

Skotsko 2016

V červnu jsem se vypravil do Skotska. Stejně jako v roce 2012 jsem vyplouval z Inverness a měl plachetnici Merlin's Magic dlouhou 860 cm. Minule jsem byl s MM velice spokojen, jak po stránce vybavení, tak ohledně údržby.

S majitelem jsem se domluvil na poněkud netypickém termínu charteru. Před mojí plavbou i po ní byla loď rezervovaná a James chtěl mít čas na případné opravy. Trochu mě zarazilo, že loď mají mít také tři „zkušeni němečtí jachtaři“, kteří s ní chtějí plout „kolem“ Skotska. Tedy z Inverness na sever, proplout pověstným průlivem Pentland Firth, při západním pobřeží Skotska doplout k ústí Kaledonského kanálu a tím zpět do Inverness. Raději jsem zvolil termín před touhle plavbou.

Konečná domluva zněla tak, že v pondělí 20. června večer přijedu do Inverness a ve středu 6. července odjedu. Dávalo mi to 15 dní na plavbu, což se mi hodilo – alespoň budu mít časovou rezervu pro případ špatného počasí. Jako před čtyřmi lety jsem chtěl doplout na Shetlandské ostrovy. Tenkrát se mi to právě kvůli počasí nezdařilo.

Člověk míní...

V pondělí večer jsem skutečně na loď dorazil, ovšem bez zavazadla. To mi zašantročili cestou z Prahy do Londýna. Celou anabázi se mi nechce popisovat – výsledkem bylo to, že jsem batoh získal až v pátek dopoledne. ☹((

Vzhledem k přílivu a plavebním komorám mělo smysl vyplouvat až po poledni, takže jsem stihl vybalit, připravit loď a přibližně v jednu hodinu vyplout. Seaport Marina, kde MM sídlí, je už uvnitř Kaledonského kanálu. Cestou do zálivu Inverness Firth je třeba proplout dvěma plavebními komorami. Jmenují se Clachnaharry [klachnahery] Works Lock a Clachnaharry Sea Lock. Později jmenovaná proplavuje jen v období HW +/- 4 hodiny. Protože čas HW byl v pátek 14:05 BST (britského letního času), nemělo smysl vyplouvat před desátou hodinou. To by mě ovšem přivedlo do plavebně náročného místa kolem Kessock Bridge asi tři hodiny před HW, tedy v době, kdy voda v úžině proudí nejrychleji a s tím spojené jevy jako vlny a víry jsou nejsilnější. Usoudil jsem, že nemusím mít všechno a raději počkám.

Krátce po jedné hodině jsem odplul z mariny a na kanále 74 jsem se ohlásil první komoře. Proplutí komorou bylo snadné – komora je hodně krytá a rozdíl hladin není velký. Komorník mě upozornil, že v dolní komoře je tomu jinak. Poradil mi, abych přistál u strany komory, která je proti větru – vítr mě tak nebude tlačit na zeď komory.

V dolní komoře opravdu šikmo na osu komory foukal silný nárazový vítr. Komorník už o mně věděl a měl pro mě připravená vyvazovací lana. Bohužel. Lana byla tenká a krátká. Lana jsem chytil, ale než jsem se nadál, konec jednoho z nich mi proklouzl rukou a spadl do vody. Už jsem ho nemohl chytil. Loď se okamžitě stočila po větru. Naštěstí jsem byl v komoře sám, takže kolize nehrozila. Komorník mi lano hodil od jiného vazáku znovu – to už jsem ho chytil a udržel. Po spuštění na spodní vodu jsem bez problémů vyplul z komory, ale přál jsem si, abych použil svoje lana, s nimiž jsem neměl žádné potíže.

Vyplul jsem do vnitřní části Inverness Firth a zamířil ke Kessock Bridge. Vzhledem k tomu, že byla právě klidná voda v období vrcholu přílivu, nic dramatického se tu nedělo. Foukalo přímo do nosu, takže jsem plul na motor. Poblíž mostu jsem spatřil velkého delfína, jak se líně pohybuje vodou. Na můj pozdrav neodpověděl, asi neumí česky.

Původně jsem po vyplutí do Moray Firth chtěl zamířit přibližně SV směrem do přístavu Burghead vzdáleného asi 32 mil. Před odplutím jsem ovšem zjistil, že na lodi není ani Red Ensign, ani skotská vlajka. James mi navrhl, abych připlul do Cromarty, kde bydlí, že mi tam vlajku předá. Vydal jsem se tedy tam. V Moray Firth se vlny zvětšily až na dva metry, dost to drncalo. Stále jsem plul na motor, až před ústím Cromarty Firth jsem zkusil křížovat na kosatku. Nijak zvlášť to nešlo, takže jsem toho asi za čtvrt hodiny nechal. Poblíž ústí zátoky jsem potkal několik delfínů, kteří tady loví a dovádějí.

Před odplutím z Inverness jsem na Jamesovu radu zavolaal harbour masterovi do Cromarty, abych se pokusil rezervovat si místo u pontonu v marině. HM mě ale ujistil, že žádné volné místo nemá. Vyzval jsem se tedy na bóji poblíž Cromarty a s Jamesem jsem se domluvil, že si vlajku koupím ve Wicku.

Vítr zeslábl, takže noc na bóji byla klidná a příjemná.

