



BAGATELA v Ålesundu

Z POLSKA NA ŠPICBERKY A ZPĚT |.

POD POLÁRNÍ KRUH

Ocelová amatérsky postavená plachetnice typu Van de Stadt 34 BAGATELA v minulých letech již třikrát plula kolem Nordkappu. V roce 2010 z Polska do Bílého moře a zpět a hned v následující sezoně Běloomořsko-baltskou cestou z Baltu do Archangelska a kolem Skandinávie zpět do Polska (*YACHT 8-9/2012*). Vloni absolvovala etapovou plavbu z Polska na Špicberky a zpět.

Počátkem roku 2013 mi prezident ČANY Stanislav Bílek nabídl místo v posádce, která měla za úkol dopravit plachetnici BAGATELA z polského Štětína do norského Trondheimu. Ta potom úspěšně doplula až na Špicberky. Vypluli jsme ze Štětína v sobotu 22. června krátce po jedenácté, bylo před námi zhruba 1 000 námořních mil a na jejich uplutí jsme měli 14 dní. BAGATELA se protáhla úzkým kanálem z jezera Dąbie do Odry a na motor vrčela na sever. Před třetí jsme minuli Trzebiez, vypluli na Štětínský záliv a ze cvičných důvodů vytáhli plachty. Samozřejmě ne na dlouho, v pět jsme už byli se sbalenými plachtami v Piastovském kanálu a mířili ke Svinoúští, v sedm vypluli mezi vlnolamy na volné moře a nabrali kurz 340° k Rujáně. Moře bylo jako rybník, jihovýchodní vítr slaboučký, a protože na romantiku pod plachtami nebyl čas, začala naše námořní plavba dlouhým motorováním.

Byli jsme na palubě čtyři a už před vyplutím se rozhodlo, že služby budeme držet po hodině. Prosazoval jsem alespoň dvouhodinové, abych se mohl déle vyspat, ale kapitán má vždycky

pravdu, tak to neprošlo. Že prý hodina uteče jako nic a nebudeme se za kormidlem nudit. Hned první noc jsem mu dal za pravdu. Větrné kormidlo použít nešlo a elektrický autopilot BAGATELA nemá, takže kormidlovat na motor po úplně rovném moři příliš zábavné nebylo. Alespoň jsem se tedy při svých hlídkách cvičil ve spolupráci s kompasem. Loď je vybavena pouze elektronickým kompasem Raymarine a ten má takové zpoždění, že když prudce změníte směr o 90°, ještě řadu vteřin ukazuje původní kurz, než začne pomalu odtikávat směrem ke správnému číslu. Pluli jsme ve známých vodách, stačilo udržovat světlo majáku na Greifswalder Oie a později na mysu Arkona vlevo před přídělí, ale bylo jasné, že u navigačně komplikovaného norského pobřeží bude spolupráce s kompasem vyžadovat značnou dávku předvídavosti.

Na dohled ostrova Møn jsme vztyčili hlavní plachtu, protože pod mraky začalo trochu foukat z boku, ale moc to nepomáhalo, BAGATELA stále plula rychlostí kolem 4,5 uzlu a hlavní část pohonné složky tvořil Perkins. V poledne

j jsme za sebou měli prvních 100 námořních mil. Od tří jsme pluli na plachty na krásný boční vítr, ale nevydržel, v sedm večer už zase v lodi hrčel motor. Nad pobřežím byly vidět dešťové přeháňky. Až v pondělí ve tři ráno vytahujeme plachty a pokračujeme pásem rozdělené plavby kolem dánského pobřeží. Je slunečno a já konečně poprvé při plavbách ve zdejších vodách mímám Helsingborg za světla a mohu si ho prohlédnout. Upřímně řečeno, nic moc. Dánská rovina, hrad přestavěný na zámek a kousek vedle k prasknutí nacpaná marina, to je všechno.

Po několika pokusech s větrným autokormidlem, kvůli slabému větru neúspěšných, pokračujeme v ručním kormidlování a míříme na boční kurz k ostrovu Anholt. Po 48 hodinách od vyplutí máme za sebou 216 námořních mil. V poledne vítr sílí, obeplováme Anholt z východu a jak se vítr točí k jihu, stáčíme se k ostrovu Læsø. Ve větru 4 °Bft a sotva metrových vlnách už autopilot funguje pěkně a až do večera, kdy vítr zeslábl, prakticky nemusíme sáhnout na pínu. Po půlnoci zase při-



Vyplouváme ze Svinoúští.



