

Plavba Botnickým zálivem a na Ålandské ostrovy

přelom června a července 2017

Plavba Botnickým zálivem a na Ålandské ostrovy	1
24. 6. Příjezd	1
25. 6. Plavba na ostrov Lidö.....	2
26. 6. Do Öregrundu	3
27. 6. Öregrund	5
28. 6. Na ostrov Fälskaret (1).....	5
29. 6. Na ostrov Fälskaret (2).....	5
30. 6. Na ostrov Fälskaret (3).....	6
1. 7. Ostrov Fälskaret a plavba do Vaasy	6
2. až 5. 7. Vaasa	7
6. 7. Na Ålandské ostrovy (1).....	7
7. 7. Na Ålandské ostrovy (2).....	8
8. 7. Na Ålandské ostrovy (3).....	8
9. 7. Na Ålandské ostrovy (4).....	9
9. 7. Käringsund	9
10. 7. Käringsund	10
11. 7. Z Käringsund do Gräddö	11
12. 7. Gräddö	11
13. 7. Zpět do mariny Säbyviken	12
14. 7. V cíli	12
15. 7. Závěr	12

24. 6. Příjezd

Týden před koncem června jsem dorazil do mariny Säbyviken poblíž Stockholmu. Z letiště mě přivezl Pavel Šulc, který je ochotným pomocníkem českých jachtařů, kteří se tu chtějí plavit. Brzo jsme našli Christera – majitele charterové společnosti. Christer mě dovedl na loď.

Měl jsem objednanu loď typu Albin Cirrus. Loni na podzim jsem měl možnost si na takové zaplachtit v Greifswaldské zátoce a jejím chováním v silném větru a krátkých vlnách jsem byl nadšen. Hned po příchodu na loď bylo vidět, že její údržba není dobrá. Zásadní věcí ovšem bylo, že není vybavena elektronickým autokormidlem. Pro zamýšlenou plavbu bylo nezbytné. Také jsem to hned při prvním emailovém kontaktu zdůraznil. Kdesi vznikl nějaký informační šum.

Christer chvíli přemýšlel, a pak řekl:

„Vadilo by ti mít větší loď?“

„A o kolik větší?“

„To přesně nevím, pojd' se podívat.“

Tak jsem se dostal na plachetnici typu Albin Ballad jménem Bamse. Oproti opouštěné lodi dlouhé 780 cm, tahle měří 914 cm. Při zběžném pohledu vypadala o dost lépe. A měla autokormidlo. Nebylo moc o čem uvažovat. Věci – včetně nakoupených potravin –, které jsem už nastěhoval na původní loď, jsem zase vyložil na ponton a přemístil na Bamse.

Večer mě Pavel pozval domů na výbornou večeři, kterou uvařila paní Lída. Pohovořili jsme – hlavně o jachtingu, samozřejmě –, Pavel mě upozornil na některá úskalí v okolí – zejména na neoznačenou mělčinu, která je v mapě chybně zakreslena, a pak mě vzal na jejich loď. Jmenuje se Juliana a je nádherná. Je na ní na první pohled znát péče a láska, se kterou se o ni starají.

25. 6. Plavba na ostrov Lidö

V neděli dopoledne jsem se seznamoval s lodí. S některými věcmi jsem nebyl spokojen. Zejména mě udivil fakt, že chybí některé základní věci. Z těch nejdůležitějších to byly vysílačka, záchranný ostrůvek, harnessy, hloubkoměr a windmetr. Christer mi na konci plavby vysvětlil, že velká většina lidí se s jeho loděmi pohybuje jen ve Stockholmském archipelagu, maximálně doplují na Ålandy a zpět. Tedy nic takového jako já. Něco na tom je, ale i tak...

Plout jsem ovšem chtěl, takže jsem loď připravil na odplutí, provedl navigační přípravu a kolem poledního vyrazil.

První dvě až tři míle jsem plul na motor – trasa se klikatila a v některých úzkých úsecích by ani nešlo křížovat. Velmi opatrně jsem se protáhl kolem neoznačené mělčiny a pokračoval směrem k hlavní plavební dráze. Tam jsem vyroloval 2/3 genoy a vypnul motor. Moje trasa vedla SV směrem; vítr foukal od západu silou od 3 do 5 stupňů Bft.

Mým cílem byl asi 37 mil vzdálený ostrov Lidö. Na jeho východní straně je krásně krytá zátoka vhodná ke kotvení – Lidö Österhamn. (Tady chci podotknout, že švédština používá spoustu přehlasovaných samohlásek [jakož i „a“ s kroužkem – å]. Je dost pravděpodobné, že diakritiku občas nebudu mít správně. Případní švédsköznalci snad prominou.)

Poklidná plavba vedla bludištěm ostrovů, ostrůvků, skalisek a mělčin. Na hlavní trase je ovšem vše výborně značeno spoustou laterálních i kardinálních bójí, majáčků a dalších znaků. Provoz byl silný. Potkával jsem hodně plachetnic, motoráků a – v jednom úzkém místě – taky trajekt. Ty tady ovšem plují pomalu a vůči malým plavidlům ohleduplně. Během dne bylo dost zataženo, k večeru se obloha vybrala na 3/8.

V některých úsecích vítr foukal zezadu, takže genoa přelétla na druhou stranu. Během etapy jsem ji přehazoval na druhou stranu jen asi třicetkrát.

Před zátoku jsem doplul v půl osmé. Nastartoval jsem a zaroloval genou. Zátoka byla dosti plná. Jedna loď stála u malého mola, šest až sedm stálo způsobem kotva – břeh a pět či šest pouze na kotvě. To jsem měl v úmyslu i já.