Do Wicku

Ve $\frac{3}{4}$ na devět jsem odplul od bóje a zamířil ven ze zátoky. Foukal SV vítr, tedy zase ze směru, kam jsem chtěl plout. Na volném moři jsem začal s vytahováním plachet. Po plném vytažení hlavní plachty se tato oddělila od ráhna a pokračovala směrem nahoru. S sebou si táhla také čep, který spojuje ráhno se stěžněm. Rychle jsem vyběhl ke stěžni, aby čep nespadol do vody. Čep jsem chytil, ale matka zajišťující čep nebyla nikde vidět. Prohlédl jsem i palubu. Myslím si, že se uvolnila a vypadla už dřív – možná předchozího dne, kdy loď hodně poskakovala na vlnách.

V náhradních dílech jsem našel další matku, ale byla tam jen jedna. Protože čep byl krátký a nebyla v něm ani dírka pro závlačku, dost jsem se obával, abych o ni nepřišel. Pod matku jsem dal gumovou podložku a matku do ní silně zatáhl. Velmi často jsem pak matku kontroloval – držela výborně.

Křížování proti větru se mi nedařilo. I když jsem plachty nastavil správně, MM nechtěla stoupat. Byla schopna plout v nejlepším případě pod úhlem 60° na vítr. Usoudil jsem, že bych do Wicku křížoval dva dny, což mě nijak neuchvacovalo. Asi po hodině a $\frac{3}{4}$ jsem plachtění vzdal a nastartoval motor. Hlavní plachtu jsem nechal vytaženou jako stabilizátor.

Plavba byla docela příjemná. Protože vítr zeslábl na SV 3, vlny byly malé. Odpoledne se začalo vyjasňovat, i sluníčko se ukázalo. Toho jsem využil k měření sextantem. Pozdější zpracování mi dalo polohovou čáru vzdálenou právě tři míle od skutečné polohy. Musel jsem si ovšem nejdřív uvědomit, že západní délky ve výpočtech vystupují jako záporné. Vzhledem k tomu, že jsem neznal chybu hodiněk a jen ji odhadl, považuji výsledek za celkem dobrý.

K večeru se na obzoru objevil pás mlhy. Nejdřív to vypadalo, že se mlha drží dál od pobřeží, tudíž bych se jí mohl vyhnout, pak se ovšem mlha rozšířila na celý obzor a viditelnost rapidně klesla. V lodním deníku mám i viditelnost stupně 1, tedy od 50 metrů do 0,1 míle. V některých okamžicích ale bylo vidět

maximálně 30 metrů před přídř. V takovémhle mléku jsem plul skoro dvě hodiny. Jen fakt, že v těchhle místech je minimální provoz, mě dosti uklidňoval.

Měl jsem dojem, že zátoku u Wicku hledám po hmatu, ale pravdou je, že mapový plotter také dost pomohl. Pomalým tempem jsem vplul do zátoky, kde se viditelnost přeci jen trochu zlepšila – chvílemi bylo vidět i na 150 metrů.

V marině jsem zamířil do vhodného stání. Z protější strany pontonu přišli dva lidé a nabídli mi pomoc. Sice nebylo třeba – podmínky byly dobré –, ale abych neurazil... ☺ Po vyvázání jsem ovšem zjistil, že dobíjecí kabel nedosáhne ke sloupku s elektrickou přípojkou, takže jsem musel přejet do jiného stání. I to se zdařilo bez potíží. Bylo půl jedenácté. I přes mlhu a oblačnost bylo stále dobře vidět.

Wick

Další den dopoledne jsem zatelefonoval člověku z personálu mariny a zeptal se, zda přijde. Byla neděle, takže to nebylo jisté. U vstupu na pontony je brána na čip. Kancelář mariny, sprchy a záchody jsou venku. Nechtěl jsem se ocitnout na chodníku před bránou a nemoci dovnitř. Telefonní číslo bylo na nástěnce na pontonu. Člověk mi řekl, že přijde do deseti minut. Skutečně dorazil.

Nechal mě vyplnit formulář, odpustil mi platbu za jednu noc a za elektřinu, dal mi mapku Wicku a vzal si ode mě celkem 20 liber. Vůbec jsem se nebránil. ☺

Ve Wicku jsem doplnil zásoby a prošel se po městečku. Není nijak moc zajímavé, ale je to výborná zastávka před plavbou dál na sever. Bohužel krámek s fish and chips, kde minule smažili výborné čerstvé ryby, byl zavřený.

Z Wicku na Fair Isle

V pondělí dopoledne jsem zkontroloval olej a trochu promazal hřídel motoru – James mě o to žádal a dosti m kladl na srdce, abych to dělal. Od obsluhy mariny jsem koupil 20 litrů nafty a v blízkém obchůdku skotskou vlajku. Ta stála 10 liber 50 pencí, což není málo.

S odplutím jsem nepospíchal, abych na Fair Isle nepřiplouval v noci. Později se ukázalo, že jsem si s tím nemusel dělat starosti, protože celou noc je tu slušně vidět. Marinu jsem opustil těsně před jedenáctou hodinou a vezl jsem si s sebou také čip k bráně do mariny a klíč do sprch. U nástěnky na pontonu je taky jakási poštovní schránka, kam lidé před odjezdem klíče a čipy házejí. Tedy pokud nezapomenou, jako třeba já. Zjistil jsem to až dost mil od mariny a vracet se mi nechtělo. Poslal jsem člověku z mariny SMS, v níž jsem slíbil, že obě asi za týden vrátím. (Což jsem pak opravdu udělal.)

