

KPT. KULIŃSKI

PRAKTYKA BAŁTYCKA

Nr 1
Styczeń 2005

magazyn sportów wodnych

Zagle

Ukazuje się od 1959 r.
cena 11,50 zł (w tym 7% VAT)

www.zagle.com.pl

Test jachtu: Erma 670

HENRI LLOYD

Advanced Marine Technology

Test MOTO: Bombard DB 550

HAŁAS
na jachcie

castorama

VICTORIA
Śladami Magellana

RELACJE Z TARGÓW
ŁÓDŹ I BRNO

ISSN 0860-2670, indeks 366455

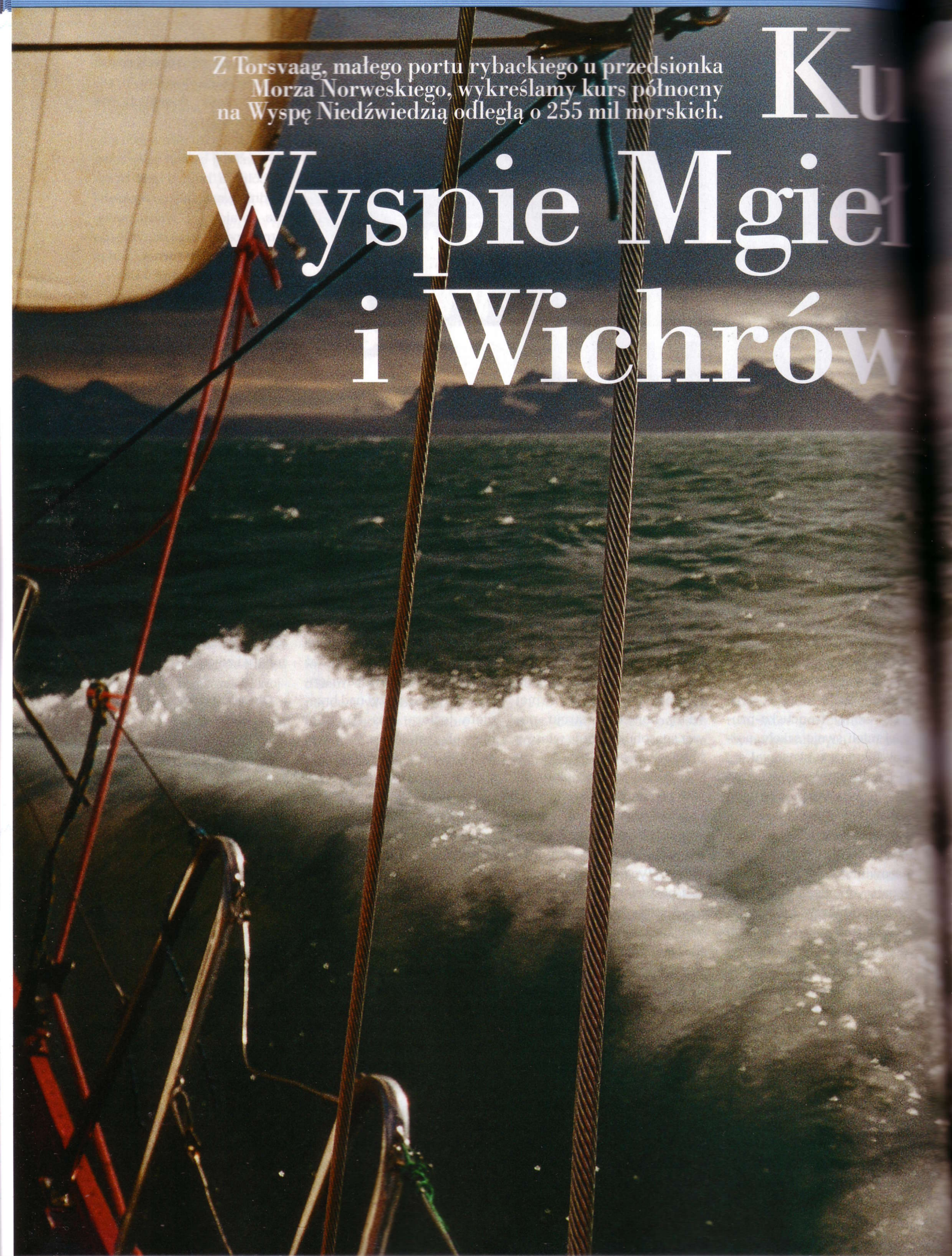


MORZE

Z Torsvaag, małego portu rybackiego u przedśionka
Morza Norweskiego, wykreślamy kurs północny
na Wyspę Niedźwiedzia odległą o 255 mil morskich.

