

Popis plavby do Severního moře v červenci a srpnu 2008

Obsah

První etapa: Svinoústí – Rodvik	2
Druhá etapa: Rodvik – Barsebackshamn.....	4
Třetí etapa: Barsebackshamn – Hoganas	5
Čtvrtá etapa: Hoganas – Skagen.....	6
Pátá etapa: Skagen – Kristiansand	8
Šestá etapa: Kristiansand – Kristiansand.....	10
Poslední část: Čekání na Godota	14
HP supercely	16

První etapa: Svinoústí – Rodvik

V neděli 20. července po třetí hodině odpoledne vyplouvám ze Svinoústí na první etapu. Chci se dostat do některé mariny na jižním konci Oresundu, abych další den vyrážel do téhle plavebně i navigačně komplikovanější úžiny za světla a odpočatý. Celní odbavení ve Svinoústí probíhá, jako i loni, dost legračně. Letos jsem jim na 12. kanále zavolal, že pluju sám a nechce se mi u nich stavět, a oni řekli, že nemusím. Celník mi zamával rukou z okna. Mimochodem, tohle bylo jediné odbavení, které jsem za celou plavbu zažil. Po vyplutí na moře překřížím plavební trasu trajektů a nákladních lodí – do Svinoústí a Štětína jich jezdí spousta –, poodjedu kousek dál, postavím plachty, uklidím fendry a vyvazovací lana a vypínám motor. Fouká tak 2 Bft od SW. Na obloze je několik řad mraků, které přicházejí od západu. Ve větší výšce je asi vítr trochu stočený. Zajímavé je, že mezi řadami mraků, v mezerách dlouhých 3 až 5 mil fouká ona dvojka. Když vjedu pod okraj mraku, stále dvojka, pod středem mraku – dvojka, v druhé polovině mraku až k okraji a kousek za něj 4 až 5. Takhle poskakují až do večera.

Postupně se zatahuje a vítr se stává pravidelnějším – tak kolem čtyřky. Protože ho mám v podstatě z boku, jede to krásně 5 až 6 uzlů, ale musím pořád sedět u kormidla. V první polovině noci proplouvám pár mil od ostrůvku Greifswalder Oie (snad to píšu správně), který je v ústí Greifswaldské zátoky, oblíbeného terénu českých jachtařů za komunizmu. Na ostrůvku je maják, který mi pěkně ukazuje, jak rychle postupují. Celý zbytek noci je stejný: asi 4 Bft, bočák, zataženo bez deště. Až na ospalost se jede dobře. Když se rozednívá, právě míjím výběžek Rujány, kde je Sassnitz. Tam jsem byl před dvěma lety a docela mě láká tam přistát a vyspat se.

Pokušení překonám, za což jsem odměněn tím, že se trochu vyčáší, a o něco později krásným pohledem na monumentální útesy Kapu Arkona. Když vypluju zpoza Rujány na otevřené moře, vlny začnou narůstat. O hodinu později jsou asi třímetrové. To není nic hrozného – ani se nezalamují (většinou) –, ale můj kurz je rovnoběžný s jejich hřebeny. Znamená to známý slalom: při stoupání po svahu vlny vyostřit, při sjezdu dolů odpadnout. Plachtění krásné, ale také slušný tělocvik. Později se vlny trochu zmenší, ale zatáhne se a začne pršet. Nepromokavý oděv, který mi tak dobře posloužil v noci proti chladu, se osvědčuje i teď. (Až asi o dva týdny později, když mi nezbedná vlna v Severním moři naplní celý kokpit, trochu vody se dostane i pod oblek. Ovšem pouze nezapnutým otvorem u krku. Bunda, kalhoty i holinky vydržely. Jedna holinka kapitulovala později, když jsem klopýtl na palubě při spouštění kosatky při 5 až 6 Bft a noha se pod relingem až po koleno dostala do vody.)

Odpoledne zažívám zajímavý úkaz, který by ale při silnějším větru byl nebezpečný: Zataženo, déšť, vítr NW 4 až 5 Bft. Doslova v jednom okamžiku vítr přeskočí o asi 150°, takže co byl předobočák, teď je zaďák. Ráhnou přeletí, trochu se mi ho podaří zbrzdit rukou za otěž. Není to ale osamocený poryv – z nového směru fouká asi 40 minut. Pak se vítr pomaleji vrátí do původního směru. S mapou při ruce probírám přístavy, ve kterých bych mohl přistát. V Oresundu jsou jich spousty, ale mě se nechce vplouvat do téhle frekventované vodní cesty v pozdním odpoledni. Uvažuji o dánském Koge, ale tam bych se asi nedostal za světla, takže nakonec zvítězí Rodvik. Je totiž nejbližší. Před přístavem přestává pršet, takže plachty spouštím už za svitu slunce.

Přístav je hodně plný, takže v marině kroužím a hledám slušné místo. Nechce se mi vyvazovat se bokem k další lodi, což je tu v případě přeplněnosti běžné. (Možná i na Jadranu, ale to neznám.) Nakonec nacházím nábreží, které vypadá jako rybářské, ale nikdo neprotestuje, když u něj bokem přistávám. Vedle vykládá rybář svůj skromný úlovek. Když mu řeknu, že jinde není místo, a odtahují

lod' tak, aby se mu lépe odjíždělo, říká, že je to OK a velice zručně vymanévruje. Pak přichází harbour master a jediné, co kromě ceny za postoj říká je, že mi tam okolo plující lodi budou dělat vlny, což se ale neděje. Konečně odpočinek!

