



LADY DANA 44

w Przejściu Północno-Zachodnim

TEKST I ZDJĘCIA JERZY KUŚMIDER

Z Nome na Alasce wypłynęliśmy 3 sierpnia 2014 r. Następnego dnia minęliśmy prawą burzą Cape Prince of Wales, najdalej na zachód wysunięty punkt Ameryki Północnej, a po lewej dwie wysepki: małą Little Diomedę, należącą do USA, i obok niej dużą Big Diomedę. Po południu minęliśmy krąg polarny, płynąc ku północy. Z tej okazji wznieśliśmy toast i oddaliśmy salut z karabinu jachtowego. Tak uczciliśmy początek naszej przygody...

TRASA REJSU S/Y „LADY DANA 44” PRZEZ PRZEJŚCIE PÓŁNOCNO-ZACHODNIE



RYŚ. FILIP PAWEŁEC

➔ Po dwóch dobach żeglugi wiatr zaczął tężeć do 8B. Bryzgi fal zalewały pokład, bo halsowaliśmy ostro pod wiatr. Chwilami wiatr trochę słabł do szóstki, żeby znowu pokazać, co to znaczy żegluga za kręgiem polarnym i tak bez zmian ponad trzy doby. Temperatura powietrza spadła do +2°C.

Point Barrow – najbardziej na północ wysunięty punkt Alaski, okazał się dla nas bar-

dzo trudny do zdobycia, bo przeciwne prądy z różnych kierunków i sztormowy wiatr zaczęły bronić tego punktu zwrotnego przed chcącym minąć go jachtem. Dalej też nie było łatwo, ale to już można uznać za rekord, choć dla odmiany pokazały się pierwsze growlery. Podczas słonecznej, mroźnej pogody całkiem przyjemnie było je omijać. Trzeba było również uważać na platformy

wiertnicze wybudowane na sztucznych wyspach, gdzie wydobywana jest ropa naftowa.

Po płytkiej i gładkiej wodzie sunęliśmy przy brzegu jak na skrzydłach – ostro do wiatru, tylko na małym fok z pomocą silnika. W nocy widoczność była nie najgorsza, ale wśród lodu lepiej było lawirować w dzień, dlatego stanęliśmy na kotwicy pod osłoną Narwhal Island. Wachta kotwiczna ➔



Manewrując silnikiem i sterem strumieniowym, przy jednoczesnym odpychaniu tyczkami, udało się nam uciec



Jeden growler, dość okazałych rozmiarów, zbliżył się do jachtu...



Autor z dumą prezentuje polską flagę „Lady Dany 44” w NWP

odpychała łód wciskając się pomiędzy łańcuch kotwiczny i stalowy kadłub jachtu.

Okolo południa ruszyliśmy dalej. Chwilami robiło się dość gęste zalodzenie i dziobowy ster strumieniowy bardzo się przydawał.

W NOCY 12 SIERPNIA

...przekroczyliśmy granicę USA i Kanady. Wiatr bardzo osłabł i cały dzień płynęliśmy tylko na silniku. Kiedy już zbliżaliśmy się do ujścia rzeki Mackenzie, temperatura wody bardzo wzrosła – aż do 8°C! Można było włączyć odsalarkę wody morskiej, która przy temperaturze wody poniżej 2°C produkuje bardzo niesmaczną słodką wodę.

Do portu Tuktoyaktuk wpłynęliśmy 14 sierpnia. Jest on położony w zatoce z płytkimi dnami. Wejście do portu było dobrze oznakowane pławami i nabieżnikami (pławki wystawiane są tam tylko na krótki okres letni!). Zaczumowaliśmy rufę do małego pomostu obok drogowej stacji paliwowej.