Vyhlédl jsem si nejvhodnější místo, proti slabému větru na ně doplul, přenesl na příd' kotvu s řetězem a lanem (uff), připevnil konec lana na vazák a kotvu spustil. Uvolnil jsem odpovídající délku řetězu

a lana a došel na zád', abych kotvu zatáhl. Nedržela – odtáhl jsem ji nejméně o deset metrů. Druhý pokus dopadl úplně stejně. Při třetím jsem najel na trochu jiné místo a vypustil o několik metrů lana víc. V tom místě je hloubka asi pět metrů, vypustil jsem asi 30 metrů řetězu a lana. Více jsem dávat nechtěl kvůli okolním lodím. Teď už se kotva chytla. Vyzkoušel jsem ji motorem a prohlásil manévr za úspěšně dokončený. Pro jistotu jsem na pravobok dal fendry, protože na té straně stála nejbližší loď. Byla to taky plachetnice, ale za slabého větru se lodi točily každá jinak.

Po večeri jsem si se skleničkou rumu sedl do kokpitu a kochal se. Celou noc bylo světlo, že by se i bez umělého osvětlení dalo číst.

26. 6. Do Öregrundu

Ráno jsem při vytahování kotvy musel trochu zabrat – držela dobře. Byl na ní nános bahna a vodních rostlin. Z nejhoršího jsem ji opláchl, i s řetězem a lanem uložil do tašky a donesl do bakisty v kokpitu. Loď nemá kotevní studánku.

Pak jsem nejdřív na motor vyplul před zátoku, tam vyroloval kus genoy a vydal se mezi ostrovy na sever. Asi po osmi mílích jsem vyplul na volnější moře. Z východní strany ostrovy končily – nejbližší byly asi dvacet mil daleko – Ålandy. Na levoboku pokračovalo pobřeží, ale ustupovalo SZ směrem. Foukal slabý západní vítr.

Abych mohl plout na předobochní vítr, postavil jsem hlavní plachtu. Možná veden tušením věcí příštích, dal jsem hned první ref. Jiný jsem ani dát nemohl – na plachtě víc refovacích řad nebylo. Ani refování nebylo úplně standardní. Na ráhnu nebyl refovací hák. Přední i zadní oko jsem musel k ráhnu přivázat popruhem. Fungovalo to, ale nadšený jsem z toho nebyl.

Od západu přicházely jednotlivé velké kumuly, které se během jedné či dvou hodin změnily v ohromné kumulonimby. Ten první mě jen trochu osprchoval, takže nic hrozného. Další ovšem vypadal, že se na mě vyloženě těší. Vyvinula se z něj obrovská supercela, skrz jejíž srážky nebylo vidět. Když bylo jasné, že mě průjezd pod ní nemine, hodně jsem zaroloval genou. Zajímavé je, že mě vůbec nenapadlo otočit loď a nechat obludu přejít. Asi bych se dokázal vyhnout samotnému středu mraku, kde se dějí nejhorší nepravosti.

Déšť i vítr rychle sílily, viditelnost se prudce snížila. Když se přidaly i kroupy, už jsem trochu začínal tušit, že se něco děje. Ještě víc jsem zaroloval genou – nechal jsem ji venku maximálně z jedné pětiny. Na spuštění hlavní plachty jsem nepomýšlel, obával jsem se, jak by se neřízená loď chovala. Vypnul jsem autopilota a chopil se kormidelní páky.

Protože jsem byl dost blízko břehu a protože jsem chtěl omezit náklony lodi, které začaly být dost značné, vypustil jsem otěže obou plachet a odpadl doprava, směrem od břehu. V téhle fázi už zásahy kroupami hnanými větrem do obličeje dost bolely. Odhaduji, že foukala osmička až devítka Beauforta.

Ve viditelnosti pod sto metrů jsem směřoval šikmo od břehu. Nevěděl jsem, zda budu pod centrem mraku čtvrt nebo půl hodiny, ale přál jsem si, aby čina brzo přešla. Neptun měl jiné úmysly. Vítr v poryvech ještě zesílil. Na lodi nebyl ani windmetr, takže mohu jen odhadovat, kolik foukalo. I s vědomím toho, že strach má velké oči, se domnívám, že pět až osm minut foukala desítka Beauforta. Celou dobu jsem racionálně uvažoval, co mám dělat, a hlavně, co dělat nemám. Protože jsem neměl harnessy, zavrhl jsem již dříve spuštění hlavní plachty. Vestu jsem sice měl, ale riskovat pád do studené vody bylo to poslední, co jsem si přál.

Po deseti až patnácti minutách od nástupu toho nejhoršího se vítr začal mírnit, déšť taky, viditelnost se zlepšila. Byl jsem na druhé straně supercely. Trochu jsem se vydýchal, znovu zapnul autopilota a došel do kajuty pro foťák. Alespoň jsem ji – mrchu – vyfotil.

Zase jsem zamířil ke břehu, k vjezdu mezi další ostrovy. Vítr mezi tím úplně ustal, takže jsem po krátkém čekání nastartoval a sbalil plachty. Vjezd byl navigačně snadný, takže měl dost času pozorovat další mraky. Moje až příliš důvěrně známá potvora mířila východním směrem, zhruba k Ålandským ostrovům. Později jsem se dočetl, že obvyklá životnost takových monster je několik desítek minut, ale rekordmanky mohou žít až deset hodin. Ve srážkách pod nimi může být ukryta vodní smršť (water spout) – menší obdoba tornáda. Toho jsem naštěstí byl ušetřen. Setkání s větrem o rychlosti až 250 km/h si většina lidí ráda odpustí. Já taky.

Všem radovánkám ale ještě nebyl konec. S neomylnou přesností na mě směřovala další supercela. Mezi ostrovy moc nebylo kam uhýbat. Plachty jsem měl spuštěné, byl jsem právě v trochu širším a hlubším místě, tak jsem prostě pokračoval. Naštěstí tohle byla trochu menší sestřička té předchozí megery.

