



ciszę w eterze, pozostając jednak na nasłuchu. Postępujemy tak również, wychodząc z Władkowa, gdy naraz słyszymy w UKF-ce głos bosmana – „Safran”, dlaczego się nie zgłosiłeś? Mam zawrócić? Spokojnie tłumaczę, że ustawa, nowelizacja, że Unia, Shengen... ale w odpowiedzi dociera do nas: „Takie są wewnętrzne przepisy portu Władysławowo”. Mając do wyboru, nie wiadomo jak długo mogące potrwać dyskusje lub wspaniały przelot w ładną pogodę, nie pytamy już nawet, czy wewnętrzne przepisy mogą pozostawać w sprzeczności z ustawą, tylko

potulnie przepraszam i proszę o zgodę na wyjście. Bosman obrażonym głosem laskawie jednak zezwala.

KURS – NORD!

Przez jakiś czas płyniemy razem z jachtem „Temi”, który potem odbija bardziej na wschód, kierując się na Olandię. Po 26 godzinach pięknej żeglugi docieramy na Utklippan. Spędzamy tu dwa dni, ale jeśli mamy dotrzeć na Alandy, musimy się pospieszyć. Ruszamy więc do pięknego Kristianopel, skąd przeskakujemy do Stora Rör na Olandii.

TO WARTO WIEDZIEĆ!

Na pierwszy rzut oka Alandy niewiele różnią się od szwedzkich wysp, ale żegluga po nich ma swoją specyfikę. Są znacznie mniej zaludnione, a co za tym idzie, łatwiej znaleźć tu odosobnione kotwicowiska. Wynika to z większej izolacji i odległości od wielkich aglomeracji miejskich. Nawet w weekendy na głównych szlakach nie ma tak dużego ruchu, jaki zazwyczaj panuje na szkiepowych „jachtostadach” Szwecji. W przeciwieństwie do map okolic Sztokholmu tutejsze pomoce nawigacyjne są stosunkowo mało precyzyjne. Na pochodzących z 2000 r. żeglarskich mapach Alandów znajdowaliśmy rejony opisane jako dotąd „nie pomierzone”.

Także w bardziej popularnych miejscach nie było dostatecznie jasne, czy głębokość przekracza ważną dla żeglarzy wartość dwóch metrów. O tym, czy jest tam wystarczająco dużo wody, żeby bezpiecznie zakotwiczyć, musieliśmy przekonywać się metodą prób i błędów. Ale może również dzięki temu odkrywanie Alandów jest tak pasjonujące. Oznakowane trasy mają zaznaczoną minimalną głębokość, co pozwala załogom większych jachtów ustalić, które przejścia omijają. Żeglowanie poza rutami obarczone jest sporym ryzykiem nadziania się na podwodne kamienie.

Finowie, w tym Alandczycy, z dużą troskliwością traktują swój kraj. Spore obszary szkiepow podlegają ochronie rezerwatowej, a większość jachtów, nawet nieduże motorówki, wyposażona jest w zbiorniki na fekalia. W wielu miejscach udostępnione są systemy odbioru płynnych nieczystości i widać, że są często używane. Choć nawet tam z kulturą nie zawsze jest tak różowo, skoro na ścianie galerii na Rodhamn widnieje obrazek zakazujący sikania, z wesołym wierszykiem, który w wolnym przekładzie mojego brata brzmi następująco: „Trochę capić tu zaczęło. Idź gdzie indziej zrobić dzieło”.

Według informacji z różnych serwisów żeglarskich na wodach terytorialnych Finlandii całkowicie zabronione jest używanie zaburtowych toalet bez zbiorników na fekalia oraz oczywiście opróżnianie tych ostatnich w odległości mniejszej niż 12 mil od brzegu.

Pogoda w tym rejonie bywa tak samo kapryśna jak na całym Bałtyku. Czasem panują 30-stopniowe upały i lekkie wiatry, zdarzają się jednak oczywiście i letnie sztormy, i ulewy, które sprawiają, że na wieść o nich wielu żeglarzy decyduje się opuścić gościnne, ale nie zawsze bezpieczne zatoczki, preferując postój w portach. Obie mariny Mariehamn, jak również zazwyczaj niezbyt oblegane pomosty mniejszych przystani, rozsianych tu i ówdzie po całym archipelagu, wypełniają się wówczas po brzegi.

W czasie naszych rejsów po Alandach odwiedziliśmy niewiele portów. Poza opisaną już stolicą i Rodhamn cumowaliśmy tylko na wyspie Huso, gdzie stało zaledwie kilka domów, a owce pasły się przy samych jachtach. Pominęliśmy Degerby, miejscowość wypoczynkową leżącą na naszej tegorocznej trasie, a stanęliśmy przy drewnianym pomoście należącym do kompletnie pustego kempingu na jakiejś zapomnianej niemal przez ludzi wysepce. Trudno tu znaleźć duże mariny, gdyż poza Mariehamn nie ma na Alandach żadnych miast. I pewnie dlatego jest tu tak niezwykle. Wspaniała kraina!