy zjeść na „prawdziwym żaglowcu”. Rzeczywiście warunki życia na szkunerze były komfortowe dla załogi stałej i żeglarzy (których mogło zaokrętować 40) w 2, 3 i 4 osobowych kabinach. W mesie była telewizja satelitarna, internet i nic się nie kiwało.

Południowy wiatr dmuchał całą noc i „siadł” dopiero rano gdy wyszliśmy z Port de Soller, ale został z nami i żeglowaliśmy pod genuą na północny-wschód wzdłuż wybrzeża. Naszym celem był Port de Pollenca w głębokiej zatoce na wschodnim wybrzeżu Majorki. Płynęliśmy pod żaglami, ale żeby nam się ze szczęścia w głowach nie przewróciło Neptun do martwej fali z nocy dołożył wiatrową i jako premię odbicia od klifów. Tego już było dla Eli za dużo i po fachowych instrukcjach załogi złożyła hołd Władcy Mórz.

Żeby dopłynąć do Pollency trzeba było obejść przylądek Formentor, którego klify sięgają 200 me-



tów npm. Za przylądkiem który zabrał nam wiatr, odpaliliśmy silnik i popłynęliśmy w stronę Pollency. Dotarliśmy tam około 20.00 i zacumowaliśmy na dość płytkiej wodzie na cumach i muringu. W Pollency sezon jeszcze się nie zaczął: słupki z energią i wodą były zabezpieczone pokrowcami a murینگ nie był wybierany od kilku miesięcy sądząc z ilości morskich żyjatek trzymających się go kurzowo. Port de Pollenca okazał się miastecz-

kiem nastawionym zdecydowanie na turystów i plażowiczów dla których główną atrakcją miał być przylądek Formentor i jego punkty widokowe.

Następnego dnia przed południem wybraliśmy się z Elą i Anią autobusem do Pollenca czyli większego miasteczka odległego o 6 kilometrów w głąb wyspy. Po powrocie około 18.00 rzuciliśmy cumy, uzupełniliśmy paliwo i ruszyliśmy w stronę Barcelony. Płynęliśmy na silniku i kawałku grota postawionego raczej jako stabilizator niż napęd. O 20.00 objąłem wachtę pod przewodnictwem Artura a o 23.00 poszedłem zrobić kawę... zalać mi się ją udało ale wypić już nie, Lara zaczęła się zataczać i w ciągu kwadransa rozdmuchało się do uczciwej szóstki. Fale też szybko wzrosły. Artur polecił mi zwinąć grota co zrobiłem bez kłopotu z kokpitu, ale zostało nam bimini - jest to daszek z tkaniny rozpinany na stelażu z rurek nad rufową częścią jachtu. W mojej opinii powinniśmy pójść kawałek z wiatrem i zwinąć je lub wywołać Marka z kolejnej wachty i zrobić to w trójkę, ale Artur powiedział NIE. Ponieważ szarpane bocznym wiatrem bimini przejawiało chęć odfrunięcia docisnąłem je bomem grota przez poluzowanie topenanty i wybranie talii i obciążacza bomu. Bom unieruchomił stelaż, ale tkanina łopotała dalej.

I tak gnaliśmy przez noc miotani falami i szarpani wiatrem a łopot bimini dołączał swoje nuty do groźnej symfonii morza.

O północy z luku wystawili głowy Ania i Marek. Admirał zarządził, że na pokładzie zostają on i Marek a Ania i ja siedzimy w mesie. No to siedzieliśmy. Ponieważ do pierwszej nikogo nie zmyło z pokładu – może dlatego, że żadnej fali nie chciało się wejść na pokład – dalszy dyżur pełniłem w kabinie gdzie nie słyszałem łopotu bimini za to po każdej fali Lara waliła dnem o wodę tak, że głowę miałem dokładnie poobijaną.

Tak naprawdę oceniałem stopień zagrożenia nas i łódki na maksimum 1,5 w 10 stopniowej skali. Dlaczego? Bo Kapitan nie wychylił się z kabiny przez całą noc. Biały Wieloryb powiedział przy jakiejś okazji, że nie ma zamiaru się wtrącać do żeglowania jeżeli nie ma takiej potrzeby. Więc najwidoczniej nie było.

O świcie okazało się że bimini przetrwało chociaż już nie miało siły łopotać. Zwinęliśmy je prowizorycznie i żeglowaliśmy dalej kursem na Barcelonę czyli praktycznie burtą do fali. W pewnym momencie poczułem się marnie, ale po szybkiej autodiagnozie doszedłem do wniosku że jestem głodny. Diagnoza okazała się trafiona.