Kroupy z ní nepadaly, i vítr byl trochu slabší. Nicméně pořád měla dost síly. V malých vlnách – mezi ostrovy se nemají kde rozeběhnout – jsem plul přímo proti větru. Za klidných podmínek motor na stejné otáčky loď rozjel na pět a půl až šest a čtvrt uzlu. Teď GPS ukazovala rychlost dva, maximálně dva a půl uzlu. Schovával jsem se za sprayhood a nechal kormidlovat autopilota. Tady mu to celkem šlo.

Když i tahle návštěva odtáhla, podmínky se zase zklidnily. Od některého mraku občas silně zafoukalo, ale zdaleka nic podobného dosavadním hrátkám. Doufal jsem, že na přistání bude klidněji. Mraky v okolí byly stále velké, ale protože se blížil večer, množství energie v nich postupně klesalo a situace se zlepšovala.

Relativně v klidu jsem doplul těsně před přístav a připravil loď na přistání. Při tom jsem musel jedním okem hlídat, zda mě vítr nesnáší na blízka skaliska. Podařilo se mi na nich neztroskotat, a tak jsem zamířil do mariny. Trochu mě vyvedla z míry bóje u vjezdu. Byla zelená a nacházela se na levé straně vjezdu, asi sedm metrů od skal. Protože prostor vpravo od ní byl mnohem širší, pomalu jsem zamířil tudy. Asi to bylo správně – do ničeho jsem nenarazil.

Na ponton přišla nějaká paní a začala cvičit jakousi sólovou spartakiádu. Později jsem odkoukal, že paní harbour masteryně takhle každému ukazuje, kde může zaparkovat. Když jsem se ocitl na doslech, vše mi vysvětlila. Moc jsem to ale neocenil – podle vlajky usoudila, že jsem Švéd, což – pokud mi rodiče něco podstatného nezatajili – nejsem. Po mém ujištění, že švédsky si nepoklábosíme, přešla do anglánštiny. Řekla, že můžu přistát tam, kde stojí, ale že je tam krátké mooringové lano. Další místo je těsně vedle nábreží, stát můžu taky z venkovní strany pontonu. Začínal jsem chápat její tělocvičnou produkci.

Nejbližší místo se mi líbilo, tak jsem tam zamířil s tím, že zkusím délku lana. Kolem stály delší lodi, takže já možná... Ani omylem – i pro devítimetrovou loď bylo lano krátké. Přešel jsem k místu vedle nábreží. Bylo výborně kryté a lano bylo dostatečně dlouhé. Později jsem přišel na to, že taky není ideální. Rampa spojující ponton s nábrežím při každé vlně úděsně skřípala.

Paní HM mi pomohla s vyvazovacími lany a přivítala mě v Öregrundu. Na dotaz, do kdy je otevřená kancelář, mě uklidnila: „Do not stress, it's OK.“ Zařídil jsem se podle toho. Přišel jsem zaplatit kolem čtvrt na deset – ještě bylo otevřeno.

Prošel jsem se po pěkném nábreží a vyfotil přístav ve slunečním svitu. V půl jedenácté bylo slunce stále ještě nad obzorem.

27. 6. Öregrund

Oproti původnímu plánu dokoupit zásoby a odpoledne odplout jsem se rozhodl, že si po prožité lekci praktické meteorologie dám den odpočinku.

Zásoby jsem dokoupil, našel výborně zásobený obchod „System bolaged“ a dokoupil plavební pomůcky – zejména pivo a víno.

Podnikl jsem několik krátkých procházek v okolí přístavu a v podvečer zamířil do jedné z restaurací v přístavu. K mému zklamání neměli ryby. Dal jsem si tedy místní krevety. Nebyly sice špatné, ale jedl jsem už lepší. Zapíjel jsem je vynikajícím francouzským bílým vínem. Bohužel jsem si nezapamatoval jeho jméno. Sklenka sice stála tolik, co v Česku lahev velmi slušného vína, ale kdo by na dovolené počítal každou korunu?

28. 6. Na ostrov Fälistkäret (1)

Marinu v Öregrundu jsem opustil po desáté hodině. Nejdřív jsem se asi jednu míli vrátil a v marině pro místní natankoval naftu. Doplnil jsem nádrž a vzal naftu do jednoho desetilitrového kanystru. Cca 25 litrů za 400 SEK.

Pak už jsem se vydal na sever. Nejdřív asi tři hodiny na motor, protože trasa mezi pevninou a ostrovem Gräsö není jednoduchá a foukalo mi zase přímo do nosu. Po jedné odpoledne, když se úžina otevřela, jsem vytáhl hlavní plachtu s jedním refem a asi 2/3 genoy. Vítr se začal stáčet přes sever k severovýchodu. Stále jsem sice neplul potřebným směrem, ale vypadalo to, že stáčení bude pokračovat, což se později stalo. Na vítr o síle 3 až 4 Bft se loď rozeběhla rychlostí i přes pět uzlů, takže jsem byl spokojen.

Později se vítr sice stočil k východu, ale zároveň začal slábnout, takže jsem rozrefoval hlavní plachtu a genou rozroloval na 4/5.

Kolem půl osmé večer jsem vyzkoušel bilgovou pumpu. Žádná voda netekla. Odstranil jsem tedy koberce v salonu a otevřel bilge. Trocha vody tam byla – pumpa by ji měla brát. Situace nebyla kritická, tak jsem to nechal být. Nic jiného mi taky nezbyvalo. Rozebírat pumpu mi nepřišlo jako dobrý nápad.

Kolem ¾ na devět jsem minul maják Finngrundet, který označuje poslední mělčinu na trase směrem na sever. Pak se bohužel odporoučel vítr. Teď už velice slabě foukal z jihovýchodu. Nestačilo to ani na to, aby plachty na vlnách neplácaly. Spustil jsem hlavní plachtu a ještě přes dvě hodiny pokračoval jen na genou. Rychlost klesla na 2,8 uzlu.