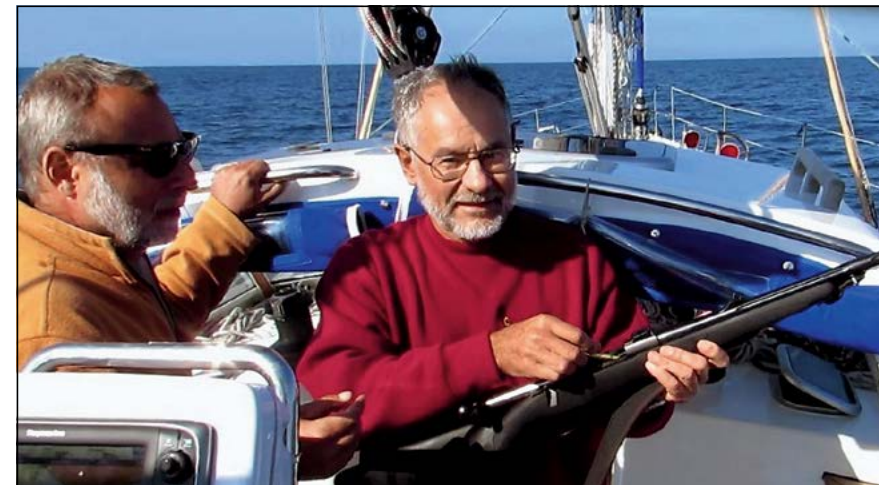
W miasteczku wszystkie zabudowania są drewniane. Większość to małe domki, ale jest też kilka budynków rządowych, samorządu ludności miejscowej, dom kultury, przychodnia lekarska, szpital, boisko sportowe z małymi trybunami i kilka sklepów. Roślinność – bardzo uboga i nie ma drzew. Teren jest płaski z dużą ilością je-

ziorek i lagun. Ulice to szerokie, nieutwardzone drogi, bo nikomu nie jest to tu potrzebne. Przez większą część roku wszystko pokryte jest śniegiem. Ciekawostką na cmentarzyku są kwiaty na grobach przykryte plastikiem, bo na zimnie i wietrze nie utrzymałyby się długo.

Prognoza pogody była niekorzystna, dodatkowo odprawa graniczna wydłużała się i musieliśmy czekać do następnego dnia na jakieś końcowe urzędowe papierki. Rozdmuchał się silny wiatr, kotwica w mulistym dnie nie trzymała i jacht zacumowany rufą niebezpiecznie zbliżał się do pomostu. Podnieśliśmy kotwicę i przestawiliśmy się



Norweski holownik „Tandeberg Polar”, ciągnący sprzęt do wydobywania wraków. Płynął do Cambridge Bay, by podnieść z dna statek „Maud” Roalda Amundsena



Ruszając w rejs, wznieśliśmy toast i oddaliśmy salut z karabinu jachtowego

w inne, bardziej osłonięte miejsce. Niebo i morze przybrało czerwony kolor, tak jakby ktoś rozlał krew żeglarzy, którzy przez lata, zdobywając Northwest Passage, stracili życie... Wiał sztormowy wiatr do 9B, ale wewnątrz jachtu było przyjemnie i ciepło.

Następnego dnia wiatr osłabł, przestawiliśmy się znowu do pomostu i dokończyliśmy tankowanie. Po południu wypłynęliśmy. Pierwsze kilkanaście mil pod osłoną brzegu było przyjemne, ale później przez ponad dobę znowu halsowaliśmy pod sztormowy wiatr.

Po sztormie się uspokoiło. Świeące słońce dodawało uroku otaczającej nas lodowej naturze. Na zewnątrz temperatura wzrosła

prawie do 9°C. Daleko za kręgiem polarnym taką żeglugę można było określić „jak w tropikach”. Pierwszy raz w tym rejsie postawiliśmy grota. Podnieśliśmy tylną zasłonę budki i nie tylko wachta siedziała na pokładzie. Kolejne dni były podobne, wspaniała żegluga pod pełnymi żaglami.