Před zátokou se pohybovalo několik malých rybářských lodí, takže jsem se na motor vzdálil asi míli a půl a pak teprve vyroloval genou a vypnul motor. Foukal SZ vítr kolem čtyřky Bft, na 3/5 genoy MM plula rychlostí 4,5 až 5 uzlů. Prostě pohoda.

Odpoledne vítr zesílil, takže jsem plachtu trochu zaroloval. V uctivé vzdálenosti jsem obeplouval ústí Pentland Firth. Směrem na východ od ústí vybíhá hřbet Sandy Riddle, který obvyklou hloubku přes 70

metrů zmenšuje na místy jen 14 metrů, což při silných proudech – ve springu až 12 uzlů – může způsobit nepříjemné vlny a víry. Hřbet jsem překonal v místech, kde je hloubka kolem 35 metrů. Bylo to necelé dva dny od hluchého přílivu, takže se nic dramatického nekonalo. Nepovažujeme-li za drama fakt, že loď pluje až o 40 stupňů jinam, než kam směřuje osa lodi.

O něco později vítr trochu zeslábl, takže jsem vytáhl i hlavní plachtu zarefovanou na první ref. MM se rozeběhla i šesti uzly. Celou dobu jsem používal elektronické autokormidlo, která zatím fungovala velmi dobře. V pozdním odpoledni, když jsem míjel Orkneyské ostrovy asi na úrovni města Kirkwall, začal foukat poryvový vítr. Vítr ani příliš neměnil směr, ale jeho síla kolísala od 16 do 28 uzlů. Na windmetru byl nastavený zdánlivý vítr, takže odečítal moji rychlost. V nejsilnějších poryvech tedy foukalo 33 uzlů.

S poryvy si ovšem autopilot neporadil. Začal mořem šněrovat jako opilý a jen velice neochotně vracel loď do správného kurzu. Když jsem musel chytit otěž hlavní plachty rukou, abych zabránil nechtěné halze, usoudil jsem, že je na čase něco s tím dělat. Řešení bylo snadné – autopilota jsem vypnul a chopil se kormidelní páky. S nárazovým větrem jsem si poradil podstatně lépe než autopilot, ale byl to slušný tělocvik. Asi po hodině a čtvrt jsem si řekl, že už jsem si kormidlování užil dost, a rozhodl se spustit hlavní plachtu. Sice se někdy až vášnivě diskutuje o refování hlavní plachty na zadoboční vítr, ale jako konzervativní plachtič jsem zvolil polohu lodi proti větru. Při spouštění plachty se ukázalo, že opravdu fouká – ta sedmička Beauforta byla znát.

Po spuštění hlavní plachty jsem ještě nějaký čas kormidloval, ale pak zvítězila lenost a já jsem zase zapnul autopilota. Při plavbě jen s genou si poradil dobře. Ještě před zapnutím pozičních světel ovšem autopilot začal stávkovat. Když se vypnul podruhé, usoudil jsem, že mi chce něco naznačit. Šel jsem se podívat k navigačnímu stolku a opravdu – jedna baterie signalizovala, že chce nakrmit. Mátl mě ovšem, proč si o nabití říká baterie motorová. Přepínáním baterií jsem zjistil, že zásuvka v kokpitu je skutečně napájena z motorové baterie. Hmm, zvláštní. Před desátou večer jsem tedy nastartoval motor – naštěstí chytil na druhé zmáčknutí startéru – a necelé dvě hodiny dobíjel. Když už motor běžel, plul jsem i na něj, ale nebylo to vůbec nutné. Celou etapu bych krásně uplul jen na plachty.

Ve čtvrt na jedenáct BST bylo slunce stále ještě nad obzorem. Obloha byla pokrytá mraky asi jen z poloviny, takže bylo světlo jako ve dne. I když slunce zapadlo, bylo stále dobře vidět.

Tou dobou jsem vyplouval ze zákrytu Orkneyských ostrovů a ocitl se v místech, kde se setkává Severní moře s Atlantikem. Z Atlantiku přicházelo oceánské dmutí, které interferovalo s vlnami generovanými současným větrem. Neplulo se v těch vlnách úplně příjemně.

Fair Isle je poměrně hornatý, takže je vidět z velké dálky. Dříve než maják na jižním cípu ostrova jsem spatřil vrcholky kopců a útesů. To mě od ostrova dělilo ještě 22 mil a skoro pět hodin plavby. Kolem ostrova se prohánějí přílivové proudy, je tedy dobré vědět, kterým místům se určitě vyhnout. Taková místa jsem obloukem obeplouval, ale i tak vlny v blízkosti ostrova dosahovaly čtyř metrů a byly nepříjemně krátké. Teprve když mě ostrov zaštilil před oceánským swellem, plavba se dosti uklidnila.

Bylo před pátou hodinou ranní, když jsem se blížil kvjezdu do přístavu. Přístav je částečně otevřený k severu, takže by se zdálo, že právě foukající jižní vítr nebude v přístavu vadit. Omyl. Přes nízké sedlo do

přístavu proudila velice svižná pětka Beauforta, která v přístavu ještě chvílemi sílila. Občas jsem utrousil jadrný výraz.