Před půl dvanáctou už nefoukalo ani to. Nastartoval jsem motor a genou sbalil. Do půlnoci jsem uplul 55 mil, z toho 43 na plachty.

29. 6. Na ostrov Fälistkäret (2)

Po druhé hodině jsem motor vypnul a v úplném bezvětří driftoval. Protože bylo jasno, stále bylo úplně normálně vidět. Odpočíval jsem a vždy asi za 20 až 30 minut kontroloval provoz. Občas nějaké loď plula v dohledu, ale připadalo mi, že se mi ohleduplně obloukem vyhýbají.

Kolem páté hodiny začalo trochu foukat, ovšem zase ze severovýchodu, tedy přímo ze směru, kam jsem plul. Vítr během dne postupně sílil z původní dvojky Bft až na šestku před půlnocí.

Po poledni jsem sextantem změřil výšku Slunce a Měsíce a hned měření zpracoval. Vyšla mi poloha s chybou oproti GPS 7 mil. Vzhledem k tomu, že nebyl pořádně vidět ani horní ani dolní okraj Měsíce,

není výsledek vůbec špatný. Úzký srpek byl nakloněn tak, že jsem musel okraj jen odhadovat. Taky úhel mezi azimuty těles nebyl právě příznivý.

Úspěšné měření pro mě bylo trochu útěchou (i když ne velkou), protože jsem během dne vyplul z oblasti, pro kterou byly v plotteru nahrané mapy. Dál na sever nic. Protože i papírové mapy končily severně od Ålandských ostrovů, byl jsem odkázán jen na mapy ve své ruční GPS. To mě dost znejistovalo – stačilo, aby mi vypadla do vody, přestala fungovat nebo jen aby došly baterie.

Před půl čtvrtou jsem udělal obrat na magnetický kurz 072°, abych se dostal dál od břehu.

Ve čtvrt na devět jsem zjistil, že bilge je plná vody. Do ochutnávání se mi moc nechtělo, ale nakonec jsem se odhodlal. Připadalo mi, že voda je sladká. Protože pumpa nefungovala, začal jsem ji vybírat houbou. To bych asi dělal ještě dnes. Uřízl jsem proto hrdlo prázdné PET lahve a vybíral bilge do kbelíku, který jsem vyléval do kokpitu. Dost jsem při tom sakroval. Podařilo se mi vybrat všechnu vodu, kromě několika posledních centimetrů.

Před devátou jsem udělal obrat zpět na kurz 325° M. Po jedenácté už foukalo dost silně, takže jsem zarefoval hlavní plachtu a zaroloval genou na ¼.

Do půlnoci jsem uplul 91 mil, z toho 80 na plachty.

30. 6. Na ostrov Fälistäret (3)

Celý den se nesl v křižování k SV ve větru mezi čtyřkou a šestkou; šestka foukala častěji. Dvakrát jsem před obratem k východu zahlédl na západě pobřeží. V těch místech je ve Švédsku pobřeží vysoké, takže je daleko vidět. Také se jmenuje Höga Kusten, což znamená právě Vysoké pobřeží.

Odpoledne, když už jsem se dostal relativně blízko ostrovům před Vaasou, foukalo už tak, že hlavní plachta na první ref byla moc velká. Spustil jsem ji tedy úplně. Loď však jen na malý kus genoy nechtěla stoupat. Křižoval jsem více méně na místě a čekal, jak se počasí vyvine. Vlny byly vysoké kolem metru a půl, což není nic hrozného, ale byly velmi krátké, takže po vyjetí na první se příd' lodi zabořila do další vlny, což loď zabrzdilo. Plavba to nebyla vůbec příjemná.

Kolem půl deváté vítr zeslábl asi na čtyřku, vlny se ale pořád držely. Už mě to moc nebavilo, takže jsem nastartoval a zaroloval zbytek genoy. Vyrázil jsem přímo k vjezdu mezi ostrovy. Do půlnoci jsem uplul 99 mil, z toho 86 na plachty.

1. 7. Ostrov Fälistäret a plavba do Vaasy

Ještě další hodinu a ¾ jsem plul k ostrovu Fälistäret [felišér]. Plavba byla příjemnější – vlny se zmenšovaly – a zajímavá. Krom značného počtu bójí se v jednom úseku plulo taky na světelný náměrník. Překvapilo mě, jak malá odchylka od správného kurzu se už projeví na vzhledu náměrníku. Ve čtvrt na tři jsem – už za slunečního svitu – přistál v malé marině. Jedná se o jediné molo, kde se stojí způsobem bóje – ponton. V tuto pohanskou hodinu mi – kupodivu – nikdo pomoc s lany nenabídl.

Přistání jsem oslavil skleničkou rumu a šel spát. Etapa trvala 64 hodiny.

Z mdloby jsem se probral asi v půl desáté. Poněkud mátožně jsem se začal resuscitovat. Po opatrné hygieně a vydatné snídani jsem se cítil natolik dobře, že jsem se vydal na procházku po ostrově. Nebyl to však žádný velký výkon, protože ostrov je dlouhý asi 900 metrů a největší převýšení tvoří výstup na vyhlídkový ochoz, ze kterého je krásný rozhled po okolních ostrovech. Vidět jsou ovšem i zubaté skály trčící téměř všude kolem. Takový pohled jachtařovi na náladě nepřidá.

Lákalo mě pomýšlení, že bych na ostrově zůstal ještě další noc. Disciplinovaně jsem ale pokračoval v plavbě. Bohužel zase foukalo do nosu. Na motor jsem proplouval mezi tu řidšími, tu hustšími skalisky. Plavební trasa byla dobře značena bóji, takže jsem mohl na některých úsecích vypínat GPS. Hrozilo totiž, že mi ještě před Vaasou dojdou baterie. Vzhledem k nepřítomnosti papírových map jsem to nechtěl riskovat. Provoz tu nebyl velký – potkal jsem jeden trajekt a několik jachtařů.