Druhá etapa: Rodvik – Barsebackshamn

Dopoledne jsem vyplul z mariny do slunečného dne s 2 až 3 Bft z jihu. Vítr postupně slábnul, takže to jelo stále pomaleji. Kolem mě projížděli místní „jachtaři“ – většina z nich absolvuje dlouhé etapy i při velmi příhodném větru na motor. Práce s plachtami je pro ně asi moc namáhavá.

Cestou jsem minul krásný klasický škuner, kterému to i se všemi plachtami jelo ještě pomaleji než mně. Asi v půli cesty z Rodviku k začátku Oresundu přestal foukat vítr. Nejdřív jsem asi hodinu čekal, jestli se nerozfouká – pauza se hodila k uvaření oběda a odpočinku. Loď si jako přestupní stanici vybralo několik set vosiček, které se ve stále větším počtu usazovaly na palubě, záchranných kolech a čemkoli v kokpitu. Tedy i na mě. Naštěstí neměly žihadlo.

Protože jsem chtěl rušným Oresundem projíždět za světla, po hodině a něco jsem nastartoval motor a vydal se ke zdáli viditelnému mostu z Kodaně do Malmo. Cestou k němu jsem potkal dvě nákladní lodi a dva trajekty. Jeden z nich proplul až dotěrně blízko. Uhnul jsem mu za kraj plavební dráhy, moc daleko se mi ale nechtělo – poblíž jsou mělčiny nebezpečné i pro plachetnice a také několik desítek větrníků, které na mé mapě z roku 1999 nebyly zaznamenány.

K mostu už jsem se blížil zase na plachty. Poté, co jsem pod ním projel, ještě chvíli jsem sledoval plavební dráhu (a tam potkal další krásnou klasickou loď), a pak jsem stříhnul její několikamílový zákrut přes další mělčinu, už ne tak nebezpečnou. To už se solidně rozfoukalo – 5 Bft – takže plavba byla pěkně svižná.

Zdáli byla na švédském břehu vidět nějaká velká hranatá továrna, elektrárna, či co. Přístav, do kterého jsem mířil – Barsebackshamn – je dvě až tři míle od ní. Musel jsem doplout trochu víc na sever, protože přístup od jihu vede přes rozsáhlou mělčinu s mnoha kameny. Kolem deváté večer jsem před marinou spustil plachty a vplul dovnitř.

Místo jsem našel rychle – dalo se stát bokem k molu. Vítr si se mnou trochu zašpásoval: Ukázkově jsem přijel k molu, vyhodil na ně záďové i příďové lano, ale než jsem došel k bortu, odfoukl loď od mola tak daleko, že se mi nechtělo přeskakovat, možná bych ani nedoskočil. Musel bych znovu najíždět, což by znamenalo stáhnout lana do vody. Naštěstí byl na molu jakýsi pán, který mě ochotně přitáhl zpět.

Pak už jsem vyvázal loď a jal se odpočívat, jíst, pít, mýt se atd. Jako když se přistane v marině – však to znáte. Další den jsem věnoval údržbě lodi, odpočinku a nákupům v nákupním centru, kam od mariny jezdí autobus, který je zdarma.

Třetí etapa: Barsebackshamn – Høganäs

Když jsem ráno připravoval loď k vyplutí, zpoza vlnolamu se ozval ošklivý rachotivý zvuk. Zahlédl jsem silně nakloněný stěžeň, což bylo ve větru 2 Bft podezřelé. Vyběhl jsem na molo a zahlédl plachetnici, která byla několik metrů za červenou bójí. Pohybovala se v oné kamenité mělčině, které jsem se tak pečlivě vyhýbal. Právem. Proč tam ten člověk plul, když pro bezpečnou plavbu je hned vedle dost místa, je mi záhadou.

Později jsem vyplul a namířil na sever. Pomalu jsem křižoval proti stále slábnoucímu větru. U jižního konce ostrova Ven vítr ustal úplně. A to předpověď říkala, že od rána bude foukat pětka s poryvy šestky. Znovu jsem více než hodinu čekal, jestli se nerozfouká, a pak nastartoval motor. Ještě jsem ani neminul severní výběžek ostrova, na kterém je pěkná vesnička a několik majáků, když se od švédského břehu začalo šířit pořádné oraniště. V jednu chvíli úplný klid a v zápětí se blížil slibovaný vítr síly 5.

Easy se s chutí rozeběhla směrem k severu. Odpoledne jsem přistál v přístavu Råå (píše se s kroužky nad A a vyslovuje [róó]), kde je hned v marině jachtařská prodejna. Potřeboval jsem dokoupit mapy. Sehnal jsem dobrou mapu Kattegatu a méně podrobnou mapu Skagerraku. Pak jsem odplul vstříc úžině u Helsingoru. Tady je velice silný provoz – Oresund je tu nejužší a také lodí, které plují z jednoho břehu na druhý, je spousta. To foukala poctivá šestka, Easy plula mezi sedmi a osmi uzly. Alespoň jsem byl rychle pryč.

Pak vítr zase slábnul, takže se rychlost zase snižovala. Trasu jsem měl pečlivě připravenou, ale v jednu chvíli mě vylekal sonar, který místo obvyklých 15 či 20 metrů (s občasnou odchylkou k 9 metrům), z ničeho nic ukázal pouhé 3 metry. Naštěstí hned povylezl na 4 a pak na 6. Pak už se takové šoky neopakovaly. Uff!

Večer, po šesté hodině, jsem přistál v Høganäsu. To je pěkný přístav při severním konci Oresundu. Na břehu je hned u přístavu několik příjemně vypadajících hospůdek. Žádná ale neměla menu v anglánštině, takže na mě nezbohatli.

Severně od Høganäsu začíná poloostrov s majákem Kullen, který označuje vstup do Kattegatu. Středem poloostrova se táhne několik set metrů vysoký místy skalnatý hřbet, který by stál za výlet.