BAGATELA u mola ve Skagenu

fouklo, hlavní plachtu máme na druhém refu a do rána plujeme ostře proti větru s autopilotem a míříme do nejsevernějšího dánského přístavu Skagen.

Protože jsem byl jediný z posádky, který tento přístav znal, dovedl jsem kapitána až k čerpací stanici vedle jachtařského bazénu. Když se nám ani na čtvrtý pokus nepodařilo přelstít její záludný samoobslužný stojan, nezbylo než sehnat pomoc. V přístavní kanceláři byla našťastí něžná blondýna, jež jen s mírným povzdechem zamkla dveře a šla nám ukázat, jak se

tankuje. V podstatě jsme si počínali správně: Strčit tam platební kartu a zadat PIN, to bylo v návodu. Zvolit maximální odběr, to bylo taky v návodu. A potom vyndat platební kartu ještě před tím, než sundáme tankovací pistoli ze stojanu; to tedy v návodu opravdu nebylo.

Odpoledne jsme navázali na baby stěh bouřkovou kosatku a prozkoumali počasí na příští dny. Předpovědi z internetu se lišily nejenom od sebe navzájem, ale i od té přístavní. Ráno vyplouváme ke Skagerraku. Je zataženo, ale neprší, ačkoliv by podle dvou ze tří včerejších

předpovědí mělo, a fouká severní vítr. Kus nad mysem Skagen vytahujeme plachty a míříme na západ k Severnímu moři. V nevelké vzdálenosti nás minul dánský trojstěžník GEORG STAGE z roku 1934, vracející se z Islandu do dánského Aarhusu na start Tall Ship Races 2013. Vždy mě potěší, když na moři místo kontejnerových příšer potkám takovouhle starou krásku.

Tlakoměr padá o 5 mb za hodinu a pěkně se ochladilo. Krátce po poledni už fouká přes 25 uzlů a vítr stále sílí, plujeme ostře proti němu a dvoumetrovým vlnám rychlostí přes



Maják jižně od vesničky Buavåg na norském pobřeží



Obeplouváme ostrov Sula.



Přístav v centru Askvollu



Zaútočí na nás Vikingové?

6 uzlů směrem ke Kristiansandu a užíváme si konečně parádní jachting. Bohužel za soumraku vítr padá na trojku a točí se trochu k západu. Když se v noci snažíme křížovat k pobřeží, záznam naší trasy na mapě připomíná stopu opilého šneka. Ve vlnách se BAGATELA chová sympaticky, ale stoupavost má bohužel špatnou, a tak ve čtvrtek v pět ráno zase startujeme motor.

Přestalo pršet, po pravoboku se pod břidlicově šedou oblohou objevilo norské pobřeží a ze Severního moře se přímo proti nám valí vysoké mrtvé vlny. Před polednem se vítr stočil na východní a vylezlo sluníčko. Vypínáme motor, vytahujeme genu podepřenou spinakrovým pněm, v silicím větru se ženeme rychlostí přes 7 uzlů a několika halzami postupujeme kolem norského pobřeží k severozápadu. Vítr se stáčí na jihovýchod a byla by to nádhera, kdyby nám takhle ještě dva až tři dny vydržel.

Bohužel nevydržel; večer zeslábl. Protože nemáme čas se tady potloukat rychlostí pod 3 uzly, opět startujeme Perkins. V pátek nastupují službu v jednu po půlnoci. Stále jedeme na motor a stále chodí vlny od severozápadu, jenže teď se dostáváme do mělčích vod u pobřeží, a když hloubka klesne pod 100 metrů, začíná moře připomínat oraniště a lítáme na něm jako hrášek na bubnu. Po půl hodině kormidlování na mne zezadu zaútočil rybářský trawler; opravdu nevím, jak bych se mu měl uhnout, když mu to ve vlnách jede třikrát rychleji než nám. Dopoledne se trollové smilovali a otočili vítr na jihovýchodní čtyřku přesně v okamžiku, kdy jsme se před Stavangerem měli rozhodnout, zda budeme dál pokračovat po moři nebo vnitřními vodami. Okamžitě šla nahoru gena a kurzem 340° postupujeme volným mořem. V poledne, přesně týden po vyplutí, máme za sebou 578 námořních mil s jednou 21 hodin dlouhou zastávkou ve Skagenu a plujeme rychlostí 6 uzlů na sever.