Teprve osm mil před Vaasou, kde se mění směr plavební dráhy, jsem mohl vypnout motor a na větší část genoy v krásné pohodě pokračovat k Vaase. Z dále je vidět velká uhelná elektrárna, kolem které se pak pluje k centru města. Tady jsem zase zapnul GPS, protože průjezd není úplně jasný.

Ve Vaase je několik marin. První, ke které jsem doplul, byla pouze pro motoráky a rozkládala se vedle rušné komunikace. Opatrně jsem proplul k dalším marinám a našel ponton pro hosty. Procvakl jsem hákem bóji a zamířil do mezery mezi jachtami. I tady se našli dva ochotní lidé, kteří mi pomohli s lany.

GPS stále ještě fungovala – do Vaasy jsem doplul s posledním miliampérem ve vemeni. Bylo půl deváté večer.

V kanceláři jsem zaplatil stání na tři noci (celkem 60 €) a vydal se na procházku do centra města. Došel jsem na nábreží blízko centra, kde seděly stovky lidí a pozorovaly Slunce klonící se k západu. Vzhledem k tomu, že bylo půl desáté a že jsem byl na 63° severní šířky, Slunce se klonilo ještě nejméně dvě hodiny.

Sečtu-li etapy na Fälskärret i do Vaasy, uplul jsem 282 míle.

2. až 5. 7. Vaasa

Dny ve Vaase jsem strávil procházkami po nábreží a příjemném centru města, nákupy zásob, návštěvami dvou muzeí a několika večery v restauracích. Nejvíce mě oslovil „Archipelago fish plate“, což byl sice jen předkrm, ale protože sestával ze syrového i marinovaného lososa, krevet, kousku pečené (asi) štiky a dalších dobrot, byl výborný. Zapíjen moselským zanechá v člověku hluboký dojem. V jiné restauraci jsem konečně dostal rybu – štiky –, ale čerstvě ulovená určitě nebyla. Kdy byla ulovena jehněčí žebírka, která jsem si dal o den později, nevím, ale nebyla špatná.

Původně jsem chtěl odplout v úterý nebo ve středu, ale počasí tomu nepřálo. Foukalo kolem 35 uzlů, často pršelo, teplota byla 12 až 14 stupňů. V takovém počasí se mi nechtělo ani na výlety do okolí Vaasy, kde se dá najít hodně zajímavých míst. Pobyt ve Vaase jsem prodloužil o další dvě noci.

Nejhezčím zážitkem byla návštěva „Ostrobothnian Museum“, které má úžasné přírodopisné, historické i národopisné sbírky. Proti tomu je druhé navštívené – „Námořní museum“ – jen dosti průměrné.

Taky jsem našel obchod s výmluvným názvem „Alko“ a doplnil jachtařské pomůcky. Levné to ale nebylo – jachting je náročná záliba. Nezapomněl jsem ani na dostatečnou zásobu tužkových baterií do ruční GPS.

Ve středu večer vítr ustal. Byl to velký nezvyk – celou dobu bylo slyšet jeho svištění ve vantech. Zaradoval jsem se, že ve čtvrtek dopoledne budu moci vyrazit na plavbu zpět na jih. Původně jsem chtěl plout taky do finského města Rauma, kde je taky hodně k vidění, ale kvůli zdržení jsem je vypustil z programu a chystal se plout přímo na Ålandské ostrovy.

6. 7. Na Ålandské ostrovy (1)

Ve čtvrtek ráno ovšem zase dost foukalo. Sice už nepršelo, ale na pohodlnou plavbu to nevypadalo. Už jsem se smířoval s tím, že ve Vaase zůstanu další noc.

Těsně před polednem se vítr zmírnil, takže jsem se připravil na odplutí. Před tím jsem musel ve vedlejší marině dotankovat. Místo u pumpy bylo dobře kryté, takže přistání se obešlo bez komplikací. Tady mi nikdo nepomáhal, ale vzhledem k stání bokem a dostatku místa to nebylo třeba. Trochu mě znejistil pumpař, který mi řekl, abych nezajížděl blízko k vedlejšímu pontonu, že tam plachetnice někdy uvíznou. Po natankování nádrže a dvou desetilitrových kanystrů jsem se plazil co nejbližší kolem lodi stojící na druhé straně – proti pontonu s mělčinou. Vzhledem k ponoru 1,55 m jsem ale asi měl jistou rezervu.

Před druhou hodinou opouštím Vaasu. Jako již tradičně fouká přímo ze směru, kam směřuji. Na motor proplouvám stejnou trasou, jakou jsem do Vaasy doplul. Až na malou výjimku – v nejsevernějším bodě cesty pluji trochu víc na sever než při plavbě sem, aby bylo jisté, kdy a kde jsem dosáhl nejvyšší severní šířky. Tak jsem dosáhl 63° 07,6' N, 21° 17,9' E.

O něco dál si fotím bóji, na které vůbec není poznat, co označuje. Z mapy vidím, že jde o jižní kardinální bóji. O několik mil dál pluji kolem bóje severní, která vypadá úplně stejně. Předpokládám, že živly z bójí smyly barevné označení. Na vrcholové znaky si tady moc nehrají.

Po sedmé hodině proplouvám kolem ostrova Fälskärret. Dost mě láká myšlenka strávit noc u mola. Na volné moře to už ale mám asi jen dvě míle, a tak pokračuji.

Na moři fouká ZJZ vítr, který postupně sílí. Stavím hlavní plachtu a 2/3 genoy a vyplouvám přibližně k jihu. Dvakrát musím křížovat, abych se vyhnul mělčinám a skaliskům. Kolem osmé už fouká šestka, v poryvech sedmička, vlny přesahují dva metry. Celkově je ale plavba příjemnější než cestou sem. Taky mě překvapuje, že není nutné refovat hlavní plachtu, jen genou jsem zaroloval na ½.