Snad příště, já jsem se nechtěl zdržovat, šetřil jsem čas pro Skotsko, Shetlandy a Norsko. (Nakonec to ale dopadlo jinak, jak už víte.)

Hned další den jsem pokračoval – vydal jsem se na dvoudenní etapu Kattegatem do Skagenu.

Čtvrtá etapa: Hoganäs – Skagen

Dopoledne jsem vyplul na etapu, během níž jsem chtěl proplout celým Kattegatem. Zvolil jsem trasu ve východní části Kattegatu, protože jeho západní část, zejména v okolí ostrovů Anholt a Laeso je velice mělká, a tudíž pro plavbu nebezpečná – zejména pokud by se rozfoukalo.

Mě ale hrozil spíš opak. Na celkem ještě slušný vítr jsem se dostal pár mil severně od majáku Kullen. Pak ale přestalo foukat. Ano, obvykle tvrdím, že na sever jezdím rád také proto, že tu dobře fouká, ale člověk míní, Neptun mění.

Slunce pralo jako zběsilé, takže jsem se schovával do kajuty, jen jsem občas vykouknul, jestli se na mě nesápe nějaká velká loď. Ty se v rámci slušnosti držely dost daleko. Odpoledne zase začalo trochu foukat, takže jsem s chutí usedl ke kormidlu. Večer přišlo další bezvětří, ale krátce po tom, co jsem nastartoval motor, začalo foukat, což vydrželo celou noc. V první polovině noci pětka, pak čtyřka. Prostě ideální.

Další věc, která je na severu perfektní, je fakt, že v létě je velice dlouho světlo – opravdová tma je až po jedenácté hodině, a období vhodné pro astronavigaci (= jsou dobře vidět hvězdy + jde rozeznat horizont) je mnohem delší, než na jihu. Určitě víc než hodinu je možné měřit. Škoda, že jsem neměl sextant.

Jasně počasí mě vůbec namlsalo. Úplná tma tak od půl dvanácté do třetí hodiny, jinak je alespoň trochu vidět. Když jsem pak v Severním moři měl v noci úplně zataženo, zaskočilo mě, jaká tma byla. Vůbec nebylo vidět, kam loď pluje.

Ráno vítr zase slábnul a dopoledne přestal foukat úplně. Už jsem nadával na blízkou tlakovou výši. Zase jsem před sluníčkem zalezl do kajuty, vařil a pospával. Odpoledne trochu dýchlo, takže jsem plavební dráhu nákladních lodí křížil závratnou rychlostí 2,5 až 3 uzly. Byl bych přivítal silnější vítr, protože jsem se potkal se čtyřmi nákladními loděmi, které se vzájemně najednou předjížděly. Nakonec to vyšlo dobře – tu nejpomalejší jsem minul asi o tři čtvrtě míle.

Po překřížení plavební trasy jsem vplul mezi mělčiny severně od ostrova Laeso. Musel jsem i trochu křížovat, ale v těchhle místech není tak mělko, aby to bylo nebezpečné pro plachetnici. Večer jsem nechal mělčiny za sebou a mířil už přímo ke Skagenu. Na vzdálenost asi dvou mil jsem potkal ohromný superrychlý trajekt, který mířil nespíš do Norska. Moře za ním zůstávalo zpěněné několik mil.

Po půlnoci se stalo – hádejte co. Přestalo foukat. Už naprosto zkušeně jsem nejdřív uvařil a pak šel spát. Občas jsem vykouknul kvůli lodím, ale nic nejelo. Probudil jsem se za světla asi v půl páté. Moře bylo jako zrcadlo. Nastartoval jsem motor a asi za tři a půl hodiny doplul do Skagenu.

Skagen je svojí polohou předurčen k tomu, aby se tu stavovaly téměř všechny jachty. Podle toho to v přístavu vypadá. Přecpáno tak, že jsem musel víc než 20 minut objíždět přístavem, než jsem našel slušné místo. Spousty lodí byly k sobě vyvázaný bokem i po pěti. Nechtělo se mi lézt na břeh přes čtyři lodi, a proto jsem objížděl přístav, než jsem našel mezírku mezi dvěma motoráky právě tak širokou na moji loď. Přistál jsem přídí k nábřeží, z okolních lodí se chopili vyvazovacích lan a bylo. Z Hoganäsu jsem vyplul před 48 hodinami.

Skagen je docela pěkné město na zajímavém místě – na samém severním konci Dánska, ale přístav jsem si pro sebe nazval peklem osamělého mořeplavce. Manévrování v takové tlačenici je pro jednoho člověka docela náročné.

Pátá etapa: Skagen – Kristiansand

Skagen jsem opouštěl docela rád – ruch v tomhle přeplněném přístavu nebyl pro mě. Město samotné je hezké, procházky po hlavní třídě s obchody, nádražím, knihovnou a dalšími „atrakcemi“ byly příjemné, ale ta marina...

Jako obvykle jsem vyrazil kolem desáté dopoledne do slunečného dne za východního větru 4 až 5 Bft. Velkým obloukem jsem objel mělčiny kolem nejsevernějšího mysu Dánska a zamířil na západ. Tahle část etapy byla velice příjemná, protože Easy plula chvílemi i rychlostí k sedmi uzlům, počasí bylo příjemné, vlny celkem malé a okolní provoz poměrně slabý. Vplul jsem do Skagerraku, na což jsem se těšil. Jednak tu nejsou mělčiny jako v Kattegatu, a pak, tady už začíná opravdové moře – Balt a Kattegat jsou uzavřené oblasti, kdežto Skagerrak se otevírá do Severního moře a to do Atlantiku!

