

2013.08 "Varsovią" na Alaskę Część 2 - Juneau, Glacier Bay i powrót do Vancouver



Po prawie dwutygodniowym pobycie w Vancouver i załatwieniu spraw zawodowych wróciłem samolotem do Juneau, żeby kontynuować rejs.

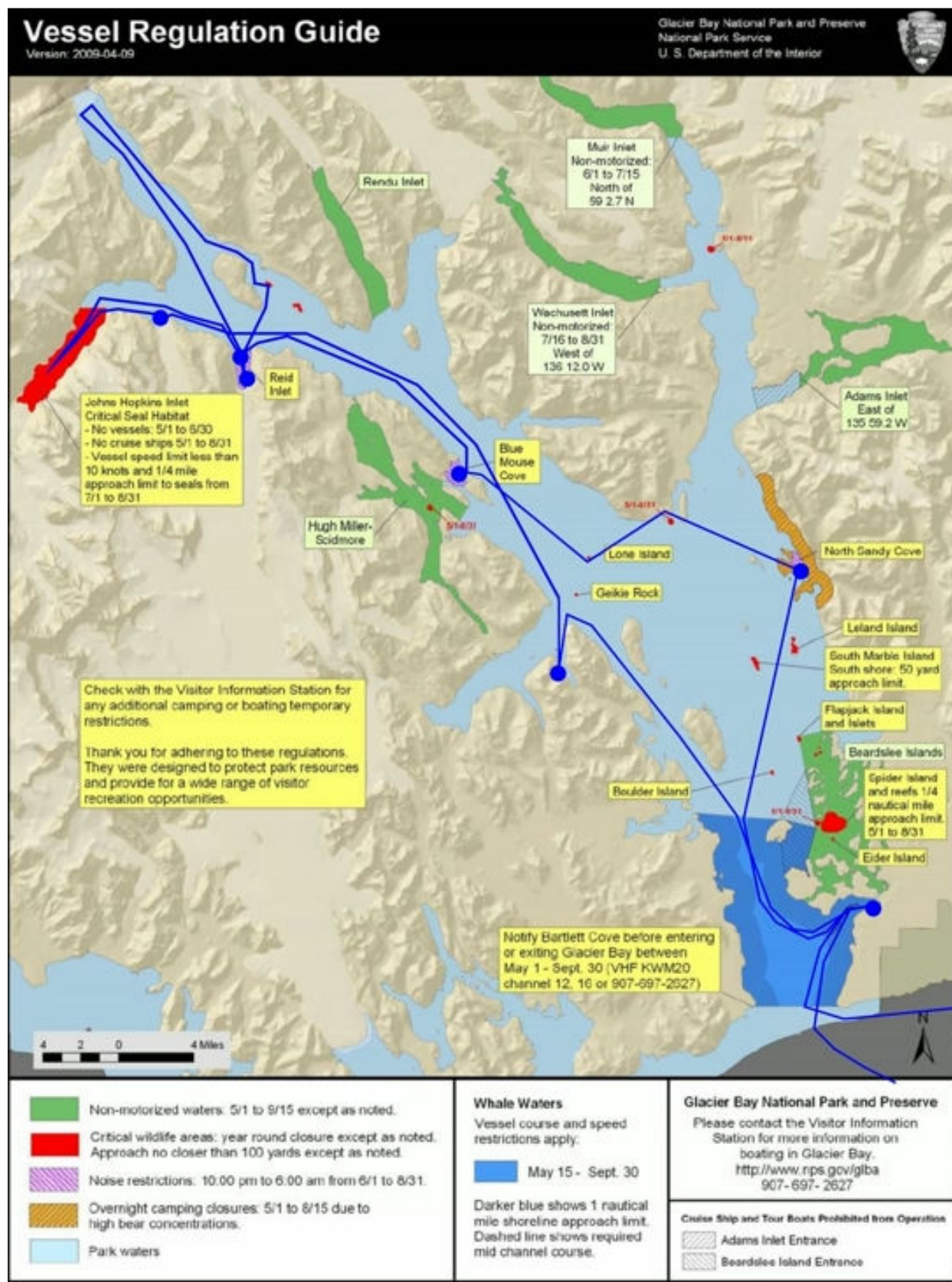


Moja żona Ela przyleciała do Juneau trzy dni wcześniej. W tym czasie zdążyła zwiedzać miasto i zobaczyć pierwszy lodowiec, ale oglądany od strony lądu.