Odpoledne zaplouváme za vnější hradbu ostrovů a na relativně klidné vodě plachtíme skérami. Svítí slunce, fouká krásná jižní čtyřka, plujeme jenom na kosatku rychlostí přes 5 uzlů, prostě nádherný jachting. Jsme už přibližně 6° pod polárním kruhem, na kopcích na pobřeží ještě leží závěje sněhu a opravdu se ochlazuje. Pod flanelovou košili už si беру tričko s dlouhým rukávem, slabé ponožky na noc vyměním za tlustší vlněné a v lodním pytli jsem vyhrabal i svetr, ale ten snad ještě ne-



PLACHETNICE | PLAVBA

budu potřebovat. Noční hlídka nebyla příjemná. Pršelo tak intenzivně, že pár set metrů vzdálená navigační světla občas mizela v záclonách deště a já vůbec neměl tušení, kam jedu. Pokud jsem viděl světla, plul jsem na ně, jakmile zmizela za vodní clonou, držel jsem kurz podle kompasu a modlil se, aby ty provazy vody padající z oblohy zase trochu zřídly. Za hodinu mě měl vystřídat Pavel, ale nakonec jsme se domluvili, že bude mnohem jednodušší, když u kormidla zůstanu a on bude sledovat navigační počítač, říkat mi, kam mám plout a zásobovat mě horkým čajem. Díky tomu jsem se bez problémů střelil do vstupu úzkého fjordu u vesničky Klokkarvik a naše spolupráce se osvědčila tak skvěle, že jsme ve tři nechali spát kapitána, o hodinu později i Jardu a pak zase začala má další plánovaná služba. Po pěti hodinách za kormidlem jsem slezl do kajuty zmrzlý jako rampouch.

Další služba mi začala v devět ráno. Všude kolem nás prší, jen nad námi je v mracích díra, kterou svítí slunce, a tak na sobě suším promoklé oblečení. V poledne jedeme už osmý den a máme za sebou 700 mil plavby. Pobřeží fjordů je mnohem divočejší a opuštěnější než to jižnější. Skály většinou spadají kolmo do



Vnitřní přístav v Trondheimu



Trolové jsou v Norsku všude.



Kristiansund počátkem července o půlnoci



Marina Skansen v Trondheimu, na ostrůvku v pozadí bývalo popraviště.

vody, pouze místy je na pobřeží prostor na silničku či domek a každou chvíli padá z kopců vodopád.

V půl sedmé večer přistáváme u trajektového mola v osadě Buskøy na ostrově Buskøyna, kterou pilot od Imraye popisuje jako „pitoreskní rybářský přístav“ s možností tankování nafty. Na břehu nebyla nikde ani noha, ačkoliv některé domy byly otevřené, uprostřed rybářského mola stál připravený autogen, vedle ležela elektrická vrtačka zapojená do prodlužovačky, a nikde nebyl vidět žádný čerpací stojan, ačkoliv na skále nad přístavem stála velká cisterna s nápisem Shell. Když jsme šli po trubce, co z ní vedla, skončili jsme zase u našeho trajektového mola, kde čerpací stojan evidentně nebyl.

Plachtíme tedy kolem ostrovů Lammetu a Atløyna dál na sever a pár minut před desátou večer přistáváme u návštěvnického mola v přístavu Askvoll. Podle pilota zde měly být umývárny, sprchy, prádelna, restaurace a čerpací stanice. Podle nás tu nebylo nic, pouze u silnice stál malý červeně natřený domeček velikosti zahradní chatky, a tak jsme vyrazili na průzkum do vsi. Ukázalo se, že u trajektového přístavu je ještě jedno molo pro hosty, kde si zrovna místní mládež dělala mejdan, na konci mola stojí čerpací stojan na naftu a o kousek vedle je silniční pumpa. Právě zavřela. Na totomu měli cenu za naftu necelých 14 NOK a za výlohou ceduli s dlouhým nápisem, ze kterého se dalo poznat jenom slovo Diesel a cena necelých 10 NOK. O půlnoci zaparkoval na konci mola mercedes, vylezl z něho chlápek a dal nám klíče od záchodů. Na otázku, kde ty záchody jsou, ukázal na onu malou červenou chatku. A ubezpečil nás, že přístavní poplatek kartou zaplatit nejde, protože se platí tak, že z krabičky na

zdi červené chatky vyjmeme obálku, vložíme do ní 125 NOK a vhodíme ji do vedlejší plechové schránky. Při návštěvě červeného domečku jsem užasl. Do toho miniprostoru se domorodcům povedlo naskládat pánský a dámský záchod, dvě umyvadla, sprchový kout, dva obrovské bojlerky a pračku se sušičkou. Neuvěřitelné.