Během dne a pak i noci vítr slábnul, až nad ránem „dosáhl“ celé dvojky Beauforta. Takže ne úplné bezvětří, ale jízda dosti pomalá – zase pod tři uzly, což považuji za hranici rychlosti, kdy to ještě trochu jede. Celé odpoledne, večer a skoro celou noc jsem v dálce jak po pravoboku, tak po levoboku občas viděl nákladní lodi, ale žádná se nepřiblížila natolik, abych musel být jen uvažovat o manévrování. Prostě pohoda.

Nad ránem, když jsem se blížil k Norsku (už jsem na obzoru viděl světla majáků), mě vylekala protijedoucí plachetnice. Zpočátku jsem ji (tedy její světla na stěžni) považoval za nějaký stožár na zemi. Pak jsem na chvíli sešel do kajuty (ale nikoli spát, jen jsem si něco bral) a po návratu jsem se leknul, jak se „stožár“ přiblížil. Vzdálenost stále ani zdaleka nehrozila srážkou, ale náhlé zvětšení výšky mě zaskočilo.

O něco později jsem se ohlédl doleva dozadu a asi dvě míle od sebe uviděl další plachetnici, která mě v noci dojela. Bylo hezké v té vodní pláni vidět kolegu. Někaký čas to vypadalo, že míří také do Kristiansandu, ale asi po hodině změnila kurz a zamířila víc na západ.

Před zátokou, v níž je Kristiansand, jsem nastartoval a spustil plachty. Neměl jsem podrobnou mapu přístavu, takže jsem se pozvolna blížil k místům, kde podle Google maps měla být marina. Ta ovšem není vidět, protože ji zakrývá skalní výběžek. Až když se přijede tak míli od ní, objeví se stěžně. Ještě ve Skagenu jsem se bavil s jedním dánským rybářem a ten mi řekl, že vjezd do přístavu je snadný a bez překážek. Teď jsem zjišťoval, že to tak skutečně je. V zátoce je pár ostrůvků, ale žádné jiné překážky. Ústí zátoky označují dva majáky a od nich stačí držet kurz. Jen je třeba dávat pozor na provoz. Kristiansand je, kromě obvyklých rybářů, také cílem dvou linek trajektů, které jsou z kategorie těch největších, které jsem potkal. Jedním z nich jsem později jel a musím říct, že je to opravdu obluda.

Samotná marina pro návštěvníky leží v blízkosti centra města mezi dvěma privátními marinami a kamennou pevností. No, spíš je to pevnůstka, která je, myslím, přeměněna v restauraci. V noci je na její osvětlení pěkný pohled.

Vjezd se mi povedl dobře a ještě k tomu jsem se ani nemusel moc snažit – na molu se hned našly ochotné ruce, do kterých jsem jen podal vyvazovací lano a šel zpět vyvázat záď. A nejednalo se o majitele sousední lodi, který by se snad bál, že do něj narazím.

Kristiansand je velmi pěkné město, i když je zarážející naprosto pravoúhlý systém ulic. Procházky po hlavním náměstí s pěkným kostelem a trhem a po obchodní ulici Markens gate, kde jsem mimo jiné dokupoval v knihkupectví mapy pro další cestu, byly příjemné. Méně příjemné jsou ceny zboží. Půllitrová plechovka plzeňského vyšla na 75 Kč, půllitrová láhev finské vodky na 450 Kč. Ceny ostatního, méně důležitého zboží, jako je jídlo, si jistě odvodíte sami.

Pobyl jsem tu necelé dva dny a pak se vydal vstříc Severnímu moři.

Šestá etapa: Kristiansand – Kristiansand

Protože jsem neznal námořnickou pověru, že v pátek se nemá vyplouvat, dopoledne jsem za svěžího větru opustil marinu v Kristiansandu.

V zátoce foukala čtyřka, ale jak jsem se blížil k otevřenému moři, vítr sílil. Ze zátoky se dá vyplout jednak k JJV nebo k JZ mezi pevninou a ostrovem Flekkeroya. Neměl jsem podrobnou mapu zátoky, ale protože všichni místní tudy v pohodě proplouvali, udělal jsem to také. Zkrátil jsem si tím cestu nejméně o deset mil. Už v úžině vítr zajímavě sílil, asi tak na pětku, takže plavba byla velice svižná, i když jsem plul jen na hlavní plachtu. Velké prádlo jsem chtěl vytáhnout až na širém moři.

Úžina je velice hezká. Je skalnatá, z části zalesněná a je lemována víkendovými chatkami ve snesitelném množství.

To, čeho je tu spousta, jsou lodě, loďky a lodičky všech druhů. Jižní Norsko je prostě v létě pro plavbu vynikající. Hodně Norů, a v menší míře i Švédů a Dánů (ostatní národnosti se vyskytují sporadicky – například Češi :-), se za pěkných dní posouvá podél pobřeží, kotví mezi ostrůvky v chráněných zátokách a navštěvuje pobřežní zajímavosti.

Po vyplutí na otevřené moře už foukala solidní šestka, takže jsem zarefoval hlavní plachtu a vytáhl kosatku, kterou jsem také opatřil jedním refem. Jelo to báječně – i kolem šesti a půl uzlu.

Postupem odpoledne vítr slábnul a večer spadl na velmi slabou dvojku Bft. Protože na vlnách kosatka nepříjemně plácala, nechal jsem jen rozrefovanou hlavní plachtu.

Večer se úplně zatáhlo, což mělo za následek dvě věci. Během noci se úplně setmělo, takže nebylo vůbec vidět. To je zajisté během bezměsíčných nocí normální, ale po velmi světlých nocích, které jsem zatím zažíval, to působilo až strašidelně.