Vítr postupně slábne; kolem půlnoci fouká už jen ZJZ 4 až 5 Bft.

7. 7. Na Ålandské ostrovy (2)

Asi hodinu po půlnoci jsem se zase chopil sextantu, abych změřením výšky hvězd Vega a Arcturus určil svoji polohu. Měření nebylo úplně snadné, ani tyhle hodně jasné hvězdy nebyly na světlé obloze při pohledu sextantem příliš dobře patrné. Měření jsem zpracoval o něco později, ale stále během téhle etapy. Chyba polohy byla 6 mil. Posádka byla s výkonem navigátora spokojena.

I v druhé půli noci vítr ustává, vlny slábnutí pomalu následují. Kolem půl páté už nefouká vůbec, takže startuji motor. Do osmi hodin pluji na motor, další dvě hodiny bez motoru a s hlavní plachtou jen jako stabilizátorem driftuji.

V deset hodin zase startuji a do poledne zase vrčím na motor. Po poledni začíná trochu dýchat od JV. Plně plachty letí vzhůru a na vítr síly 1 až 2 Bft pluji závratnou rychlostí mezi 1,8 a 2,4 kn.

V podvečer vítr na hodinu úplně lehá, takže zase startuji. Kolem půl sedmé se rozfoukává JV 2 Bft, později VJV 3 Bft. To už lodi dává rychlost 3,5 až 4,5 uzlů, což se mi dost líbí.

K půlnoci jsem za den uplul jen 74 mil, z toho 44 na plachty.

8. 7. Na Ålandské ostrovy (3)

Celý následující den až do páté hodiny odpoledne fouká stále VJV 2 až 4 Bft. Čtyřka umožňuje plout i rychlostí kolem 6 uzlů, což je nádherné.

Po páté hodině zase přestává foukat (takový divoký sever, že?); od jihozápadu se začíná zatahovat. Blížím se k vjezdu mezi ostrovy na severozápadním okraji Ålandských ostrovů. Vypadá to, že na moři jsem sám, pak ve velké dálce vidím nákladní loď, později i jednu plachetnici.

Proplouvám mezi skalisky a bójemi, později se skaliska mění v ostrůvky a ostrovy, značení je velice dobré. Protože už jsem zase v oblasti, kterou pokrývají i mapy v plotteru, dost se mi ulevilo ohledně možností navigace. O něco dál na jih vplouvám i do oblasti pokryté podrobnými papírovými mapami Ålandských ostrovů. Troje mapy – navigační přepych.

Mezi ostrovy potkávám docela velkou nákladní loď. Setkání probíhá v místě, kde je dost prostoru na vyhýbání, takže jen se zájmem pozoruji, jak se loď tiše sune stále větší tmou. Je totiž už téměř úplně zataženo, jen při severním obzoru je úzká škvírka, kterou moře ozařuje i po západu Slunce trocha světla.

9. 7. Na Ålandské ostrovy (4)

Zátoka Käringsund, kde jsem chtěl strávit minimálně jednu noc a půl dne, není z moře vůbec vidět. Co zátoka? Vidět není ani vjezd do ní.

Správné místo nacházím po hmatu. Neustále totiž ohmatávám svoji ruční GPS a mačkám tlačítka zoomu a posunu kurzoru. Z malé vzdálenosti je viditelný majáček, který navádí k vjezdu. Paprsek bílého světla je tak úzký, že z něj každou chvíli vypluji. Do samotného ústí vplouvám jen podle GPS, až na poslední chvíli je vidět mezera mezi skalami, kam je třeba se trefit. To se mi ještě podařilo.

Velice opatrně pokračuji do hloubi zátoky. Splavný kanál je úzký a klikatý. Kolem něj se šklebí skaliska a pod hladinou jsou skalnaté mělčiny.

Není hezký zvuk, když škrtnete kýlem o kamenité dno, byť v malé rychlosti. Naštěstí šlo snadno vyjet – opatrně jsem couvl a místo obloukem objel. Přístup do přístavu je označen jako „knifflige Einfahrt“, teď už vím, co to znamená. Mírnou polehčující okolností je, že to bylo ve dvě v noci a bylo úplně zataženo. Za světla bych tudy projel bez škod na jachtařském egu. Ke škodám na lodi nedošlo, protože jsem plul asi dvěma uzly. Následným rozbořem záznamu stopy v GPS jsem došel k závěru, že mapový podklad je o několik metrů posunutý. Tři až pět metrů bohatě stačilo.

Uvnitř zátoky už je hlouběji, takže se tu manévruje bez problémů. Našel jsem volnou bójí, opatrně k ní najel, zacvakl do ní hák a pomalu se vydal k dřevěnému molu na okraji skály. Když se zdálo, že setrvačností doplují přídí až k molu, svižně jsem vyrazil na přídí. I háček jsem si vzal. Zbytečně. Loď se zastavila a k molu se jí vůbec nechtělo. Vyvazovací lano háku nestačilo – bóje jsou tu opravdu hodně daleko od břehu.

Vrátil jsem se na zád a začal dobírat lano háku, abych ho nenamotal. Po zastavení jsem navázal další lano, uvolnil několik dalších metrů lana a znovu vyrazil přídí k molu. A znovu marně – lano zase nestačilo. Na třetí pokus už jsem se k molu dostal.

Vyvázel jsem přídí a i přes to, že byly skoro dvě hodiny v noci, sedl jsem si do kokpitu se sklenkou vína a radoval se z úspěšně dokončené etapy dlouhé 244 míle. Ani ono škrtnutí o dno už mi nepřipadalo tak hrozné; snad jen poněkud trapné.

