

Seszele 2011

Na obozie narciarskim w marcu tego roku w Kleinwalsertal narodził się pomysł zorganizowania rejsu na Seszelach. Pływałem tam wcześniej i moje opowieści o tej „cudownej krainie” spowodowały zainteresowanie kilku osób. Zaraz po powrocie zaklepałem katamaran Lagoon 440 w marinie Cat Sey na wyspie Eden nie daleko od lotniska. Katamaran ten jest w stanie pomieścić wygodnie 10 osób a mniej wygodnie nawet 12, a nas, zainteresowanych tym rejssem było na razie tylko 6. Dlatego wszyscy rozpoczęliśmy zgodną akcją poszukiwania kolejnych chętnych – żeby koszty czarteru jachtu rozłożyć na większą liczbę ludzi. Po wielu, wcale nie łatwych zabiegach, udało się dokooptować jeszcze dwie pary i to pozwoliło już na przedpłatę i rezerwację biletów lotniczych. Najtaniej wypadło to z Paryża do Doha w Katarze i stamtąd już prosto na Mahe na Seszelach przy użyciu Quatar Air Lines. Nasza grupka składała się z jednej pary zamieszkałej w Hiszpanii, dwóch par zamieszkałych w Niemczech oraz dwóch zamieszkałych w Polsce – umówiliśmy się, że wspólny lot na miejsce rozpoczniemy w Paryżu, dokąd każda para dostanie się „własnym” przemyśłem. Ponieważ pora deszczowa na Seszelach zaczyna się 1-szego października, a już od 15-tego września ceny czarterów są tańsze ustaliliśmy, że rejs odbędzie się od 22-go września do 2-go października – wcześniej niestety katamarany były już rozdysponowane.

Bez kłopotów spotkaliśmy się na lotnisku Charles de Gaulle'a na terminalu 1, skąd odlatują samoloty linii Katarskiej. Dzięki znacznie wcześniejszej rezerwacji koszt biletów w obie strony z Paryża i z powrotem, także do Paryża wyniósł 660 Euro od biletu. Marina Cat Sey życzy sobie 6000 Euro kaucji za wypożyczenie takiego katamaranu i to stworzyło nam pewną trudność. Na szczęście jeden z naszej załogi posiadał kartę kredytową o tak wysokim limicie i zgodził się na ryzyko pokrycia tej kaucji.

Z prasy pobranej przy wsiadaniu do samolotu dowiedzieliśmy się o najnowszych wypadkach z rekinami na Seszelach i na nieodległym Reunion, co trochę popsuło nam wszystkim humor, bo każdy wiół w swoim bagażu płetwy, maskę i fajkę oraz w sercu szczerzy zamiar oglądania legendarnych raf koralowych.

Taksówką typu busik, dwoma kursami (z powodu bagaży) dojechaliśmy z lotniska do Mariny, za łącznie 40 Euro i tam czekając na przejęcie jachtu załoga miała możliwość kąpieli pod prysznicem i przebrania się w lżejsze ciuchy, niż te, które były użyte w samolocie.



Po wprowadzeniu się z bagażami na jacht, załoga obejrzała sobie małe pojedyncze kabinki dziobowe i ponieważ nie znalazł się żaden chętny na taką kwatere, nastąpiło losowanie. Niezbyt zadowoleni Ci, którzy wylosowali te kabinki szybko nazwali je chlewikami Po rozpakowaniu się w przydzielonych kabinach wytypowaliśmy „silną grupę” po zakupy, która udała się do stolicy Seszeli Victorii z listą koniecznych zakupów zaopatrzenia. Pozostali grzecznie poddali się wstępnemu szkoleniu

na jachcie, co było konieczne, gdyż byli to ci, którzy jeszcze z jachtami na morzu żadnego kontaktu nie mieli. Omówiliśmy sobie wszystkie stanowiska manewrowe i konieczne na nich czynności w rozmaitych stanach żeglugi oraz praktycznie wypróbowałam sobie ich wykonanie, w czym sekundowało nam dzielnie palące słońce oraz spora wilgotność powietrza potęgująca odczucie upału.