Ku

Wyspie Mgieł i Wichrów



Jest bezwietrznie, mamy duży rozkołys, kraj Roalda Amundsena długo znikła za horyzontem. Odkładamy mile na silniku, a załoga

„asymiluje” morską huśtawkę. Nasza załoga liczy 12 osób. Pięć wacht po dwie osoby. Wachty są 3-godzinne. Kapitan i zastępca wachtują po 6 godzin o stałych porach. Taki podział sprawdził się już w trudnych warunkach, ale i tak wkrótce twarze stają się zmęczone, ogorzałe wiatrem i spalone zimnem...

Wyprawa żeglarska na wody polarne ma swoją specyfikę – wymaga pełnej fizycznej i mentalnej mobilizacji od wszystkich, na odpowiednio przygotowanym jachcie. Bierzemy więcej prowiantu, wędki i dużą ilość ostrej amunicji, na wypadek gdyby zapasy trzeba było uzupełniać mięsem ryb, fok, kaczek czy gęsi. Broń ma służyć również do obrony, bo niedźwiedzie polarne stanowią realne, często śmiertelne zagrożenie. Służba wachtowa wymaga koncentracji. Obserwatorzy na dziobie muszą wypatrzeć dryfującą krę, górę lodową czy kłodę drewna. Zmieniają się co 15 minut, bo w ciężkiej pogodzie szybko ma się dosyć zimna, a wzrok traci pożądaną ostrość. W polu lodowym czujność musi być drastycznie zaostrzona. Tam nie ma miejsca na straty czasu, nieuwagę czy niedbałość. Liczy się zbiorowy wysiłek całej załogi, aby pole, które stale się zmienia, jak najszybciej opuścić. Ci, którzy ze słowem „rejs” kojarzą plażę w Łebie, powinni takich wypraw unikać. Nagrodą tu nie jest bowiem opalenizna, lecz raczej fakt samego przeżycia, spróbowania „niedźwiedziego mięsa”. Swoisty, trudny „dialog” z własnym ciałem i psy-

chiką. Za taką cenę docieramy do rejonów trudno dostępnych, dziewiczych i nieskażonych, a obcowanie z polarną przyrodą dzięki włożonemu wysiłkowi ma intymnie bliski charakter.

Stołownicy

Pojawiają się pierwsze wieloryby. Łowione od wieków w pobliżu Wyspy Mgieł i Wicherów oraz „Szpicbergu” pozwalały zapełniać ładownie statków wielorybim tranem. Fontanny wody sygnalizują kilka stad i jest ich coraz więcej. Polują trójkami. Krążąc, otaczają ławicę ryb lub kryła cylindryczną kurtyną z baniek powietrza i wypychają do góry. Ostatnia faza to uczta – pędząc z głębin ku powierzchni rozwarta paszcza odcedza fiszbinami tysiące ryb, zamykając się dopiero nad lustrem wody. Wieloryby „rozmawiają” cały czas, używając pełnej skali słyszalnych nawet dla nas dźwięków. Z resztek korzystają ptactwo morskie unoszące się nad łowiskiem. Wyspy Niedźwiedziej raczej domyślamy się z kształtu mgły, choć wiemy z przyrządów, że musi tam być. Nagle, biały obłok, niczym teatralna kurtyna, podnosi się na pół godziny, odsłaniając cały poł-

FOT. ARCHIWUM AUTORA



W ŻEGUDZE PRZEZ LODY TRZEBA BARDZO UWAŻAĆ. W NASZYM REJSIE NA DZIOBIE STAŁO CZASEM DWÓCH OBSERWATORÓW, A I TO NIE ZAWSZE CZULISMY SIĘ PEWNIE

dniowy cypel: przylądek Kalthoff i skałę Stappen sterczącą z morza na wysokość 186 m. Dziękujemy aurze za okazaną nam na te pół godziny wielką łaskawość.