Asi čtvrt míle od přístavu jsem nastartoval motor, zaroloval plachtu, připravil fendry a vyvazovací lana. Z dálky jsem počítal stěžně – trupy lodí byly schované za částečně umělým vlnolamem. Vycházelo mi, že je v přístavu asi pět plachetnic. Taky omyl – bylo jich tam devět. Některé stály u kamenného mola, kde obvykle stává malý trajekt, jiné u druhého mola na pilířích, o kterém pilot říká, že není pro jachty moc vhodné. Téměř všechny lodi stály v raftech. Český výraz je, myslím, stání v balíku. S finanční situací jachtaře to nesouvisí.

Fair Isle byl pro mě první přístav v přílivových vodách, kde nejsou pontony. Vědomostmi, jak se vyvázat, jsem vybaven byl, ale nikdy jsem to nezkoušel. Ani tady jsem nemusel – u mol nebylo místo. Vybral jsem si loď, k níž se budu blížit přímo proti větru a zamířil pomalu k ní. Když jsem byl kousek proti větru od místa stání, zařadil jsem neutrální a jako střelený srnec jsem vyskočil z kokpitu a upaloval na příď. Tam jsem uchopil připravené lano, odlovil vazák vedlejší lodi a oddychl si. Vyvázat i záď lodi už bylo snadné. Přistál jsem tak měkce, že jsem ani neprobudil posádku vedlejší lodi.

Bylo čtvrt na šest ráno. Po více než 18 hodinách a 85 mílích plavby jsem dorazil na Fair Isle.

Fair Isle

Po úklidu lodi jsem si otevřel pivo, vzal něco k jídlu a na chvíli si sedl. Pak jsem se opláchl a šel si lehnout s tím, že budu spát klidně až do poledne. Další omyl. Ve čtvrt na devět mě probudilo klepání. Pomyslel jsem si cosi o neodbytném harbour masterovi a vylezl ven. Klepal na mě ovšem člověk ze sousední norské lodi. Loď přímo u mola odplouvá a my oba ho musíme pustit. Také se mě zeptal, kdy jsem připlul – ve čtyři ráno byl venku a neviděl mě. Moje připlutí a vyvázání opravdu nezaregistrovali.

Chvíli jsme kroužili po přístavu a pak se oba postupně vyvázali ke dvěma lodím stojícím u kamenného mola. Stál jsem jako čtvrtý od mola, takže jsem příliv zase nemusel řešit. Při přípravě jsem vypočetl, že ten den bude rozdíl hladin 1,7 metru. Tenhle rozdíl v pohodě řešilo vyvázání první lodi a dalších dvou blíže k molu. Za odlivu se ovšem na molo vylézalo dost nepohodlně.

Později jsem se s posádkou vedlejší norské plachetnice několikrát bavil a dozvěděl se, že sem připluli přímo z Norska – Fair Isle je jejich první britský ostrov. Vstupní formality tu nikoho nezajímaly.

Fair Isle je neobvyklý také tím, jaké jachtaře tu potkáte nebo spíš, jaké tu nepotkáte. Protože je dosti odlehlý, není tu opravdová marina a tudíž ani pontony, sváteční jachtaři a rádoby mořští vlci se sem vůbec nevydávají. Zajímavé je, že tu bylo několik holandských plachetnic, dvě nebo tři norské a teprve zbylé lodi byly britské.

Po dalším odpočinku jsem se vydal na výlet. Ostrov je zajímavý v mnoha směrech. Na ostrově o rozloze necelých 8 km² žije asi 70 stálých obyvatel, kteří zejména chovají ovce a z jejich vlny pletou známé svetry. Ovčí „značky“ najdete všude kromě jižní části ostrova. Ta je oddělena plotem, který zabraňuje ovčím označkovat (a sežrat) i jih. V severo-j jižním směru prochází ostrovem asfaltová silnice s několika odbočkami. Připadalo mi, že je to zbytečné – jaká tu asi může být doprava? Brzo po odchodu z přístavu

jsem začal potkávat auta. Nejdřív dvě, pak další dvě, potom ještě jedno. Po takové dopravní zácpě jsem se začal ohlížet po semaforech. Ty tu ale nejsou – ani u odbočky k letišti. V létě sem i vícekrát denně létá letadlo z letiště u Lerwicku.

Až na jednoho zjevně nevrlého člověka mě (i ostatní jachtaře) každý řidič pozdravil zvednutím ruky. Rád jsem pozdrav opětoval.

Ostrov je také známý množstvím hnízdících mořských ptáků. Útesy jsou obsypány různými druhy ptáků, kteří zde ve větru provádějí svoji akrobacii. Největší budovou ostrova je ptačí observatoř, která slouží také jako hotel a částečně jako restaurace. Jídlo tady po předchozí domluvě dostanete, alkohol ne.

Cestou jsem našel údolíčko, ve kterém roste asi jediný opravdový strom. Na několika dalších místech jsem viděl jakési keře snažící se předstírat, že jsou stromy. Z pohledu Středoevropana se ale přetvařují nepřesvědčivě.