9. 7. Käringsund

Dopoledne jsem našel místo, kde zaplatit za stání. Zdráhám se napsat „harbour office“, protože se jednalo o stánek s občerstvením a suvenýry.

Už předtím jsem se byl podívat u pumpy – potřeboval jsem totiž dotankovat. Téměř 22 motohodin značně zaúřadovalo v zásobách paliva. Vzhledem k trucovitému palivoměru jsem jen odhadoval, že potřebuji 40 až 50 litrů nafty.

Na stojanu byl přilepen lístek s jakýmsi slovem. Slečna v občerstvení mě ujistila, že moje tušení je správné. Nafta došla. Na dotaz, kdy naftu přivezou, odvětila, abych zavolal firmě, která palivo doplňuje, oni že za palivo nezodpovídají. Představa anglo-finské komunikace mě moc nelákala.

Zaplatil jsem 30 eur za další noc (za kousek předchozí slečna nic nechtěla) a šel se projít po okolí. Krásná zátoka je obklopena hustým lesem, v němž je hodně skal.

Odpoledne jsem zašel do zdejší restaurace na jídlo. Nabízeli mimo jiné fish and chips, k nimž doporučovali italské rosé. Jídlo nebylo špatné, ryba bohužel zase nebyla čerstvě ulovená. Víno bylo výborné.

10. 7. Käringsund

Dalšího dne dopoledne jsem začal řešit tankování. V občerstvení byla jiná slečna. Požádal jsem ji, zda by do zásobovací firmy zavolala. Pochopila moje obavy a zavolala, dokonce svým telefonem. Od ní jsem se pak dozvěděl, že o došlé naftě vědí, že přijedou ASAP, ale že nemůžou říci, kdy to bude. Za hovor slečna peníze nechtěla.

Během dne jsem vždy asi po třičtvrtěhodině chodil kontrolovat, zda už přijela cisterna. Kolem druhé hodiny mě to přestalo bavit, tak jsem si v přilehlé hospodě dal pivo. České, asi za osm eur. Původně jsem plánoval, že bych odpoledne vyplul do Marienhamenu vzdáleného asi 25 mil.

Zbystřil jsem při každém zvuku motoru. Vždy to ale bylo osobní auto nebo motorka. Kolem čtvrté jsem si objednal pozdní oběd – pepperbeef (takhle to tu píšou), bramborové „nudličky“ a zeleninu. K tomu se bezvadně hodilo doporučené chianti (tři sklenky byly akorát). Hmm, opravdu vkusné!

Když jsem v pět hodin zaplatil a vyšel ven, právě přijela cisterna. Holt odpluju až další den, snad. Marienhamen jsem musel vypustit z programu – stejně jako už dříve finské město Rauma. To kvůli čekání na počasí ve Vaase. Moc mě to nemrzelo – na sever jsem se dostal tak daleko, jak jsem chtěl.

Jeden kamarád mi napsal, že mám být rád, že význam zkratky ASAP brali anglicky. Ve slovenštině to znamená „August, September, alebo potom“.

Cisterna se u stojanů otočila a poodjela asi dvacet metrů. Když řidič vystoupil, vyrazil jsem k němu. Možná se trochu lekl mého zarputilého výrazu, ale potvrdil, že přivezl 2500 litrů nafty. To by mělo stačit. Plnit nádrž jsem ho ale neviděl.

Šel jsem to prověřit. Další slečna v kiosku věděla kulové s přehazovačkou – nejmíň pětirychlostní. Doporučila mi, abych se zeptal někoho jiného. Rozuměj kohokoli, jen ne jí.

Oslovil jsem pána v montérkách, který působil věci znale. A opravdu, řekl, že vezme klíče a podívá se, kolik nafty v nádrži je. Po chvíli mi oznámil dobrou novinu – nádrž je doplněna. Pak řekl, že někdy dlouho trvá, než se vypumpuje z potrubí vzduch. Přijel svým autem a začal tankovat. Několik minut se opravdu nedělo nic. Stojan tiše předl, ale nic z něj neteklo, neřku-li stříkalo.

Pak se jak počítadlo, tak nafta, rozeběhly. Zítra by to prý „should be OK.“ Ten podmiňovací způsob mě nepotěšil, ale pořád lepší, než „I don't know.“

Zvažoval jsem, zda usednout k mapám a předpovědi počasí nebo v restauraci k dalšímu vínu. Situace se vyřešila sama – restaurace mezi tím zavřela.

11. 7. Z Käringsund do Gräddö

Ráno (rozumějte v půl desáté – jen magor vyplouvá dřív, na dovolené) se ze mě konečně stal tankista. Do plna jsem dotankoval nádrž a dva kanystry. Přitom jsem trochu ubryndl do vody. Duha to byla krásná, ale styděl jsem se.

Pak jsem superopatrně a superpomalu vyplouval ze zátoky. V místě, kde jsem při vjezdu zavadil kýlem, jsem měl kruhové svalstvo značně kontrahované. Ale nebylo třeba – ani jsem si neškrtl. Potom už jsem vyrazil vstříc zataženému dni.

Mraky vypadaly jako oblačnost teplého Franty, a taky se tak chovaly – skoro žádný vítr, vytrvalé mrholení, občas déšť. Jen je mi divné, že se za ním – Frantou – ochladilo. Ale co, nemusím rozumět všemu.

Cestou jsem na volném moři mezi ostrovy a pevninou soutěžil s jednou nákladní lodí, kdo první. Hádejte, kdo vyhrál!

Po vplutí mezi ostrovy se dosavadní mrholení změnilo v drobný ale velice hustý déšť. Viditelnost se prudce snížila asi na jednu míli, ne více. Později se počasí zase zlepšilo a vítr o síle 3 až 4 Bft začal foukat vhodným směrem. Vyroloval jsem většinu genoy a radoval se z pěkného jachtingu.