Druhou věcí, která se díky tmě projevila, bylo nádherné světélkování planktonu v příďové a boční vlně lodi. Protože jsem se domníval, že se tak děje jen v tropech, velmi mě to překvapilo. Nicméně to bylo krásné! Ještě intenzivněji se světélkování projevilo další noc.

V druhé polovině noci se zase rozfoukalo, takže jsem postavil i kosatku a zase obě plachty zarefoval. Bohužel foukalo od ZJZ, takže jsem musel plout více k severu, než jsem chtěl. Pokoušel jsem se ustavit loď do samořiditelnosti, ale nedařilo se mi to. Easy vždycky deset až patnáct minut držela směr, a pak buď odpadla, nebo přídíl přešla přes vítr a loď se zastavila. Chtěl jsem se trochu prospat, ale nešlo to. Když jsem k plachtám vstával snad po dvacáté, už jsem docela solidně nadával.

Už v pozdním odpoledni předchozího dne jsem podplouval oblačný systém, který vedl od severu k jihu, a mírně z něj mrholilo. Za ním jsem měl pocit, že je tepleji, proto jsem usoudil, že to byla velmi „úzká“ teplá fronta. V noci jsem podplul další pás mraků (přibližně stejného směru), který byl mohutnější. Z něj už pršelo pořádně, ale i tahle fronta byla nějak úzká, takže déšť trval jen asi hodinu a půl. Schovával jsem se v kajutě, jak to šlo.

Další den foukal vítr od JZ mezi trojkou a pětiku Bft. Celkem to šlo, ale musel jsem plout trochu víc na sever, než jsem chtěl. To jsem kompenzoval občasným obratem k jihu.

Večer vítr zase slábl. Na SV, u norského pobřeží, bylo vidět bouřku s blesky. Jen jsem doufal, že se do něčeho takového nedostanu.

Dalšího dne ráno se rozfoukalo přímo od západu, tedy ze směru, kam jsem plul. Vítr kolísal od dvojky do čtyřky. Nebýt toho, že jsem musel křížovat, byla plavba docela příjemná.

Večer se situace změnila: Po šesté večer přestalo foukat. Aby mi to nebylo líto, asi patnáct mil ode mě se rozpoutala bouřka, během níž do vodní hladiny sjížděl jeden blesk za druhým. (Abych nepřeháněl, jeden tak každé dvě až tři minuty.) Docela jsem měl nahnáno. Když vám z lodi trčí jedenáctimetrový kovový klacek...

Sákryš, zapomněl jsem dodat, že jsem měl v úmyslu přeplout Severní moře a přistát ve skotském Peterheadu! Tuhle etapu jsem odhadoval na čtyři dny za vynikajícího větru, na pět za slušného, šest za průměrného atd. Podle toho, jak se dál vyvíjelo počasí, myslím, že bych se do Skotska dostal za pět a půl až šest dní.

Bouřka sice bouřila, ale po větru ani památky. Kolem sedmé večer jsem nastartoval motor a vydal se směrem na západ. Aby mě Neptun pozlobil, za pět minut začal foukat. Rychle jsem postavil plachty a spokojeně se vzdaloval statické elektrině. Ale jen deset minut: Aby mě Neptun pozlobil ještě víc, po deseti minutách příjemného větru foukat zase přestal.

Nastartoval jsem motor a asi čtvrt hodiny plul. Pak se v motoru ozvalo podivné zapraskání a šmytec. Lod' se zastavila. Několikrát jsem zkusil nastartovat, ale na běh motoru nebo dokonce rychlost plavby to nemělo vliv. Protože jsem byl před rokem přítomen výměně hlavy tohoto motoru, věděl jsem, že nemá smysl se pokoušet o opravu na moři. (Jak jsem později zjistil, neměl by pokus o opravu smysl, ani kdyby byl přítomen dobrý opravář, protože bylo nutné vyměnit nejméně dvě součástky, které na lodi nebyly.)

Bouřka se naštěstí vydala jiným směrem, takže tuhle starost jsem mohl pustit z hlavy. Vzduch se ani nehnul, takže bych jí nijak nemohl uhnout z cesty. Bezvětří trvalo až do půl třetí ráno, takže jsem měl dost času na rozmyšlenou i na odpočinek. Asi po hodině a půl úvah jsem se rozhodl plout zpět do Kristiansandu v Norsku. Do Skotska jsem sice hodně chtěl, a velmi pravděpodobně bych i doplul, ale považoval jsem za jistější vracet se do známého přístavu s relativně snadným vjezdem na plachty a v oblasti, kde je jen velice malý rozdíl hladin mezi přílivem a odlivem.

Když jsem se rozhodl k návratu, udělal jsem si jídlo a šel spát. Probudilo mě, když začal foukat vítr. Byl příhodného severního až severozápadního směru a z počátku vhodné síly – kolem trojky Bft.

Během dne se rozfoukávalo pořád víc, takže večer už foukala solidní šestka. Během odpoledne jsem se dostal k dalšímu oblačnému systému. Měl také severo-jihní směr, ale choval se zvláště. Nepohyboval se směrem na východ, jak jsem předpokládal podle předchozích front. Vypadalo to, jako by se obě fronty, které jsem v předchozích dnech podplul, spojily ve frontu okluzní.

Systém sestával z obrovských mraků, jistě několik mil v průměru, které měly základnu tak v sedmi nebo osmi stech metrech a které se pohybovaly směrem na jih! Mezi mraky byly několikamílové mezery. Vítr sice foukal, ale ne dost silně na to, abych se protáhl mezi mraky některou z mezer. Pod některý z mraků se mi nechtělo z prostého důvodu. Ze základny každého z nich vypadávaly tak husté srážky, že skrz ně nebylo vůbec vidět. Sloup vody pod každým mrakem byl stejně „černý“ jako

samotný mrak. (Slovo černý má tady expresivní význam, který má popsat atmosféru. Ve skutečnosti byly jak mraky, tak z nich padající srážky velice tmavě šedé.)