Spitsbergen

Z korzystnym wiatrem szybko pokonujemy 150 Mm. Przylądek Sårkapp oraz ośnieżone masywy Svalbardu ukazują się spod ciężkich, burzowych chmur. W cieniu wyspy wiatr cichnie. Polarnicy z Polskiej Stacji Polarnej w Hornsundzie czekają na ustąpienie lodów i uzupełnienie zapasów. Statek „Horyzont II” już dwa razy próbował sforsować pole lodowe – bezskutecznie. Po krótkiej próbie i my rezygnujemy – zniechęceni pojawieniem się chmur frontowych.

Obserwujemy więc budowę i „zwyczaje” pola lodowego przypominającego żywy twór. Przesuwa się ono wraz z prądami morskimi, zagęszcza i rozkurcza w rytm pływów, na krańcach może tłoczyć w górę nawet wielkie bryły lodu, albo

też rozrzedzić się pod wpływem wiatru. Wspólne działanie wszystkich czynników powoduje, że pole jest nieprzewidywalne. Może zaskoczyć nawet mocny i szybki statek.

„Horyzont II”

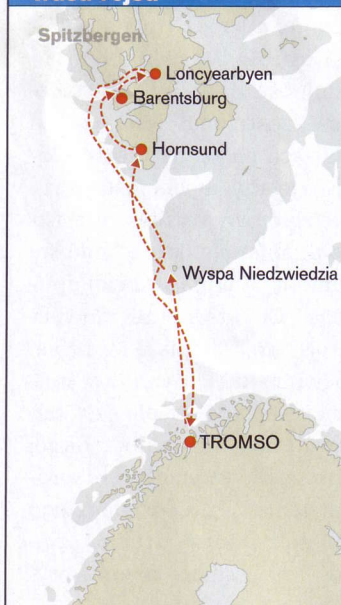
Łowimy... wodę pitną, ucząc się bardzo szybko. Herbata z białej kry jest słona, z niebieskiej zaś niezwykle smaczna. Kolor i smak zdradzają lodowcowe pochodzenie. Gorzej z paliwem. Niezwykła w tym roku aktywność pól lodowych zmusza do robienia dalekich objazdów, a przecież nie ciągniemy za sobą barki z paliwem. Z korespondencji radiowej z innymi statkami wyłania się obraz zalodzenia: całkowicie zablokowany jest Bellsund, a drogi do Isfjordu broni pole lodowe z niewielkim tylko skrawkiem wolnej wody od północy. Tę lukę mamy nadzieję wykorzystać. W południe mijamy się z naszymi. „Horyzont II” podejmuje kolejną próbę przebicia się do Hornsundu. Potem, już

w Longyearbyen, dowiedzieliśmy się, że z sukcesem.

Poczekalnia

Sytuacja przed wejściem do Isfjordu przypomina poczekalnię. Na wejście czeka kilka jachtów. My próbujemy sforsować pole od południa, ale zawracamy, bo lód sięga 20 Mm od lądu. Próbuje środkiem, znowu daremnie. Norweski jacht „Medwind”, z żeńską załogą, melduje udane wejście przy Salpynten i północnym brzegu fiordu. Jednak kilka godzin później ich laminatowa Comfortina 32 ma już duże trudności i do akcji wkracza służba ratownicza gubernatora Spitsbergenu – sysselmana. Sprawdzamy od północy pomiędzy Wyspą Księcia Karola i Spitsbergenem – niestety – pole przesunęło się już o kilka mil i rynną czystej wody zniknęła. W ciężkiej, burej mgłę towarzyszącej lodom chcemy wrócić na południe, jednak droga powrotna do poczekalni jest już zamknięta. A paliwa coraz mniej.

Trasa rejsu





FOT. ARCHIWUM AUTORA

BIĄŁE NIEDZWIEDZIE WIDZIELIŚMY, ALE NA SZCZĘŚCIE ZABRANA NA JACHT BROŃ NIE BYŁA POTRZEBNA

Spotkanie we mgle

Nawiązujemy łączność radiową z Jurkiem Różańskim na s/y „Eltanin”. Zamierza, podobnie jak my, wejść do Barentsburga. Wynurza się z mglistej ciszy jak duch i cumuje burta w burtę. Tankujemy paliwo. Padają informacje o położeniu pól lodowych. Jurek jest zdeterminowany, ja się waham, czy iść w jego ślady. Po wjechaniu w pole trudno się wycofać... Widziałem „Eltanina” w Gdyni na nabrzeżu – śruba obudowana rurami, solidny ster, no i tych 20 lat jurkowych zmagania z lodami Svalbardu.