Po několika kilometrech jsem dorazil k obchodu s potravinami. No, s potravinami. Jídla jsem na lodi měl dost, ale zásoba piva se povážlivě tenčila. Když majitel obchodu viděl můj pátravý pohled, řekl: „Projdi touhle chodbou a zahni vlevo. Tam najdeš, co hledáš.“

Postupoval jsem podle instrukcí... a vskutku. V policích tu bylo asi deset druhů piva, podobné množství vína a nevím kolik druhů tvrdého alkoholu. Vybral jsem náhodný vzorek místních piv na ochutnání a přibral lahev vína. Veškeré pivo ovšem bylo v lahvích.

Když jsem platil, přede mnou stáli právě moji norští známí. Měli taky docela těžký náklad. Majitelka obchodu, která se tu taky pohybovala, jim nabídla, že jim nákup odveze do přístavu autem. Mně to pak nabídla taky. Jen jsem fixem na igelitové tašky napsal jméno lodi. Po návratu jsem svůj nákup našel na stole v přístavu. Tašky sousedů tam byly taky.

Cestou zpět jsem se zastavil v ptačí observatoři. Chtěl jsem si dát něco k jídlu a připojit se na internet kvůli předpovědi počasí. Připojení se nezdařilo, ale jídlo jsem dostal. Měl jsem dušené maso se zeleninou s grilovanou jehněčí klobásou a dvě palačinky se sýrem a zeleninou. To vše bratru za 12 liber, což na místní poměry není moc. Bylo to velice dobré. O předpověď počasí jsem si SMS-kou napsal Jamesovi. Druhý den dopoledne mi poslal podrobnou informaci.

Večer jsem ochutnával nákup.

Ráno ve čtvrt na devět... ano, hádáte správně – ozvalo se klepání. Dvě norské lodi odplouvaly, takže jsem zase musel nějaký čas kroužit v přístavu. Pak jsem se vyvázal ke zbývajícím lodím. Stál jsem tedy druhý od mola.

Dopoledne jsem si udělal kratší výlet k blízkým útesům. Po návratu jsem v přístavu našel dosti zastrčenou nástěnku a „dopisní“ schránku. Na nástěnce jsem se dočetl, že lodi mají zaplatit za stání v přístavu mezi 12 a 25 librami – to podle velikosti. To je opravňuje stát zde až pět dní. Vyplnil jsem formulář a vhodil příslušný „dopis“.

Pak jsem začal uvažovat, kdy odpluji směrem k Orkneyským ostrovům. Předpověď na další dny mluvila o jižním větru. Z počátku mělo foukat slabě, pak silněji. Odpoledne jsem se rozhodl využít slabého protivětru a přes noc doplout do Kirkwallu.

Kolem půl šesté odpoledne jsem vyplul.

Z Fair Isle do Kirkwallu

Opravdu skoro nefoukalo – až do půlnoci foukalo z jihu nebo jihovýchodu do 2Bft. I tak jsem chtěl zkusit, zda by to trochu nejelo. Nejen, že nejelo, ale ještě mi otěž hlavní plachty při manipulaci s ráhnem smetla moji krásnou novou čepici do moře. V tu chvíli byly asi $\frac{3}{4}$ metru vysoké vlny. Přesto jsem čepici ve vlnách viděl. Zahlédl jsem ji ještě, když jsem loď otočil směrem k ní. Připravil jsem si háček a přibližoval se. Čepice však nevydržela a než jsem dorazil, utopila se. Budiž jí moře lehké. Hloupé bylo, že jinou teplou čepici jsem neměl.

Večer se vyjasnilo až na 2/8, takže celou noc – i například hodinu po půlnoci BST – bylo výborně vidět. Na nebi šly rozeznat jen ty nejjasnější hvězdy a planety. Dosti mě mátl, když jsem neviděl celá souhvězdí. Několikrát jsem cvičně změřil výšku hvězd sextantem, ale výsledky jsem nezapisoval. Šlo mi o získání praxe měření ve vlnách.

Před jedenáctou večer jsem se začal dostávat do zákrytu Orkneyských ostrovů. I z velké dálky jsem identifikoval několik majáků. Po druhé hodině ranní vítr začal foukat od západu a trochu zesílil. Bylo to právě v době, kdy jsem se dostal mezi ostrovy a stočil se směrem k západu.

Když jsem proplouval úžinou The String – dalším místem, kde se mohou tvořit přílivové jevy –, vítr foukal silou asi 4 Bft. V úžině se zcela nepravidelně tvořily krátké ostré vlnky, které nepředstavovaly nebezpečí. Na několika místech voda vytvářela víry, které loď otočily o několik desítek stupňů, než autopilot zareagoval a loď srovnal do správného kurzu. Za springu a silného větru bych tudy opravdu proplouvat nechtěl. Za úžinou byla hladina klidná, ale vítr ještě trochu zesílil.

Do mariny jsem doplul ve $\frac{3}{4}$ na šest a zcela bez problémů přistál bokem k molu, trochu se umyl a šel si lehnout.

Kirkwall a okolí

Tentokrát se ve čtvrt na devět žádné klepání neozvalo. Vstal jsem až kolem poledního a odpoledne jsem se vydal do města. Prošel jsem se centrem, získal jsem jízdní řád autobusů a mapu Kirkwallu a Stromness, nakoupil si potraviny a v místní „rybárně“ jsem si koupil vynikající fish and chips.

Večer jsem zahlédl harbour mastera a vydal se vyřídit potřebné. Zatím jsem zaplatil za dvě noci (36 liber včetně použití sprch, elektřiny a Wi-Fi) a na další den jsem si domluvil tankování nafty.