Před příjezdem k marině Gräddö se rozfoukalo nepříjemně silně – pětka to byla určitě. To mám nejradši – na přistání v jednom.

V marině jsem našel poslední volné místočko na chráněné straně pontonu, hákem se cvakl k bóji, u které už byl nějaký Němec, a zajásal, když jsem viděl, jak z lodi o deset metrů dál mává a bleskově startuje Švéd. Tedy pěšky po pontonu. Když jsem se dostal přídí asi 1,5 metru od pontonu, už tam stál s napřaženýma rukama. Velmi milé!

Dal mi pokyny k přistání – jistě výborné. Ale švédsky. Na moje „nem tudom“, vlastně „Sorry, I don't speak Swedish.“ plyně přешel do této lingua franca současnosti. Zase jsem nemusel skákat jako kamzík.

Podle pozdějšího vývoje počasí soudím, že von Franta nebyl teplej, ale okludovanej. No co, každej máme něco, ne?

V marině jsem zaplatil za stání na jednu noc s tím, že tam možná zůstanu ještě i další noc. Pak jsem se vyptal, kde je nějaký obchod. Tam ovšem měli jen pivo do 3,5% alkoholu. Dobré nebylo. Taky měli víno bez alkoholu. Víno mám rád, takže jsem se rozhodl, že tenhle nápoj koupím, jen kdybych chtěl spáchat sebevraždu.

12. 7. Gräddö

Protože nebylo kam spěchat a počasí nebylo nejlepší, strávil jsem další den v Gräddö.

Znovu jsem došel na nákup, poblíž si dal docela dobrý kebab a jinak jen odpočíval, četl a komunikoval. V ceně stání je i Wi-Fi, která ovšem, když se připojilo hodně lidí, byla pomalá nebo úplně padala.

Nejlepším bodem programu byla dlouhá horká sprcha. Ne snad, že bych se jinde nemyl, ale tady jsem si dal opravdu záležet.

13. 7. Zpět do mariny Säbyviken

Dopoledne jsem vyplul na mně již známou etapu do mariny Säbyviken, odkud jsem před třemi týdny vyrazil. Už zase foukalo zředu, takže jsem větší část plul na motor. Několik úseků, kde šlo plout ostře proti věru, nebylo dlouhých.

V jednom okamžiku jsem v úzkém místě uhýbal obrovskému trajektu, který však plul velice pomalu, takže se vše obešlo bez komplikací.

Odpoledne se vyčasil, což zdůraznilo krásy okolní přírody. Jen ostrovy okupované ohromnou kolonií kormoránů vypadají hrozně. Stromy jsou úplně suché, většina keřů taky, skály jsou bílé jejich trusem. Naštěstí jsem plul proti větru od ostrovů. Při plavbě na sever tomu tak nebylo, takže vím, jakých čichových vjemů se člověku dostane.

Pár mil před cílem se zase rozfoukalo, i trochu přšelo. Radost jsem z toho, jako obvykle, neměl. Opatrně jsem se protáhl kolem neoznačené mělčiny a asi po další míli a půl doplul do zátoky, kde je marina.

Dost silný vítr byl u mariny naštěstí z větší části odstíněn zalesněným kopcem, takže na přistání byl téměř úplný klid. Stojí se tu mezi prsty, ale ty jsou kratší než většina lodí. Vyvazuje se tedy tak, že lano od příďového vazáku vede dozadu a lano od záďového vpřed. Sólovému plavci to trochu komplikuje práci. Vzhledem ke klidu v místě stání mi manévr vyšel dobře.

Plavba skončila, jsme před další plavbou!

Pavel Šulc byl v marině – tentýž den ukončila plavbu česká dvojice, která měla loď taky od Christera. Telefonicky jsme se svolali a já zašel asi na hodinový pokec na jejich loď. Měli asi deset a půl metru dlouhou plachetnici. Jak s vybavením, tak s údržbou lodí byli spokojeni.

14. 7. V cíli

Pátek jsem měl jako rezervní, kdybych se ještě nějak zdržel. Protože se to nestalo, den jsem využil k úklidu lodi i sebe, balení a odpočinku.

Večer mě Pavel zase pozval domů na večeři. Tímto se jemu i paní Lídě omlouvám za svoji ukecanost, přeci jen jsem tři týdny s nikým česky nemluvil. ☺

15. 7. Závěr

Dopoledne dorazil Christer. Přebírání lodi se ale nekonalo. Jen jsem mu řekl o potížích s pumpou, o uraženém krytu pozičního světla, stavu paliva, škrtnutí o dno a o zatékání kolem stěžně, které jsem provizorně opravil stříbrnou páskou. Hovor se nesl v klidném duchu, pak jsme ještě nějaký čas mluvili o jachtingu ve Stockholmském archipelagu.

Kolem poledního přijel Pavel a odvezl mě na letiště. Tam jsem naštěstí byl s dostatečnou rezervou, protože jen ve frontě na odbavení jsem stál asi 70 minut. Pak jsem přešel do další fronty na bezpečnostní prohlídku. Ta naštěstí postupovala mnohem rychleji. Zbytek cesty už byl v pořádku.

Celkem 679 mil plavby, z toho 432 na plachty. Bezvětrí i (asi osm minut) desítka Bft. Slunečno a horko i větrno, déšť, chlad. Kotvení v zátocích i stání v marinách. Špatné pivo i vynikající víno. Průměrná jídla i lahůdky – jen čerstvé ryby bohužel vůbec ne. Ne moc dobře vybavená loď i nádherný jachting. Radost z uskutečněné plavby i touha se do oblasti za pár let vrátit.

Taková byla moje plavba Botnickým zálivem a na Ålandské ostrovy.

Závěrem děkuji Pavlu Šulcovi a jeho ženě Lídě za poskytnutou pomoc a laskavý přístup.