22 SIERPNIA

...wpłynęliśmy do portu Cambridge Bay i zacumowaliśmy do pomostu. Był to piątek, w miasteczku zaczynały się jakieś imprezy i z tego powodu pomost miał być zajęty. Pozwolono nam stanąć tylko na krótko, a potem musieliśmy się przenieść na ko-

twicę. Pompowanie pontonu, żeby dostać się na brzeg, niezbyt nam pasowało.

W Cambridge Bay planowaliśmy postać dłużej i czekać na informacje lodowe, bo w krytycznych cieśninach łód nadal był nie do przepłynięcia.

Jachty płynące przez Northwest Passage stały w różnych miejscach w oczekiwaniu na otwarcie przejścia. W Gjoa Haven 200 Mm przed nami czekały jachty płynące, tak jak my, z zachodu. Otrzymaliśmy wiadomość, że te jachty już ruszyły, bo lody zaczynały puszczać. Po czterech godzinach postoju w Cambridge Bay ruszyliśmy dalej.

Następnego dnia rano morze było gładkie, można je było porównać do mazurskich jezior w bezwietrzną pogodę.

Dla odmiany 12 godzin później pokazały się pojedyncze growlery. Po zachodzie słońca łód zaczął robić się coraz gęściejszy. Na kilku growlerach wylegiwały się foki. W ciągu nocy przepłynęliśmy cieśninę Simpson Strait.

24 sierpnia, w niedzielne południe zakotwiczyliśmy w Gjoa Haven. Jest to małe miasteczko, mniejsze niż Cambridge Bay i podobne do wszystkich odwiedzonych miasteczek w Arktyce kanadyjskiej. Drewniane domki są małe, w każdym z nich mieszka wiele osób z kilku pokoleń. Spowodowane to jest dużym przyrostem naturalnym, największym w Kanadzie. Dlatego jest tu problem mieszkaniowy. Miasteczko to zamieszkuje około 1400 osób, głównie Inuitów. ➔



■ Na pontonie przeprawiliśmy się na brzeg i zwiedziliśmy miasteczko... I tu bywają takie malownicze widoki!

Ojciec Łukasz Zając, oblaty z Polski, jest administratorem i jedynym katolickim duchownym w tym miasteczku. Obsługuje on trzy misje w okolicznych osadach inuickich. Od razu zaprosił nas na plebanie, która mieści się w budynku kościelnym.

Na wzgórzu z widokiem na całą zatokę stoi pomnik z informacyjnymi tablicami upamiętniającymi Roalda Amundsena. Spędził on tutaj dwie zimy (1903 – 1905) podczas historycznej podróży przez cały North-west Passage, którą zakończył w roku 1906.

25 SIERPNIA PO POŁUDNIU

...ruszyliśmy dalej. Następnego dnia rano przeszliśmy małe pole lodowe, potem pokazała się woda czysta od lodu, ale wkrótce

pojawiła się na horyzoncie zaporę lodową nie do przebycia. Zakotwiczyliśmy w Oscar Bay na głębokości około 10 m. Wiatr i prąd pływowy wyraźnie przesunął masy lodowe. Jeden growler, dość okazałych rozmiarów, zbliżył się do jachtu i padła decyzja podniesienia kotwicy. Niestety, kotwica była już pod tą dużą masą lodową. Wszyscy wybiegli na pokład i złapali za bosaki i bambusowe tyczki. Manewrując silnikiem i sterem strumieniowym przy jednoczesnym odpychaniu tyczkami udało się nam uwolnić. Popłynęliśmy w inne miejsce, gdzie lodu było mniej i ponownie zakotwiczyliśmy.

Wieczorem wiatr południowo-wschodni zaczął się wzmagać i wkrótce wiało 6B. Staliśmy pod osłoną niskiego brzegu i krót-

ka fala rzucała jachtem. Normalnie w podobnej sytuacji chciałoby się, żeby wiatr osłabł, ale w tej sytuacji cieszyliśmy się, że tężeje, bo odpycha pole lodowe. Wieczorem spadł pierwszy w tym rejsie deszcz, chwilami nawet ulewny.