Wieczorem przed wspólną kolacją dokonaliśmy obrządku poczęstowania Neptuna szklaneczką whisky wylewając z dziobu do morza nieco tego płynu wraz z rytualną przemową kapitana: „Królu mórz i oceanów załoga jachtu Louann zaprasza Cię na godny poczęstunek licząc, że pomożesz nam w całym rejsie usuwając z przed naszego dziobu wszelkie przeszkody oraz rozkazując wiatrom wiać dla nas przychylnie..... Poddajemy się z pokorą Twoim rządóm.....”

Cała załoga ze szklaneczkami w rękach zgromadzona na dziobie brała udział w tym rytuale z powagą chłonąc słowa kapitana. Potem była już tylko przyjemność smakowitej kolacji i zasłużony po długim locie i męczącym dniu odpoczynek.

Następnego dnia trzeba było jeszcze uzupełnić zaopatrzenie.



Po południu odbyło się pierwsze wyjście w morze z zamiarem opłynięcia w koło wyspy Sw. Anny i wykonania zaleconych alarmów, oraz zapoznania załogi z jachtem w żegludze. Przed wieczorem weszliśmy z powrotem do mariny Cat Sey na kolację i spokojny nocleg.

Następnego dnia śniadanie obyło się wcześniej, bo planowaliśmy płynąć na wyspę Praslin, czyli było do pokonania w sumie ponad 26 mil. W porze suchej wieje na

Seszelach stały monsun z południo-węgo wschodu, co zapewniało na halsowanie rufą. Na katamaranach nie pływa się fordewindem. Wydłużało to znacznie naszą drogę, a doświadczenia z dnia poprzedniego były za krótkie, żeby stwierdzić, kto z początkujących zapadnie na morską chorobę. Po wyjściu, przeciągnęło się stawianie grota, ponieważ jego listwy trzeba było przeprowadzić bezkolizyjnie pomiędzy Laise Jack'ami – co w praktyce kazało, podnosząc żagiel wielokrotnie zjeżdżać z nim kilka centymetrów w dół, żeby znowu podnieść go wyżej. Po tym pierwszym praktycznym treningu w następnych wyjściach już ta operacja trwała znacznie krócej i wychodziła sprawniej. Na stanowisku sterowniczym daszek przeciwsłoneczny całkowicie zasłania grot, co powoduje, że zmiany kursu sterowania tak, aby żagiel wychodził bezkolizyjnie są podpowiadane przez załoganta stojącego tam, skąd żagiel jest dobrze widoczny – w kolejnych wyjściach składaliśmy do stawiania grota ten brezentowy daszek, co znacznie usprawniało całą operację.

Po południu stanęliśmy na kotwicy w zatoce Chevalier na wyspie Praslin na głębokości 5 metrów. Na kotwiczowisku stały jeszcze dwa katamarany oraz mały kuterek patrolowy wojska Seszelskiego. Szybko okazało się, dlaczego on się tam znajdował – było to miejsce gdzie kilka dni wcześniej rekin zabił francuskiego wicemistrza w windsurfingu i załoga wojskowa

miała za zadanie nie dopuścić, żeby ktokolwiek wchodził tam do wody. Przy pięknej plaży otaczającej zatokę, rozpięto siatkę przeciwrekinową i jedynie tam, pod jej ochroną, wolno było wchodzić do wody. Załoga zaokrętowała się więc na nasz ponton i popłynęła do brzegu. Wychodząc z założenia, że praktyka uczy najlepiej, nie wspominałem nic o tym, żeby uważać przy samym brzegu na pozornie nie wielki przybój. Oczywiście ponton przekoziółkował i wszyscy spotkali się z wodą nieco wcześniej niż zamierzali. Pozrywane z głów okulary i inne osobiste akcesoria dało się na szczęście odnaleźć. Trzeba było potem wysuszyć i odpiaszczyć silnik, ale za to już w kolejnych transportach na brzeg nie było żadnej wywrotki. Załoga pełna wrażeń i wykąpana w oceanie o temperaturze wody 32 stopnie wróciła na jacht, gdzie już czekała lista nocnych wacht – bo stanie na kotwicy w nocy wymaga stałej kontroli. Omówiliśmy sobie sposób trzymania takiej wachty i jej specyfikę. Na szerokości 4 stopnie na południe od równika nie ma prawie wcale zmierzchu i brzasku – słońce zachodzi bardzo szybko i z dnia błyskawicznie robi się noc, tak jak i rano z nocy bardzo prędko robi się kolejny słoneczny dzień, a różnicy temperatur pomiędzy nocą i dniem prawie nie ma.