Jak jsem napsal, nepodařilo se mi proplout mezerou mezi mraky. Opak byl pravdou: projel jsem pod středem jednoho obzvlášť pěkného (a velkého) mraku. Uvnitř sloupu srážek bylo to, co se tam dalo čekat: Průtrž mračen tak silná, že jsem silnější pod širým nebem ještě nezažil, a prudký nárazový vítr, který v poryvech dosahoval až osmičky Bft. Naštěstí jsem měl už před tím zarefováno – pod plnými plachtami by takový průjezd byl velice nebezpečný pro takeláž a stěžeň. (No, a konec konců i pro mě.)

To vše trvalo tak čtvrt hodiny, i když subjektivně se mi zdálo, že mrak podjíždím snad tři čtvrtě hodiny. Sotva jsem se dostal zpod mraku, vítr se začal chovat zase rozumně. To znamená příjemných 5 – 6 Bft a bez poryvů.

Večer začaly ze směru větru přicházet vyšší vlny – ty nejvyšší měly asi 4 metry. To by samo o sobě nevadilo, ale jejich vrcholy se začaly s železnou pravidelností zalamovat. Je tedy celkem s podivem, že mi do kokpitu s plnou silou vlétnul jen jeden mořský dědek. I to stačilo k tomu, aby byl kokpit chvíli úplně plný vody. Ta rychle otekla a mě uchránilo nepromokavé oblečení a holinky. Jen bundou rozepnutou u krku se mi trocha vody dostala na kůži. Pak jsem si dával větší pozor na to, abych dědkům buď uhnul, nebo jim nastavil loď přesně zádí, protože pak se do kokpitu nedostalo tolik vody.

V druhé polovině noci vítr trochu zeslábnul, nejdřív na pětku, pak na čtyřku. To bylo dobře, protože už jsem byl hodně unavený. Kolem jedné hodiny jsem loď ustavil na kurz ostře proti větru a jen se zarefovanou hlavní plachtou a s povolenou otěží jsem si šel lehnout. Loď sice zatím směřovala zpět na západ, ale odpočinek už jsem nutně potřeboval. Po boji s větrem a velkými vlnami jsem byl zralý pro postel (tedy kóji ☺).

Kolem čtvrté jsem se probral a příjemně osvěžen jsem se vrátil na kurz. To už jsem viděl majáky na norském pobřeží.

Jak se rozednívalo, vítr stále slábnul. Dopoledne už nefoukalo vůbec. To jsem byl už jen pár mil od norského pobřeží asi čtyřicet mil západně od Kristiansandu. Úplně se vyčasil, takže zase zavládl sluneční pařák.

Ze vzdálenosti několika mil mě občas mýjely norské plachetnice, které se v bezprostřední vzdálenosti od pobřeží posouvaly buď na východ, nebo na západ. Kolem poledního se přeci jen trochu rozfoukalo, takže jsem se dal do pohybu závratnou rychlostí až 2,5 uzlu. To jsem ještě nevěděl, že později bych byl vděčný i za to.

Míjel jsem jednotlivé majáky, které jsem v noci identifikoval podle mapy.

Odpoledne situaci oživila norská vojenská loď, která se odkudsi vynořila. Vlastně se nejdřív ozvalo podivné hučení, pak se zjevilo cosi v oblaku vodní tříště a potom byla vidět samotná loď. Myslím, že měřila kolem padesáti metrů, byla vojensky maskovaná, měla velice moderní tvar (trochu jako ty americké neviditelné) a plula úžasně rychle. Odhadoval jsem to na 40 až 50 uzlů, ale kdo ví?

Večer už jsem dosahoval rychlosti jen kolem 1,5 uzlu a zlepšení situace se nerýsovalo. Nadšený jsem z toho nebyl, protože to znamenalo projíždět úžinou mezi pevninou a ostrovem Flekkeroya v noci. Co

se mi líbilo ještě méně, byl fakt, že východně od Kristiansandu se zase objevila bouřka. Prostě pohoda.

Kolem půlnoci jsem si na poslední závan větru zkrátil cestu k úžině projetím mezi ostrovy při pobřeží. Trasa byla slušně značena světelnými bójemi, takže jsem to nepovažoval za příliš riskantní.

Půl hodiny po půlnoci zase úplně přestalo foukat. Byla to komedie, protože kdyby foukalo slušně, byl bych v přístavu odpoledne. Takhle jsem zjistil přesnou polohu, chvíli počkal, jestli se přeci jen nerozfouká, a když nerozfoukalo, tak hádejte co... Ano, šel jsem si lehnout. Končina to byla klidná, stranou plavebních tras. Jen jsem musel dávat pozor na to, abych se probudil, kdyby se rozfoukalo – byl jsem celkem blízko břehu.

Asi za tři hodiny jsem skutečně pocítil pohyb, takže jsem vstal, a vyrazil vstříc úžině.

Už jste někdy někdo křižoval proti větru, který není téměř vidět na vodní hladině, skalnatou úžinou rychlostí asi půl uzlu? Já teda jo. V jednu chvíli, když vítr úplně ustal, Easy se začala točit kolem své osy a za mého klení udělala čelem vzad. Pak přeci jen trochu dýchlo, takže jsem ji alespoň dostal zase do správného směru.