Konečně jsem se dostal na internet, takže jsem hned zjišťoval předpověď počasí. Používám vždy více zdrojů – některá z předpovědí obvykle vyjde. ☺

Druhý den dopoledne jsem vyrazil na výlet. Prvním bodem programu byla návštěva palírny whisky Highland Park. Ta je výjimečná jednak kvalitou výrobků, ale také tím, že jde o nejseverněji položenou legální palírnu whisky na světě. Při předchozí návštěvě jsem o její existenci nevěděl a po návratu jsem dostal „vynadáno“, že jsem ji nenavštívil. ☺

Palírna leží asi dva a půl kilometru od mariny, takže jsem se tam vydal pěšky. Bylo hezky a taky jsem si chtěl protáhnout nohy – v kokpitu toho moc nenaběhám.

Před půl dvanáctou jsem dorazil na místo. Palírna nabízí několik druhů exkurzí, počínaje základní prohlídkou za 7 liber 50 pencí, přes dražší, které zahrnují různě rozsáhlé ochutnávky, až po luxusní a opravdu drahé prohlídky, kdy člověk ochutná i hodně staré whisky. Jednu takovou prodávali v návštěvnickém centru bratru za 2600 liber lahev. Jednu lahev! Nekupte to.

Já jsem skromnější, takže bych se spokojil s tzv. Best Spirit Tour, která je za 20 liber a obsahuje ochutnávku tří druhů whisky. Člověk z návštěvnického centra mi řekl, že nejbližší volný termín je až ve čtyři odpoledne. Totéž platilo i pro základní prohlídku a asi i pro všechny ostatní. Poněkud jsem protáhl obličej. Čekat jsem určitě nechtěl. Taky by to zcela zničilo můj plán pro dnešní den.

V centru jsem si koupil menší lahev dvanáctileté whisky (385 ml za 15 liber), kulicha s logem Highland Park jako náhradu za ztracenou čepici (pět liber) a skleničku s logem HP za tři libry. Udělal jsem pár fotek a přerušil exkurzi. Pokračoval jsem večer na lodi, když jsem s kulichem na hlavě popíjel whisky ze zakoupené skleničky. ☺

Vrátil jsem se do centra a odtud dojel autobusem do města Stromness. Byl čas na oběd, takže jsem si v restauraci hotelu Ferry Inn (kterou průvodce Lonely Planet doporučuje) dal zase fish and chips a dvě sklenky výborného Chardonay. Trochu jsem se prošel po městečku a pak vyrazil dalším autobusem k neolitickým památkám, kterých jsou Orkneye plné. Jde zejména o kruhy ze vztyčených kamenů (Ring of Brodgar a Standing Stones of Stennes), vykopávky neolitických vesnic (Barnhouse Willage) a různé hrobky (jako například Maeshowe).

Ring of Brodgar je opravdu působivý – jde o kruh původně z šedesáti vztyčených kamenů, z nichž nejvyšší přesahují pět a půl metru. Do současnosti se dochovalo 27 stojících kamenů a několik ležících. Nevýhodou místa je jeho popularita. Na blízké parkoviště přijíždí jeden autobus za druhým, takže je téměř nemožné pořídit fotku bez lidí. Na jednu, u které mi opravdu záleželo na tom, aby na ní byly jen kameny a okolní krajina, jsem čekal plných 17 minut a stihl to je tak tak. Za mnou už se valila další vlna návštěvníků – málem to nevyšlo.

Pak jsem si prohlédl ještě Standing Stones of Stennes a vykopávky vesnice Barnhouse. Všechna místa leží na úzkém pruhu země mezi dvěma jezery; místo má silnou atmosféru. K dojmu přispívá i fakt, že v okolní krajině nejsou větrné elektrárny. Na pobřeží je větrníků dost, ale tady je jejich budování zakázané právě kvůli památkám, které jsou na seznamu UNESCO. Tak mi to večer řekl harbour master, se kterým jsem se dal do řeči.

Původně jsem chtěl ve stejný den navštívit taky přes 5000 let starou hrobku Maeshowe, ale to lze jen s průvodcem a poslední prohlídka začíná v pět odpoledne. Na místo jsem dorazil pozdě. I tak jsem se do Kirkwallu vracel spokojen – zítra je taky den.

V marině jsem přešel k tankovacímu molu a doplnil nádrž – bratru 50 litrů. Etapy s protivětrem se projeví. Zaplatil jsem za další noc a pak už jen pokračoval v exkurzi do palírn. ☺

Další den ráno jsem vyrazil autobusem k neolitické vesnici Skara Brae. V předminulém století ji odkryla silná bouře, v jejíž práci pak pokračovali archeologové. Ti určili, že vesnice vznikla kolem roku 3100 před naším letopočtem a byla opuštěna kolem roku 2600 př. n. l. Vesnické domy mají kamenné zdi částečně zapuštěné do země. Zdi nesly konstrukci z naplaveného dřeva a velrybích kostí pokrytou tuleními a jinými kůžemi. Střechy se pochopitelně nedochovaly. V domech je i jakýsi kamenný „nábytek“, plochy na spaní, různé výklenky a poličky a ohniště. Mezi domy vedla zastřešená „ulice“, která umožňovala snazší obranu a poskytovala ochranu před živly.