Kolejnym naszym postojem było kotwiczowisko przy wyspie Couriose. Wyspa ta jest objęta statusem Parku Narodowego i każdy wchodzący tam musi zapłacić bilet wstępu w wysokości 200 Rupii Seszelskich czyli około 13 Euro. (Kurs na teraz to 16,5 Rupii Seszelskich to 1 Euro). Na wyspie tej żyje wiele ogromnych żółwi lądowych, wielkie kraby i sporo różnokolorowego ptactwa. Jest tam także piękna ogromna plaża ograniczona głazami bazaltowymi, tak charakterystycznymi dla krajobrazu wszystkich Seszelskich wysp.



Następnego dnia popłynęliśmy do jednego portu wyspy Praslin, gdzie przychodzące jachty mają do wyboru, albo w miarę wolnych miejsc dojść do pływającej kei (2000 Rupii

Seszelekich za noc), albo stanąć na boi (200 Rupii Seszelekich za noc) – w opłacie tej jest już automatycznie wywóz śmieci oraz dowóz zamówionych towarów spożywczych ze sklepu. Te różnice cenowe nie pozostawiają wyboru, zwłaszcza, że na boi stoi się znacznie bezpieczniej. Ponieważ do kei suną jachty z bardzo różnymi skiperami o różnym umiejętnościach manewrowych. Pomijając sklepy i niewielkie miasteczko celem wycieczki prawie obowiązkowej jest Dolina Majowa (Valley of May). Jest to dolina objęta statusem Parku Narodowego i wstęp tam to 250 Rupii Seszelekich od osoby. Tam właśnie rosną Coco de la mer, czyli wielkie kokosy o wadze ponad 30 kg. Przypominają one do złudzenia kobiece miejsca intymne i stały się powodem do anegdoty: Legenda głosi, że w czasie sztormu wysokie na 40 metrów palmy, na których rosną te orzechy kołysząc się, powodują, że orzechy te kopulują. To sprowadza chętnych widzów, którzy jednak niczego już opowiedzieć nie mogą, bo dostawszy w głowę 30-to kilogramowym orzechem spadającym z dużej wysokości stają się natychmiast bardzo małowinni.



Bardzo ciekawa jest w tej dolinie i na jej zboczach dżungla tropikalna, którą tam można podziwiać w pełnej krasie. Wycieczka ta może doskonale służyć rozprostowaniu nóg po długim pobycie na Jachcie, bo do przejścia jest około 3 km. Można jednak skorzystać z miejskiego autobusu za jedyne 3 Rupie Seszelekiche. Jeździ on z portu do tej doliny i chodzenie piechotą ogranicza się jedynie do zwiedzania lasu tropikalnego. Ponieważ teren jest górzysty, z wierzchołków wzniesień jest przepiękny

widok na bogatą linię brzegową wyspy oraz na wyspy Coco i La Dique.

Warto nie zapomnieć o zapasie wody na tą wycieczkę, bo pragnienie daje się we znaki. Po powrocie do portu były również działania integracyjne z załogami innych jachtów i wymiana wrażeń z dotychczasowego pływania. W sumie spędziliśmy tam dwie doby nie narzekając ani przez chwilę na nudę czy nadmiar czasu. Właściciel boi odwiedzał nas co kilka godzin zabierając śmieci i troszcząc się o wszystkie nasze potrzeby. Miejscowi ludzie są zupełnie niezepsuci napływem turystów i chętnie im pomagają.



Widok jedynej na wyspie Praslin kei dostępnej dla jachtów pokazuje zarazem położenie tego idyllicznego porciuku. Kilka razy w ciągu dnia przychodzi tu spory „tramwaj wodny” przywożąc i zabierając kolejną partię turystów, z których pieniędzy powstaje zasadniczy budżet Seszelek. Większość nocnych postojów w rejsie odbywa się na kotwicy, a tym porcie z boi nie ma możliwości uzupełnienia wody, dlatego dobre jachty są zao-patrzone w desalinator,



tworzący autonomię w tym zakresie. Zazwyczaj paliwa uzupełniać nie trzeba, gdyż stale wiejący wiatr o sile do 6 stopni B pozwala na znaczne ograniczenia jego zużycia.