Dík pomalé jízdě jsem si mohl dobře prohlédnout a vyfotit kuriozitu, která tu na pobřeží je. Jako pozůstatek druhé světové války je tu ohromné pobřežní dělo, jehož věž a dlouhá hlaveň se nápadně tyčí nad úžinou. Dělo vybudovali Němci, a v současné době je prý druhé největší (pozemní) v Evropě. Má ráži 38 cm. Tolik turistický průvodce.

Když jsem vplul do zátoky, rozfoukalo se. Začal jsem se připravovat na vjezd do mariny. Kosatku jsem spustil úplně a na hlavní plachtě udělal dva refy. I tak Easy jela na zadní vítr téměř tři uzly. Takovou rychlostí se mi přistávat k molu nechtělo. Dovedl jsem spoušť hlavní plachty přes vinčnu na stěžni do kokpitu, abych mohl plachtu kdykoli rychle shodit.

První molo v marině je rovnoběžné se směrem vjezdu. Kdyby tam bylo volno a kdyby se mi podařilo zabrzdit, přistávalo by se tam dobře. Volno tam ale nebylo – stály tam po délce dvě lodi. Tím nechaly volných asi deset metrů. Když jsem byl metr od mola a rychlost byla stále přes dva uzly, usoudil jsem, že Easy nezastavím. Minul jsem molo, udělal obrat vlevo, pak ještě zahrnul vlevo až na hranu větru, pak se vrátil do směru kolmo na vítr a zamířil do volného stání. Když jsem byl předí asi osm metrů od mola, shodil jsem plachtu, ještě chvíli podržel kormidlo, aby Easy jela rovně, a pak se vydal na předí. Cestou jsem vzal do ruky háček připravený volně na palubě. Ten jsem ale v zápětí odložil, protože ho nebylo třeba. Easy pomaličku doplula předí kolmo k molu a téměř se zastavila. To už jsem visel z předíového koše nad molo a brzdil nohou. No, brzdil. Spíš jsem jen volně vystoupil na molo a vyvázal loď.

Po molu ke mně přicházeli dva lidé, jeden z nich v uniformě. „Jde mi vynadat za vjezd do přístavu na plachty“, říkal jsem si v duchu. „Ale co, nefunguje mi motor“, pokračoval jsem pro sebe. Uniformovaný skutečně něco říkal. Ale norsky. Když jsem ho anglicky ujistil, že norsky neumím, přešel do angličtiny také: „To už se dneska často nevidí, aby lidé vjížděli do přístavu na plachty.“ Uznale pokývl hlavou. „Ani já bych nevjížděl, kdyby mi fungoval motor“, ujistil jsem ho. Usmál se a řekl, že je to *very good* i tak.

Poslední část: Čekání na Godota

První den jsem věnoval klasickým činnostem po přistání. Úklid lodi, jídlo, odpočinek, hygiena, jídlo, odpočinek, nějaký ten žejdlík...

Další den jsem se začal starat o opravu motoru. Zeptal jsem se v přístavní kanceláři. No, jakápak kancelář – v okénku, nad kterým je nadpis Harbour Office, prodává slečna zmrzlinu. Při prvním přistání v Kristiansandu jsem se dosti nevěřícně zeptal, je-li to opravdu ono, a slečna nechápavě odpověděla, že samozřejmě. Zvláštní, v Polsku, Německu, Dánsku ani Švédsku jsem neviděl, že by harbour master prodával zmrzlinu nebo lízátko.

Slečna v okénku mi dala jakýsi kontakt. Zavolať jsem tam a po vylíčení situace mě odkázali na kohosi jiného. Ten prý starší motory značky SAAB opravuje. Ten zvedl telefon a po mém vysvětlení řekl: „Já jsem teď na dovolené v Berlíně. Zkuste tohle...“ a nadiktoval telefonní číslo. Pak jsem se také šel zeptat do jachtařského obchodu. Ti mě poslali do dílny, kde se motory opravují. Bylo to na druhé straně města, ale ochotně mi vytiskli detail mapy, abych tam trefil.

Došel jsem tam, už asi po desáté vylíčil situaci a dozvěděl se, že „... tyhle motory my ne, ale tenhle člověk ano.“ Další telefonní číslo. Na můj dotaz, jestli mluví anglicky, zněla odpověď, že moc ne. Uff.

Hádáte správně – zavolať jsem mu. Lámanou angličtinou mi sdělil, že... tyhle motory ANO a že se zítra může přijet podívat.

Opravdu přijel, rozebral motor a našel příčinu: Na několik kusů prasklá pružina ventilu.

I já – nemotorář – jsem pochopil, že takhle to jet nemohlo. Slíbil, že pružinu objedná, a až tato přijde (což mělo být během dvou až tří pracovních dní, a také bylo), také namontuje. To vše, bratru, za 7000 norských korun. Docela se mi protáhl obličej, čehož si všimnul. Slíbil, že když všechno půjde dobře, dá slevu.

Po třech dnech skutečně přijel i s pružinou a namontoval ji. Pak pokynul: „Nastartuj.“ Nastartoval jsem. Ventil začal správně ventilovat, ale téměř v zápětí začala z motoru stříkat voda. Nebudu to prodlužovat. Prasklá hlava válce, odkud stříkala chladicí voda. I opraváře to překvapilo, ale řekl, že vezme hlavu do dílny, aby se podíval, kde je trhlina.

Druhý den přijel, ukázal trhlinu (byla tam), a řekl, že dalších 15 000 NOK by to spravilo a že zase do tří dnů. Protažení mého obličeje muselo dosáhnout výjimečných hodnot. To už bylo mimo moje možnosti.

Zaplatil jsem mu výměnu pružiny a začal řešit, co dál. Sám jsem se s lodí bez fungujícího motoru vracet nechtěl. S posádkou bych to určitě zkusil, ale už jen manévrování v přístavech v jednom člověku a bez motoru...