V neděli ráno jsme vybrali peníze z bankomatu, u pumpy rozměnili drobné a natankovali dva kanystry nafty, což se později ukázalo jako chyba. Nižší cena byla za lodní naftu, a kdybychom toho půl kilometru popojeli s lodí, ušetřili bychom dost peněz. Před jedenáctou vyplouváme dál na sever. Ve slabém jižním větru postupujeme skérami chvíli na plachty a chvíli na motor podle toho, kam která škvíra vede. Obloha se zatáhla, jen občas prorazí skrz mraky sluneční paprsek a ozáří strašidelnou scenérii okolních skal, lesů a vodopádů. Většina dnešních fjordů je pustých, jen sem tam se mezi stametrové srázy a moře vejde domek a kus silnice, která po pár stovkách metrů zmizí v tunelu. Člověk by se vůbec nedivil, kdyby z některé zátoky najednou vyplul drakar plný Vikingů. Jen občas z napohled neporušené kolmé skalní stěny vyrazí trajekt, prohučí nám před přídílí a zmizí v souvislé skalní stěně naproti. Až z těsné blízkosti je vidět, že na jedné straně je v malé zátocině ústí silničního tunelu a na druhé uzoučké údolíčko, mířící kamsi do oblak.

K večeru před městečkem Maloy plujeme proti proudu, který sem žene příliv z Atlantiku a tvoří regulérní přejeje. I na motor máme co dělat, abychom postupovali vpřed, a v některých užších místech se zdá, jako bychom pluli šlajsnou v protisměru. Před devátou večerní se dostáváme na konec fjordů a vyplouváme na volné moře směrem

inzerce

**PŘEDPLAŤTE SI
VÝHODNĚ ČASOPISY**

WINE & Degustation
Bordeaux En Primeur 2013
Dobré zprávy o problematickém ročníku
Sonberk Vinařství roku 2013
GRAND WINE TEST
Sauvignony z Loiry

Charter 2014 DOVOLENÁ NA LODI
Nabídka charterových lodí z polohy světa
Týden na lodi na Jadranu
Mazurská jezera
První nezávislý měsíčník o víně a gastronomii

CARAVAN magazine
3/2014 květen/červen
www.caravan-magazine.cz
ročník XIV. cena 69 Kč/2,99 EUR
Jak si půjčit karavan
Cestování Liptov Klingenthal v Krušných horách
Výstava For Caravan
Dostupný komfort
Magazín o cestování, obytných automobilech, přívěsech a kempingu

www.yacht-magazine.cz

PLACHETNICE PLAVBA

k mysu Statt. Je to při některých směrech větru velmi nebezpečné místo a dokonce je zde možné si objednat doprovodnou loď, která by nás podmořským skalním bludištěm provedla a v případě ztroskotání nás vzala na palubu.

Ačkoliv na pobřeží svítilo veřejné osvětlení i v poledne, majáky a navigační bóje tady nesvítily ani v jedenáct v noci. Vidět trošku je, ale oblast je navigačně obtížná a plout podle sektorových světél majáků, kdyby svítily, by bylo mnohem jednodušší než v půlnocním šeru na rozvlněném moři dalekohledem vyhledávat nesvítící kardinální znaky. Pár set metrů po pravoboku ční stometrové útesy mysu Statt, nalevo od nás se táhnou podmořská skaliska, která místy dosahují až na úroveň hladiny. Z volného moře se ženou vysoké táhlé vlny, rozbíjí se na skalách po levoboku, odráží se od kolmých skalních stěn pobřeží vpravo a vrací se zpět. Hloubka se změnila z víc než dvou set metrů na šestnáct a je to tady na desetimetrové plachetnici docela pěkná skočná. Nakonec se těsně před půlnocí majáky rozsvítily a v jednu v noci jsme tohle místo, jedno z nejnebezpečnějších na naší plavbě, měli za sebou.