Z Portu na wyspie Praslin pożeglowaliśmy na kolejną z czterech zamieszkałych wysp archipelagu – La Dique. Od jej wschodniej strony znajduje się mały porcik, który nie jest w stanie pomieścić wszystkich chętnych na jego odwiedzenie oraz tych, którzy muszą tam się dostać dowożąc turystów, czy łowiąc ryby dla miejscowych knajpek. Do niedawna, na wyspie tej obowiązywał zakaz ruchu jakichkolwiek pojazdów mechanicznych i cały transport ludzi i towarów odbywał się przy pomocy zaprzęgów w woły. Pozostały tam jeszcze taksówki dla ośmiu osób i woźnicy z tym zaprzęgiem.

muszą tam się dostać dowożąc turystów, czy łowiąc ryby dla miejscowych knajpek. Do niedawna, na wyspie tej obowiązywał zakaz ruchu jakichkolwiek pojazdów mechanicznych i cały transport ludzi i towarów odbywał się przy pomocy zaprzęgów w woły. Pozostały tam



jeszcze taksówki dla ośmiu osób i woźnicy z tym zaprzęgiem. Wielką wygodą dla wizytujących tę śliczną wyspę stanowi wypożyczalnia rowerów. Rowerem można ją objechać w koło w niecałą godzinę. Na wyspie z ciekawych do odwiedzenia miejsc znajduje się stary zabytkowy cmentarz, kooperatywa produkująca kopry i hodująca wanilię oraz ogromna prześliczna plaża w porze suchej niedozwalająca kąpieli w morzu – w tym czasie jest tam

ciągły silny prąd wynoszący w morze, którego pływak nie jest w stanie pokonać. W czasie naszego na tej wyspie

Pobytu, spotkany wcześniej na innym jachcie Polak, został w ten sposób pochłonięty przez ocean. Fabryka kopry to zwykły kierat poruszany przez woła i obracający wielki kamień młyński. Wołem dowodzi miejscowa kobieta odpoczywająca po kilku obrotach kieratu w czasie, kiedy urobek jest masowo wyżerany przez ptaki. Z powodu ciasnoty w porcie oraz ruchu miejscowych łodzi rybackich musieliśmy kilkakrotnie się przestawiać w coraz to nowe, przydzielane nam przez kapitanat miejsca, często co do centymetrów dopasowane do gabarytów jachtu.



Kilka mil od portu La Dique leży mała wysepka Coco z przepiękną rafą. Niestety nie chcąc stwarzać zbędnych pokus groźnym rekinom, zrezygnowaliśmy z odwiedzenia kotwiczowiska koło tej wysepki.

Z La Dique udaliśmy się w drogę powrotną na Mahe i na noc, tam weszliśmy do „swojej” Mariny. Rejs dobiegał końca i pozostało nam jeszcze dostać się do portu handlowego na Mahe gdzie znajduje się jedyna na Seszelach stacja z paliwem, która może tankować jednostki pływające. Przedostatniego dnia rejsu wyszliśmy z Mariny Cat Sey z zamiarem tankowania – niestety na miejscu okazało się, że stacja z powodu wyborów na Seszelach jest tego dnia nieczynna. Po telefonicznym uzgodnieniu z biurem Mariny, że zatankujemy się następnego dnia rano i zaraz potem przyplynie jacht popłynęliśmy do ochronionej przed wiatrem zatoczki na kotwicę. Wcześniej rano, ruszyliśmy do portu na tankowanie i tam uzupełniliśmy wypalone przez siebie paliwo. W porcie handlowym na wyspie Mahe pobierają wodę i paliwo okręty wojenne wysłane przez rozmaite państwa dla ochrony przed piratami Somalijskimi. Ponieważ miejsce umożliwiające tankowanie dużych okrętów wojennych jest skąpe, to tylko jeden okręt może się tam znajdować. Dlatego na redzie przed portem zazwyczaj czeka inny okręt lub nawet dwa, na swoją kolej tankowania. Gdy mijaliśmy tankujący się okręt wojenny Marynarki Włoskiej pojawił się zwiastun nadchodzącej pory deszczowej – wywołało to piękną tęczę, którą podarował nam Neptun na pożegnanie.



40 minut później oddaliśmy jacht w Marini Cat Sey i w sympatycznej restauracji w Marini postanowiliśmy czekać na odlot do domu. Wszyscy byli zauroczeni plażami, widokami i wszystkim tym, co z Seszeli czyni raj na ziemi.