Vesnice leží ve svahu nad krásnou zátokou Skail Bay. Součástí prohlídky je i návštěva blízkého panského sídla Skail House ze 17. století. Je velice zajímavé podívat se, jak žila tehdejší šlechta. Při vstupu do domu se vás zeptají, odkud jste, aby vám dali popis ve vašem jazyce. Odpovídal jsem poněkud skepticky, ale dostal jsem popis v bezchybné češtině. ☺

Když jsem si kupoval vstupenku (jedna pro oba objekty), paní v pokladně se mě zeptala, zda už jsem byl v hrobce Maeshowe. Po záporné odpovědi mi nabídla, že mi zařídí rezervaci. Tak také učinila, zdarma.

Z Maeshowe jsem autobusem dojel zase do Stromness. Tentokrát jsem si městečko, jeho přístav a marinu lépe prohlédl a zase zamířil na oběd do Ferry Inn. Dal jsem si výborné dušené maso se zeleninou a... kdo uhodne? Ano, dvě sklenky Chardonnay. To vše za 16,65.

Pak už byl čas vydat se dalším autobusem k hrobce Maeshowe. Dorazil jsem tam chvíli před začátkem prohlídky. Mladá průvodkyně mluvila velice srozumitelnou anglánštinou, takže jsem jí rozuměl téměř vše. Hrobka, která v krajině vytváří z dále viditelný pahorek, je stará také přes 5000 let. Na svoje stáří jde o udivující stavební památku. Vnitřní prostory jsou postaveny s centimetrovou přesností, což je ve světle faktu, že některé kamenné bloky jsou 30 tun těžké, úžasné.

Jeden z největších bloků je prasklý. Průvodkyně nám řekla, že archeologové zjistili, že stavitelé blok vytěžili v devět mil vzdáleném lomu, nepoškozený ho dopravili na místo, stále nepoškozený ho usadili a teprve potom blok praskl. Průvodkyně prohlásila: „Jistě si dovedete představit, kolik tu v tom okamžiku zaznělo neolitických sprostých slov!“ ☺

Ve dvanáctém století se do hrobky probourala skupina vikinských válečníků, kteří se tu tři dny schovávali před sněhovou bouří. Za tu dobu do stěn vyryli dost runových nápisů. Většina z nich je typu: „Jsem tak vysoký, že dosáhnou až sem.“ „Umím psát runy.“ „Spal jsem s Inge.“ ☺

Hrobka je postavená tak, že její deset metrů dlouhou vstupní chodbou zasvítí dovnitř Slunce o zimním slunovratu těsně před svým západem. Prý to vnitřek hrobky na pár minut zalije kouzelným zlatožlutým

světlem. Průvodkyně nám řekla, že chystají dát na internet přenos úkazu webovou kamerou. Doufám, že nebude zataženo a že si vzpomenu.

Po návratu do Kirkwallu jsem dokoupil nějaké zásoby a na lodi udělal pečlivou navigační přípravu pro etapu z Kirkwallu do Wicku.

Z Kirkwallu do Wicku

Marinu jsem opustil až ve ¼ na 11. Šlo o to, abych v úžině The String byl v době, kdy tu není silný proud. To se mi zdařilo – v úžině byl úplný klid. Za úžinou jsem nejdřív vyroloval genou a později vytáhl hlavní plachtu. Vítr kolísal mezi západem a jihozápadem jeho síla mezi dvojkou a čtyřkou Beauforta. Za slabého větru jsem startoval motor, při trojce a čtyřce jsem plachtil – i rychlostí přes pět uzlů. Zpočátku několikrát přšelo – před deštěm jsem se schovával pod kočárek. Po poledni se začalo vyjasňovat až na nádherné 2/8.

Další potenciálně nebezpečné místo – mys Noss Head jsem plánoval obeplout ictimým obloukem. Tvoří se tu totiž nebezpečné vlny. Takové oblasti se jmenují *race* nebo *roast*. Místo ovšem bylo velice klidné, viděl jsem plachetnici, která proplouvala přímo středem nebezpečné oblasti a plula klidně. Svoji naplánovanou trasu jsem trochu zkrátil – asi o tři míle. Plavba byla klidná, ale stále jsem pečlivě pozoroval moře před přídílí připraven zamířit jiným směrem, kdybych spatřil něco neobvyklého. Nic takového se ovšem nekonalo.

Vítr se vrátil k západnímu směru a zesílil ze čtyřky na pětku až šestku, takže MM krásně plula rychlostí i přes šest uzlů. Prostě nádherný jachting!

Jak jsem se blížil k východnímu vjezdu do Pentland Firth, objevil se provoz. V jednu chvíli jsem viděl celých pět lodí. ☺ S jednou lodí jsem byl dlouho na kolizním kurzu, ale vytrval jsem. Kolem byla spousta místa, hloubka více než dostatečná. Nakonec jsem lodi přešel asi půl míle před přídílí, nevšiml jsem si, že by loď jakkoli manévrovala. Křížení jsem raději kormidloval ručně, abych mohl pohotově reagovat, kdyby to nevycházelo a nákladní loď nechtěla uhnout.

Krásný jachting pokračoval. Protože jsem plul průměrnou rychlostí přes pět uzlů, do Wicku jsem dorazil dosti brzo. Přistál jsem ve ¾ na osm. S přistáním mi pomohli dva lidé ze sousední lodi, ale nebylo to nutné. Krátce nato přišel HM. Dost se divil, že klíč a čip už mám. Vysvětlil jsem mu situaci a slíbil, že teď už nezapomenu klíče vrátit. Smál se.