W trakcie dnia wiatr powoli słabł, postawiliśmy żagle i przedpołudniowa wachta zrobiła bardzo dobry przebieg. Przed wieczorem wiatr ucichł za to wokół nas zaczęły się pałętać burze, które jednak powę-

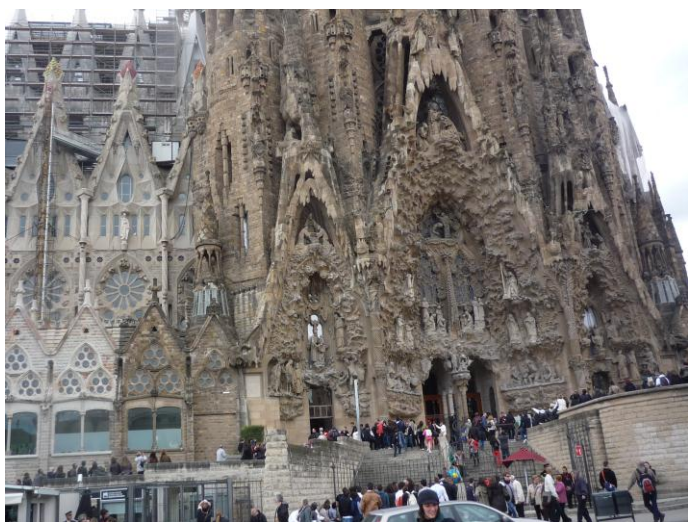


drowały na wschód. Widzieliśmy już ląd i światła Barcelony, na morzu też był spory ruch. Jak zwykle nabrałem się na to że jak widać światła to już za jest port. To zaraz przeciągnęło się do wpół do drugiej w



nocy gdy stanęliśmy przy stacji paliwowej Mariny Olympic w Barcelonie. Po zatankowaniu, marinero z nocnej zmiany pokazał nam miejsce postoj i podał muring. To był KONIEC REJSU.

Ale nie wyprawy! Rano z Anią i Elą wyruszyliśmy w miasto. Barcelona jest piękna. Największe wrażenie robi przestrzeń: ulice są szerokie, skrzyżowania olbrzymie, wszędzie dużo zieleni, trawników, jezior, fontann. Architektura (ta nowoczesna) jest



Arena de Barcelona



Pałac Narodowy



Ela w naszym "hotelu"

bardzo zróżnicowana, każdy wieżowiec jest inny!
Nie wszystkie muszą się podobać, ale na
pewną się nie znudzą. O katedrze Sagrada Familia i
budowlach Gaudiego nie będę się rozpisywał zgod-
nie z zasadą że 1 obraz = 1000 słów.

Barcelonę zwiedzaliśmy autobusami „Bus
Turistic” za 31 Euro za dwa dni (za 1 dzień 24 Eu-
ro). Autobusy jeżdżą często, wyznaczone są trzy
trasy obejmujące większość zabytków i ciekawych
miejsz w mieście. Trafiliśmy między innymi na
Arena de Barcelona. Wybudowano ją w latach 1889
- 1900 w stylu mauretańskim jako arenę walk by-
ków. Ostatnia walka odbyła się 1977 roku, a w la-
tach 1999 – 2011 przebudowano ją na centrum han-
dlowo rozrywkowe pozostawiając oryginalny wy-
gląd zewnętrzny.

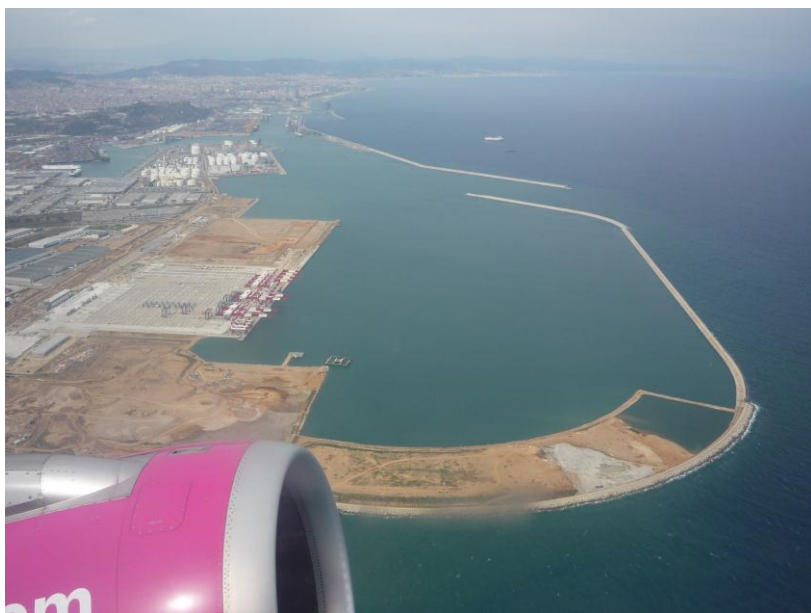
Niedaleko od Areny znajduje się Pałac Na-
rodowy wybudowany z okazji Wystawy Międzyna-
rodowej w roku 1929 a w nim Muzeum Katalonii.

W sumie widać jak miasto korzystało z każ-
dej okazji (wystawa, olimpiada) aby rozwinąć się i
uatrakcyjnić.

No, ale po całodziennym zwiedzaniu trzeba
gdzieś spać a na Larę w niedzielę mustrowała nowa
załoga. Powędrowaliśmy z Elą (Ania odleciała do
Polski w nocy z soboty na niedzielę) do biura czarte-
rowego i wynajęliśmy jacht! Hiszpanie w pierwszej

chwili chcieli 200 Euro, ale wytłumaczyliśmy im że chcemy tylko się przespać i stańło na 60 Euro.

W poniedziałek po „zdaniu” hotelu ruszyliśmy na lotnisko położone około 20 kilometrów od Barcelony. Do centrum (na plac Catalonia) metrem a potem autobusem wprost na lotnisko.



Do zobaczenia Hiszpanio!