Rano wiatr ucichł, ale za to pojawiła się mgła. Pole lodowe zostało odepchnięte od brzegu i pokazała się czysta woda bez przeszkód. Trzeba było ostro wyteżać wzrok, bo radar był mało przydatny. Z mgły wyłoniło się pole lodowe. Zaczęliśmy je omijać, kierując się do brzegu, ale pole się nie kończyło. Nie było wyboru i ruszyliśmy z powrotem, żeby okrążyć je z drugiej strony. Łód cały czas przemieszczał się i tam, gdzie chwilę wcześniej go nie było, później już był. W pewnym momencie pole lodowe zamknęło się całkowicie ze wszystkich stron jachtu. Odpychanie bosakami i tyczkami niedużo dawało. Każde ruszenie silnikiem do przodu lub do tyłu powodowało ocieranie się lodu o jacht, często z wielkim hukiem. Na lodzie widać było czerwoną farbę, zdartą z pomalowanego dna kadłuba. Sprawiało to takie wrażenie, jak byśmy krwawo rozjechali jakiegoś wieloryba.

Stanęliśmy więc i zaczęliśmy dryfować razem z polem lodowym do tyłu, bo prąd zmienił kierunek, a wczorajszy południowo-wschodni wiatr już się wywiał. Pewien czas trwało, zanim coś zaczęło się ruszać na wodzie i z wielkim trudem wyszliśmy z tej pułapki na wolniejszą przestrzeń. Dźwięk pracy silnika był miernikiem sytuacji. Kiedy słyszał było manewry silnikiem: zwalnianie, ruch do przodu, do tyłu lub pracę steru strumieniowego... wszystko to ozna-

czało, że wachta pokładowa walczy z lodem. Jak dochodził nas równomierny rytm pracy silnika, czuliśmy ulgę, bo oznaczało to, że płyniemy po wodzie bez lodu, przynajmniej przez chwilę, zanim znowu pojawił się dźwięk ocierania się lodu o burtę – niesamowite wrażenie!

Na noc chcieliśmy zakotwiczyć w zatoczce, ale nie było szans, bo przy brzegu lodu było więcej. Stanęliśmy w dryfie w gęstym polu lodowym, bo nie mieliśmy już możliwości płynięcia. Słaby wiatr, który zmienił kierunek na północno-wschodni oraz prąd morski pchał łód, a razem z nim jacht, z prędkością około pół węzła w kierunku przeciwnym do naszego zamierzonego kursu. Takie stanie chwilami sprawiało wrażenie, że cumujemy w marinie, ale następujące co jakiś czas głośnie ocieranie lodu o burtę sprowadzało nas do twardej rzeczywistości. Dopiero koło południa wyszliśmy z otaczającego nas gęstego pola lodowego i ruszyliśmy dalej. Uff!

29 SIERPNIA RANO

...zbliżyliśmy się do Cieśniny Bellota. W zamgleniu zobaczyliśmy trzy jachty płynące ze wschodu. W cieśninie pokazało się trochę lodu. Wszyscy wybiegli na pokład z aparatami i kamerami, bo podobnie jak Kanał Panamski ta cieśnina praktycznie też dzieli Pacyfik od Atlantyku. W samej cieśninie żegluga była spokojna, jedynie trzeba było trochę lawirować pomiędzy growlerami. Ale co to dla nas! Prawą burtą minęliśmy najdalej wysunięty na północ punkt stałego kontynentu amerykańskiego.

Wieczorem zakotwiczyliśmy w Fort Ross. Na środku zatoki stał na kotwicy norweski holownik „Tandeberg Polar”, ciągnący sprzęt do wydobywania wraków. Płynął do Cambridge Bay, gdzie miał za zadanie podniesienie z dna historycznego statku „Maud” Roalda Amundsena.