Omawiamy wspólną jazdę. Jurek – stary arktyczny wyga – z przodu, ja – nowicjusz – za nim. „Eltanin” kluczy jak lis polarny – mniejszy i bardziej zwrotny od „Solarisa” lepiej wpasowuje się w szczeliny. Czasem dojeżdża do bariery lodowej i rozpycha ją. Jest gęsta mgła. Manewruję z dręczącą świadomością położenia śruby napędowej i steru. Wszystko jest podporządko-

wane ochronie tych dwóch urządzeń. Obserwator stojący na dziobie wskazuje energicznie podwodne języki lodowe. Drugi obserwator stoi na maszcie. Growlery, kry, gruz i tłoczeń lodowy – składniki paku lodowego to nie wata. W temperaturze około 0°C mają twardość skalenia, głównego składnika granitu.

W lodach

Jeżdżąc wzdłuż zwałów lodu wypatrujemy najmniejszej szczeliny. Niestety, nie znajdujemy żadnej. Na północy otwiera się rynnna dająca szansę co najmniej na wejście w lodowe pole. „Eltanin” wjeżdża bez wahania. Pola nie unikniemy. Trzeba mu stawić czoło.

Kluczemy wśród kry, cofamy się, czasem pływamy w kółko. Pozycja na mapie stale, choć powoli, wskazuje, że wjeżdżamy w fiord. W pozorowanie bezładnym ruchu jest jakaś konsekwencja. Wtedy Jurek zmienia ogólny kierunek jazdy w stronę południowego brzegu fiordu. W połowie fiordu

lód przechodzi w zwartą barierę. Lawirujemy uparcie wzdłuż niej. Gdy mgła na chwilę rzednie, po przeciwnej stronie połyskują skrawki wody. Szukamy słabszych miejsc i rozpychamy sobie przejście. Po 20 godzinach wychodzimy z gęstego pola. Wzdłuż południowego brzegu Isfjordu żeglujemy w kierunku wąskiego Grånfjordu kryjącego Barentsburg. Pokonanie przedpola Isfjordu zabrało nam 2 dni. Cumujemy. Dwie polskie bandery w tym odległym zakątku świata. Uściski rąk i męskie podziękowania za wspólny wysiłek, jakże inny od tego z „cywilizacji”.

Barentsburg

Barentsburg – rosyjskie osiedle górnicze tętniące dawniej życiem – dawno zapomniał o latach świetności. Pozostały kopalnie, budynki i pomniki, w tym oczywiście najważniejszy – pomnik Lenina. Ziemia przesycona miałem węglowym i ropą cuchnie z daleka. Stanowi uderzający kon-

trast z czystą krawędzią gór otaczających fiord, białymi skrawkami lodu na zielonej wodzie. Wspinamy się długimi schodami ponad mgłę. Zapominamy o zmęczeniu, bo przecież turyści chcą zwiedzać. Gdy trafiamy w końcu do jakiegoś hotelu, po paru łykach piwa zasypiam na krześle. We śnie znowu jednak płynę w lodach.

Longyearbyen

Stolica Spitsbergenu – Longyearbyen to już cywilizacja. Za wiedzą sysselmana – miejscowego urzędnika, idziemy na pobliski lodowiec. Ostatnio widziano w pobliżu niedźwiedzie polarne, bierzemy więc broń myśliwską i ostrą amunicję. 7-godzinną wycieczkę długo jeszcze czujemy w kościach, ale krajobrazy wynagradzają wysiłek.

Cały port żyje nietypową w tym roku sytuacją lodową. Codziennie nowości – cztery jachty czekają w „poczekalni” przed Isfjordem, komuś udało się wejść w kilwaterze statku wycieczkowego, ktoś inny przyparty do lądu przez lód wołał Mayday, a wyciągnął go z opresji norweski statek SAR. (Search and Rescue).