Po úklidu lodi a sebe jsem se prošel po centru města, ale zase jsem nenalezl žádné fish and chips. Dal jsem si pivo a šel brzo spát, protože jsem chtěl na další etapu vyrazet brzo ráno.

Zpět do Inverness

Vstal jsem v půl šesté a začal se připravovat na plavbu. Tentokrát jsem si klíč s čipem nenechal – i s formulářem a penězi jsem ho „poslal poštou“.

Předpověď říkala, že bude foukat jižní až jihozápadní vítr síly 2 až 4 stupně Bft. To se v podstatě vyplnilo, jen v pozdním odpoledni vítr úplně ustal, zato nějaký čas silně pršelo.

Přibližně ve stejnou dobu Wick opustily ještě další dvě lodi. Jedna směřovala také do Inverness, druhá plula do Helmsdale, což je menší přístav asi v půlce cesty. Šlo o krásnou – asi desetimetrovou – plachetnici s vnitřní kormidelnou. Bohužel jsem nezjistil, o jaký jde typ.

Plavba byla příjemná – vlny nedosahovaly ani půl metru. Jen jsem zase plul na motor. Odpoledne se na chvíli vítr stočil; okamžitě jsem vyroloval genou. Ovšem asi po deseti minutách se vítr o síle asi 3 Bft vrátil do původního směru, tedy přímo do nosu.

Minul jsem ústí Cromarty Firth, reef u vjezdu do Inverness Firth i Chanonry Point. Poslední dvě místa jsou opět pověstná nebezpečnými podmínkami za špatného počasí. Teď ovšem bylo krásně, takže tu nic nehrozilo. Trochu jiné to bylo uvnitř Inverness Firth. Přes mělčiny jsem proplouval za nejnižší vody, takže jsem velice pečlivě volil trasu. Proplul jsem ale bez ztráty květiny a i Kessock Bridge jsem podplul v pořádku. Hned za mostem je v ústí řeky Ness další marina, která je přístupná kdykoli. Vzhledem k tomu, že komorníci už měli po pracovní době, a i kdyby ne, za odlivu by mě neproplavili, přistál jsem v půl deváté zde. Zase jsem se tu setkal se známými z Norska.

Z Inverness do Inverness

Vypočítal jsem, že komory začnou proplavovat až po desáté hodině. Proto jsem ráno v klidu vyřídil formality v marině, připravil loď a vyplul teprve v 10:20.

V části mezi Kessock Bridge a ústím Kaledonského kanálu byl silný proud, který směřoval dovnitř. Asi čtvrt míle před vjezdem do kanálu jsem se ohlásil vysílačkou. Komorník mi odpověděl, že v komoře je myš... pardon, rybářská loď a že přijdu na řadu nejdříve v půl dvanácté. Začal jsem tedy pomalu kroužit 200 až 300 metrů od vjezdu do kanálu.

Postupně připlouvaly další plachetnice. Některé z nich se do vysílačky hlásily dost podivně. Někdy to znělo jako telefonický pokec s kámoškou. Zdá se, že ne všichni mají kurz VHF od RYA. Nutno dodat, že nejpodivnější „hlášení“ znělo dosti neanglicky – mělo silný (asi) německý přízvuk.

Když rybářská loď konečně vyplula z komory, komorník začal jednotlivé lodi volat a dirigovat je, kam si mají stoupnout. Vzhledem k tomu, že jsem dorazil a ohlásil se první, čekal jsem, že taky přijdu první na řadu. Jak se komora plnila a já byl stále venku, začal jsem si myslet, že na mě komorník zapomněl. Už jsem sahal po vysílačce, abych se připomněl, když mě komorník – jako posledního – zavolal. Přistání, hození lan (těch mých) a vyvázání proběhlo bez nejmenších potíží.

Pak jsme nekonečnou dobu čekali. Některé posádky si kupovaly licenci pro plavbu kanálem. Komorník byl na všechno sám a rychlík to rozhodně nebyl. Proplavení další komorou bylo nesrovnatelně rychlejší. I tak vše trvalo skoro dvě a půl hodiny.

V marině jsem chtěl hned dotankovat naftu, ale jedna loď mě předstihla, takže jsem se na chvíli vyvázal v blízkém stání. Když loď odplula, přešel jsem k pumpě, natankoval necelých 30 litrů a přešel zpět do stání.

Tím moje plavba skončila. Celkem jsem uplul 348 mil, z toho jen 164 na plachty. Jinak to ale nešlo. Protože jsem přišel o tři dny, nemohl jsem nikde moc čekat na příznivý vítr.

Na první Shetlandský ostrov jsem se dostal, takže jsem spokojen. Taky vím, že mít ony tři dny, doplul bych i do Lerwicku a zpět. Počasí bylo dost dobré a dvě plně „plachetní“ etapy byly nádherné.

Ve středu 6. 7. mě James dovezl na letiště, abych pak letěl se zpožděním do Londýna a s ještě větším zpožděním do Prahy. Batoh se tentokrát nezatoulal, takže jsem už ve čtvrtek kolem půl třetí ráno dorazil domů. ☹

Na sever!