Na brzegu w Fort Ross nie ma żadnej zabudowy mieszkalnej. Stoją tam jedynie dwa niezamieszkałe historyczne domki Hudson Bay Company. Jeden z nich jest miejscem kultowym dla odwiedzających jachtów. Drzwi wejściowe, dla ochrony przed niedźwiedziami polarnymi, są zastawione deskami. Najpierw trzeba wszystkie te deski po kolei wyjąć i odstawić na bok. Wtedy można dopiero otworzyć drzwi i wejść do środka. Wewnątrz jest całkiem dobrze zagospodarowany domek traperski. Na ścianach, na deskach obramowujących łóżka i wszędzie tam, gdzie jest jeszcze miejsce,

widać pamiątkowe napisy, często z ciekawymi rysunkami tych, którzy odwiedzili to miejsce. Bez trudu odnaleźliśmy podpisy z jachtów „Nekton” i „Stary”, które były tu w roku 2006 oraz „Katharsis II” – w roku 2012. Oczywiście my też zostawiliśmy wpis na ścianie oraz w księdze pamiątkowej leżącej na stole. Po południu ruszyliśmy dalej.

Następnego dnia z samego rana pokazały się growlery, które w słońcu mieniły się różnymi barwami. Później znów wpłynęliśmy w gęste pole lodowe, wszędzie dookoła był tylko lód. Stanęliśmy w dryfie i spokojnie zjedliśmy śniadanie. Po jakimś czasie powoli ruszyliśmy dalej. Na wodzie pomiędzy bryłami lodu widać było coś w rodzaju kaszki lodowej. To był nowy lód, który powstał w nocy, kiedy panowała niższa temperatura. To był znak końca krótkiego arktycznego lata i zbliżającej się zimy.

Pierwszego września nad ranem osiągnęliśmy najdalej na północ wysunięty punkt naszej wyprawy 73°53'N.

W Cieśninie Lancaster Sound była wspólna żegluga na samym grocie, wiał zachodni wiatr o sile około 5B.

Zbliżając się do Cieśniny Navy Board Inlet, która prowadzi do Pond Inlet, zobaczyliśmy pierwsze prawdziwe duże góry lodowe. Płynąc przez cieśninę, podziwialiśmy wspaniałe widoki lodowców z jezorami dochodzącymi do poziomu morza.

2 WRZEŚNIA WCZEŚNIE RANO

...zakotwiczyliśmy w Pond Inlet. Jest to małe miasteczko, w którym żyje około 1600 mieszkańców. Dla nas był to ostatni port w Kanadzie. Na pontonie przeprawiliśmy się na brzeg i zwiedziliśmy miasteczko. Po południu podnieśliśmy kotwicę i ruszyliśmy przez cieśninę, obierając kurs na Grenlandię.

Zatoka Baffina przywitała nas słabym wiatrem północnym. Później rozdmuchało się i postawiliśmy fokę na bomie oraz grota na motyla. Chwilami przekraczaliśmy 10 w, musieliśmy uważać na góry lodowe, które mijaliśmy w dość dużej odległości, a szkoda było nam czasu na podpływanie do nich, żeby zrobić sesję fotograficzną.

Krąg polarny znów przekroczyliśmy 7 września – ku S. W tym miejscu oficjalnie zaliczyliśmy całe Przejście Północno-Zachodnie, czyli od kręgu na Pacyfiku do Atlantyku. Znowu był salut z karabinu pokładowego. Dnia 8 września zacamowaliśmy w porcie Nuuk na Grenlandii. Ja tu wykładowałem, ale wyprawa „Lady Dany” dookoła bieguna północnego trwała dalej...



■ Płynąc przez cieśninę, oglądaliśmy wspaniałe widoki lodowców z jezorami dochodzącymi do poziomu morza