Następnego dnia zaczynają się przeciągi 7 – 8B wiejące pomiędzy górami zawsze wzdłuż fiordu. Półwiatrowy kierunek prowadzi prosto do cielącego się lodowca. Wychodzimy

Ci, którzy
ze słowem rejs
kojarzą tylko plażę
i wypoczynek, nie
powinni wybierać
się na wody
polarne.



NA DALEKIEJ PÓŁNOCY TRUDNO PLANOWAĆ REJS W TRADYCYJNYM TEGO SŁOWA ZNACZENIU. BARDZO CZĘSTO DOSTĘP DO BRZEGU ZAGRADZA POLE LODOWE I UPATRZONE WCZEŚNIEJ MIEJSCE POSTOJU JEST PO PROSTU NIEDOSTĘPNE

pomimo piątku i po kilku godzinach błękitna ściana lodowca, poprzecinana głębokimi bruzdami, wznosi się wysoko ponad naszymi głowami. To ostatni dzień rejsu i żeglarskie spełnienie. W tym porcie zmieniamy załogę.

Powrót z Arktyki

Na pokładzie wiążemy dwie 200-litrowe beczki pełne paliwa, a każdą butelkę i pojemnik napełniamy wodą. Chcemy dotrzeć na czyste od lodu wody w Ny Alesund. Wkrótce zawracamy z kichającym silnikiem. Dokręcamy i poprawiamy co się da w układzie paliwowym. Znowu wychodzimy i znowu obroty silnika spadają. Tym razem zawracamy w pół drogi sprzed bariery lodowej blokującej Farevet – przesmyk pomiędzy Wyspą Księcia Karola i Svalbardem. Diagnoza jest oczywista – nieszczelny układ paliwowy. Potrzebna jest nam sprężarka powietrza. Norweski mechanik w Longyearbyen ma oczywiście wszystkie niezbędne urządzenia i po 4 go-

dzinach i słonym rachunku silnik odzyskuje sprawność.

Zachęceni sukcesem „Horyzontu II” planujemy sforsowanie Hornsundu. Pierwszym celem jest jednak Barentsburg. Zaczynają się zwykłe kłopoty z lodem. Po nadłożeniu 20 Mm dookoła pola – cumujemy. Kolejna załoga odbywa wycieczkę po ruinach komunistycznej przeszłości.

Szanse na wyjście z Isfjordu są jednak małe. Zaczynamy kluczyć od stacji radiowej na południowym brzegu obok przylądka Kapp Linné. Wchodzimy coraz dalej od lądu w głąb pola lodowego. Na 15 Mm od brzegu pojawia się falowanie – znak, że otwarte morze już blisko. Tym razem bariera jest inna. Kry zgrzytają od wzajemnego tarcia, gęste żarna brył lodowych tańczą w górę i w dół. Wejść w tę barierę oznacza poddać się zmieleniu na zimno. Płyniemy więc dobrych kilka mil wzdłuż przegrody, zanim wybierzemy dogodnie miejsce do wyjścia z lodów.

Hornsund – druga próba

Starannie unikamy wchodzenia w lód – aż do Hornsundu. Przed fiordem dokładnie badamy przedpole. Wydaje nam się, że najluźniej jest środkiem. Docieramy we mgłę bardzo blisko północnego skraju Hornsundu i... koniec. Zwałów lodu nie przefrunimy. Czy nasz radar naprawdę wskazuje tuż za nimi czystą wodę? Na maszt wspina się Maciek... i to do niego uśmiecha się szczęście. Mgła unosi się nagle. Woda jest nie dalej niż 300 m od jachtu.

Rozpychając się, pełną parą wjeżdżamy do Zatoki Białego Niedźwiedzia i rzucamy kotwicę. Stacja polarna zaprasza na ląd. Jesteśmy dopiero szóstym statkiem w fiordzie w tym roku. Doznajemy ciepłego polskiego przyjęcia. Są prysznice z Nielimitowaną wodą, stół z polską szynką i, co najważniejsze, serdeczni ludzie. Oglądamy stację, a za nią renifery, gęsi bernikle i psy zaprzęgowe. Zalegający w pobliżu misiek polarny pozwala się

uprzejmie sfotografować, nie czyniąc nam krzywdy.