Pokusil jsem se vejít v kontakt s majitelem lodi. Problém byl v tom, že byl na jiné lodi v Atlantiku. Kontakt se odehrával přes prostředníka v Polsku, ale nebyl uspokojivý. Majitel se mohl dostavit za dva až tři týdny, ale i to bylo nejisté. Tak dlouho jsem čekat nemohl. Už takhle jsem dojížděl na finanční rezervu.

Připravil jsem loď na delší pobyt, zdvojl vyvazovací lana, uklidil vše z paluby a vydal se na cestu k domovu. Předtím jsem zjistil, jak jezdí trajekty do Dánska a na stránkách www.jizdnirady.cz vlakové spojení do Prahy. Tyhle stránky jsou schopny vyhledat vlakové spojení ve všech civilizovaných evropských zemích (Albánie tam asi nebude). Spojení bylo celkem dobré.

Zašel jsem si koupit jízdenku na trajekt (290 NOK) a další den ráno vyrazil. Po odbavení jsem zasedl ke stolu a čekal. Trajekt pomalu odrazil od mola, stále pomalu projel zátokou a vyrazil na volné moře. To už jel docela svižně. V jízdním řádu uvádějí rychlost 27 uzlů. Venku ze zátoky byly celkem vysoké vlny. S trajektem to docela houpalo. Poprvé za plavbu jsem pocítil obavu, že by se plavba mohla odehrát se ztrátou květiny. Nebyla to ale nevolnost, nýbrž jen překvapení z pohybů takhle velké lodi. (A možná také znechucení nad tím, jakou obludou jsem nucen plout. Já ty velké lodi moc nemusím.)

Cestou ze zátoky jsme potkali další kuriozitu. Byla to malá ponorka, která směřovala na moře a které z vody koukala jenom věž.

Přesně podle jízdního řádu trajekt přistál v dánském Hirtshals. Odtud jsem lokálkou dojel do přestupního místa se jménem Hjoring. Tady bylo zajímavé, že neměli klasickou nádražní pokladnu, ale jízdenky prodávali v občerstvení. (Ti Skandinávci jsou nějak divní, ne?)

Rychlíkem do Kodaně to trvalo asi šest hodin. Cestou jsme dvakrát jeli po mostě přes dánské úžiny. Pár plachetnic na moři bylo. Podle vln se zdálo, že fouká celkem svižně.

V Kodani jsem zakoupil jízdenku do Berlína. Cesta byla s přestupem v Malmö. Tam přistavili lehátkový vlak, s čímž jsem nepočítal. Předpokládal jsem celonoční úmornou cestu na sedadle. Do Berlína jsem cestou přes Trelleborg (tady naložili celý vlak na trajekt), Sassnitz a Rujánu dorazil vyspalý a odpočatý. Tady jsem přestoupil do vlaku do Prahy. Celá cesta (včetně trajektu do Dánska) trvala asi 30 hodin. Teď si tipněte, kde těch celkem pět vlaků a dva trajekty nabraly zpoždění. Pokud tipujete, že v Děčíně, nemýlíte se. :-)

A to je všechno, čili ŠMYTEC. (Až na půl stránky o supercelách.)

HP supercely

Ptal jsem se kamaráda pilota – meteorologa na onen oblačný systém, pod kterým jsem proplouval v Severním moři po poruše motoru. Řekl mi, že to byla typická supercela. Nebo spíš supercely, pěkně seřazené jedna za druhou.

Ve Wikipedii jsem našel mimo jiné následující:

Tyto bouře jsou často označovány za nejhorší druh supercel. Tornáda nejsou tak četná jako u CS supercel, i přesto je jich však víc než u LP supercel. Síla tornád bývá redukována dominancí sestupných proudů v bouři. Jejich nebezpečí ale spočívá v tom, že jsou často obklopena hustým deštěm, a tak do poslední chvíle zůstávají ukryta před zraky možných obětí. HP supercely často nabývají hrozivého těžkého vzhledu, na jejich čele bývá monstrózní oblačná stěna či válec, tzv. shelf cloud. Pod ním nastává velmi výrazné setmění, obloha je nezřídka zabarvena v odstínech chladné zelené barvy, což dodává bouři na hrozivosti. Poté se spouští mimořádně prudký liják s dohledností nezřídka jen několik desítek metrů či méně doprovázený navíc vichřicí. Tyto bouře často vedou k mimořádným srážkovým úhrnům a nárazům větru o síle orkánu. HP supercely rovněž mohou být součástí větších komplexů, popř. více HP supercel může vytvořit celou bouřkovou squall line. O squall line tvořené HP supercelami se ještě v nedávných letech tvrdilo, že ve střední Evropě se nemůže vytvořit. Příklad z 25. června 2008, kdy tyto bouře zasáhly nejen značnou část východu Čech, toto tvrzení však definitivně vyvrátil.

Nebezpečné jevy doprovázející HP supercely:

- Intenzivní srážková činnost, způsobující velmi nebezpečné sesuvy půdy a náhlé záplavy.
- Mimořádně intenzivní elektrická aktivita. HP supercela je schopná během minuty vyprodukovat stovky blesků, které mají na svědomí mnoho škod a lidských životů.
- Mohutná krupobití. Kroupy o velikosti vejce nejsou výjimkou a způsobují velké škody na majetku.
- Tornáda, jež bývají často ukryta v dešti, a tak o nich lidé do poslední chvíle nevědí.

Kromě tornáda, krup, elektrické aktivity a sesuvů půdy tam bylo úplně všechno, včetně *squall line* (jak zmiňuji v úvodu). Jen ten vítr dosáhl jen milosrdné osmičky Bft.