Celý zbytek noci plujeme na motor, protože už zase nefouká, volným mořem podél pobřeží a odzadu nás posunují táhlé oceánské vlny. Napravo se proti sluncem nasvíceným mrakům rýsují zubaté vrcholky ostrovů a na některých štítech jsou jasně viditelná sněhová pole. V pondělí před polednem přistáváme v městečku Ålesund. Jediné volné místo je na konci mola u mostu, a tak s lodí stojíme prakticky na hlavním náměstí v centru města. Máme za sebou 845 námořních mil, je jasné, že letadlo v neděli stihneme a nemusíme se už nijak honit, a proto si děláme odpočinkový den. Celé městečko Ålesund je poměrně nové, neboť to původní dřevěné zachvátil v roce 1904 požár a z 10 000 obyvatel udělal za pár hodin bezdomovce. Houzevnatí seveřané se ovšem nedali a během dvou let ho postavili znovu z cihel a kamene, aby bylo nehořlavější. Na většinu zdejších budov tak naleznete leto-počty 1905 a 1906. Město se částečně rozkládá na výběžku pevniny a částečně na ostrově Aspøya; jedinou spojnici je most, u kterého stojíme, a přilehlá křižovatka, na níž se odpoledne vytvořila neuvěřitelná zácpa.

V úterý ráno odrážíme od mola a pokračujeme k severu. Po fjordu občas projede nějaký přívoz a potkali jsme jeden námořní podvalník,





Platební automat v marině Skansen: Z vývěsky vzít obálku, vložit peníze, vhodit do sloupku.

sloužící zřejmě pro obsluhu ropných plošin, jinak je všude pusto a prázdko. Břehy jsou dnes mnohem přívětivější. Místo strmých skalních stěn je většinou jen příkrý svah, na který se vejde i vesnička s pastvinami a polem, a místo špičatých vrcholků tvoří kopce na pobřeží jen takové homole. Původně jsme chtěli přespát v Budu, ale nakonec to svorně zamítáme, za úplného bezvětrí se protahujeme rozbořenou úžinou mezi ostrovy Nørdre Odde a Tjønnøya, naposledy při naší plavbě vyplouváme na volné moře, v dlouhých oceánských vlnách kopírujeme pobřeží a v 18:43 překračujeme 63° severní šířky. Protože máme opravdu spoustu času, zaplouváme do Kristiansundu a těsně před půlnocí se zde vyvazujeme u mola pro hosty.

Ve středu ráno jsme marně hledali, jak zaplatit za naše noční stání. Nikde nebyla žádná kancelář správce, nikde nebyl ani človíček, žádná cedule s informacemi, žádný kastlík na peníze. Když tedy není jak a komu zaplatit, odjíždíme v půl desáté bez placení. Jen na genu vplouváme do Vinefjordu, a protože plavbu už pojmáme vysloveně rekreačně, do cíle nám zbývá jen 100 mil, vyta-hujeme rybářské náčiní.

V šest večer vítr skončil, jakoby ho vypnuli vypínačem. Pokračujeme na motor a dvě chycené makrely máme k večeri s bramborovou kaší. V deset večer vplouváme do fjordu Trondheimsleia a čeká nás 40 mil plavby pořád rovně. Nudím se u kormidla od jedné do dvou a celou další službu od pěti do šesti se těším, že na mne konečně vyjde zatáčka. Nevyšla, do Trondheimsfjordu zatáčí až Pavel v 6:09, kdy se dostáváme na nejsevernější bod naší plavby: 63° 39' 07" N. K severnímu polárnímu kruhu nám chybí necelé tři stupně. Ve čtvrtek 4. července krátce po poledni přistáváme u mola pro návštěvníky v marině Skansen v Trondheimu.

BAGATELA ze Štětína uplula 1 020 námořních mil za 13 dní se čtyřmi zastávkami ve Skagenu, Askvollu, Ålesundu a Kristiansundu. V celkovém součtu se ukázalo, že jsme upluli víc na motor než na plachty, ale ten rozdíl byl skutečně jenom pár mil. BAGATELA popluje dále do Tromsø a odtamtud vyrazí na Špicberky.
(pokračování příště)

Text a foto Miroslav Jaroš

inzerce

Jonákovi,
golf hrají 6 let



Golfová akademie Hostivař

Kurz POZNEJ GOLF
každý čtvrtek zdarma

Pořádáme kurzy pro
děti, dospělé,
začátečníky i pokročilé!

Golf v Hostivaři
vás bude bavit!



Areál Golf Hostivař, Hornoměřolupská 565, Praha 10,
www.golfhostivar.cz, kurzy@golfhostivar.cz, tel. 724 124 818