W pułapce

Gospodarze odwożą nas amfibią na jacht. Zanika mgła, odsłaniając cudowną panoramę fiordu. Podpływamy do klifu Lodowca Hansa. Błękitny olbrzym cieli się w paru miejscach, zachowujemy zatem należyty respekt. Odpływ szybko zmienia sytuację lodową. Zwarty lód blokuje całą szerokość Hornsundu. Stajemy.

Proponuję załodze herbatkę. Nie dopijamy jej jednak do końca, bo jak lodołamacz przebijają się do fiordu wycieczkowicze „Endavour”. Przychylny kapitan to jakaś szansa na wyjście. Czerwony kadłub „Solarisa” wśród bieli lodów szybko zwraca uwagę turystów. Wypełniamy celowniki aparatów fotograficznych. Umawiamy się przez radio na wyjście w kilwaterze „Endavoura”. Będą wracać po południu. My tymczasem – pod brzeg na kotwicę.

„Endavour” powraca z głębi fiordu nieco wcześniej. Mija



FOT. ARCHIWUM AUTORA



FOT. ARCHIWUM AUTORA

„SOLARIS” (TYP RIGEL) TO SOLIDNY, STALOWY, JACHT PRZYSTOSOWANY DO PÓŁNOCNYCH REJSÓW



FOT. ARCHIWUM AUTORA

TEGOROCZNEJ WYPRAWIE „SOLARISA” PATRONOWAŁA REDAKCJA „ŻAGLI”

nas szybko, rozpoczyna walkę z lodem... i wkrótce jest już daleko. Poproszony jednak przez radio, zawraca, pozwalając nam osadzić się w kilwaterze. Jego minimalna prędkość manewrowa – 6 węzłów – odpowiada naszej maksymalnej prędkości. Damy więc radę. Zwarte pole kończy się po 16 milach. Dziękujemy statkowi i w rzadkim już polu kry szukamy swojej drogi.

W 321

Przed Wyspą Niedźwiedzią nie możemy uruchomić silnika, bo baterie rozruchowe są już zbyt słabe. Przychodzi jed-

Renifery, psy zaprzęgowe, gęsi bernikle i niedźwiedzie polarne to dodatkowe atrakcje północnych rejsów.

nak wiatr. Stopniowo tężeje i wkrótce jedziemy ostrym baidewindem na południowy zachód. Kiedy wiatr cichnie, wyczekujemy go z podniesionymi żaglami. Ktoś zauważa przelatujący na dużej wysokości samolot. Po kilku godzinach widzimy też okręt patrolowy. W 321 – norweskiej Kystevagt – płynie szybko prosto w naszym kierunku. Przez radio informujemy, że potrzebujemy prądu do rozruchu silnika. Sprawnie wysyłają więc łodzią mechanika i elektryka pokładowego z bateriami. Silnik odpala, ale przepalają się bezpieczniki w radiu UKF. Norwegowie uważają, że nie mogą nas w tej sytuacji opuścić. UKF to tu podstawowy środek łączności. Sprawdzają też inne przyrządy nawigacyjne i uprzejmie oferują paliwo, pomoc lekarską, wodę i prowiand, zapewniając, że wszystko gratis. Grzecznie dziękujemy, ale nam zabrakło tylko prądu. A może sprawiliśmy im przykrość, nie zamawiając chociażby kurczaków z rożna?

Po nawiązaniu prawidłowej łączności odpływają na północ. Skąd się tam wzięli? To właśnie wspomniany wyżej samolot patrolowy zawiadomił straż graniczną. Żagle na maszcie przy bezwietrznej pogodzie zamiast jazdy na silniku – mogą dziwić. Okręt patrolowy musiał więc sprawdzić sytuację. Tak na wszelki wypadek. Zresztą... I tak jechali na Wyspę Niedźwiedzią kontrolować rybaków. Dziękujemy im za czujność i pomoc. Te wody znają różne historie.

Przywykliśmy już do szybkich, czasem krótszych niż dobowe zmian pogody. Mamy znowu 7 – 8B. Brzeg Norwegii wynurza się z mgły dopiero w odległości kilku mil. Wracamy spokojnie pomiędzy znane nam już wzgórza do portu Torsvaag. Gdy wiatr cichnie i wychodzi słońce, fiordy zapraszają do środka. Wygrzewamy się na pokładzie, łowiąc dorsze i grillując je na kamiennym brzegu obok strumieni źródlanej wody spływającej z zielonych gór. ✕