Ja przyleciałem 18 lipca razem z synem Markiem. „Varsovia” przystosowana do samotnej żeglugi tym razem pomieściła rodzinną załogę, aż trzy osoby.

Jeden dzień zajęły nam przygotowania do rejsu, przede wszystkim zakupy świeżych produktów w sklepie „Costco” gdzie ceny nie są alaskańskie tylko porównywalne z cenami w innych rejonach USA lub Kanady.

Trzeba było spieszyć się, bo mieliśmy zarezerwowane zezwolenie „Permit” na wpłynięcie do Zatoki Lodowców „Glacier Bay”. Musieliśmy wpłynąć dokładnie w danym dniu żeby tego zezwolenia nie stracić.



„Glacier Bay” jest Parkiem Narodowym USA i obowiązują tam niezwykle ograniczenia i przepisy, które moim zdaniem są przesadzone i w wielu punktach bezsensowne. W olbrzymiej zatoce, o długości prawie 100km., z dużą ilością odnóg, jednocześnie może przebywać tylko 25 jachtów i łodzi rekreacyjnych. Dwa miesiące wcześniej trzeba wysłać zgłoszenie, potwierdzić i wpłynąć do zatoki dokładnie w wyznaczonym czasie. Wysłuchać przez UKF-kę zakazy i nakazy, które nie wszyscy przestrzegają. Na przykład kazano mi płynąć środkiem w odległości 1 Mm od brzegu, bo to rejon ochrony wielorybów (Kolor niebieski na mapce). Wpływając we mgle, posługując się tylko radarem i GPS, nic nie widziałem, ale później przy dobrej widoczności widziałem motorówki bardzo blisko brzegu, ale nie wieloryby. Zastanawiałem się, dla kogo te przepisy?



Najpierw trzeba wpłynąć do Bartlett Cove, gdzie mieści się biuro zarządu parku i zacumować do olbrzimego pustego pomostu Wolno tam stać tylko 3 godziny, żeby obejrzeć film informacyjny, który już wcześniej ogadałem i skopiowałem z netu

<http://www.nps.gov/glba/photosmultimedia/glacier-bay-boater-orientation-video.htm> ,

Potem wysłuchać trochę dodatkowych informacji. Na przykład, w jakim dystansie od brzegu, wielorybów, i wyznaczonych wysepek wolno płynąć. Na moją uwagę, że poprzednio odwiedzając zatokę miałem kłopotliwą sytuację. Płynąłem środkiem w przepisowym dystansie od brzegu. Na chronionych wodach Parku Narodowego rybacy zastawili sieci a obok wynurzył się wieloryb. Zastanawiałem się, co zrobić? Zbliżyć się nielegalnie o brzegu, przepłynąć blisko wieloryba też niezgodnie z prawem albo przeciąć sieci rybaków, których nie dotyczą ograniczenia ochrony środowiska naturalnego parku. Zatrzymanie się i stanięcie w dryf na pchającym mnie prądzie też nie było rozwiązaniem.

Pytanie moje było kłopotliwe i prelegentka parkowa nie wiedziała, co odpowiedzieć i wybrnęła z kłopotliwego pytania swoim pytaniem, co ja wtedy zrobiłem? Odpowiedziałem, że na szczęście

wieloryb znudził się naszym towarzystwem i mogłem przepłynąć nie zastanawiając się, złamanie, którego prawa byłoby mniej karalne.

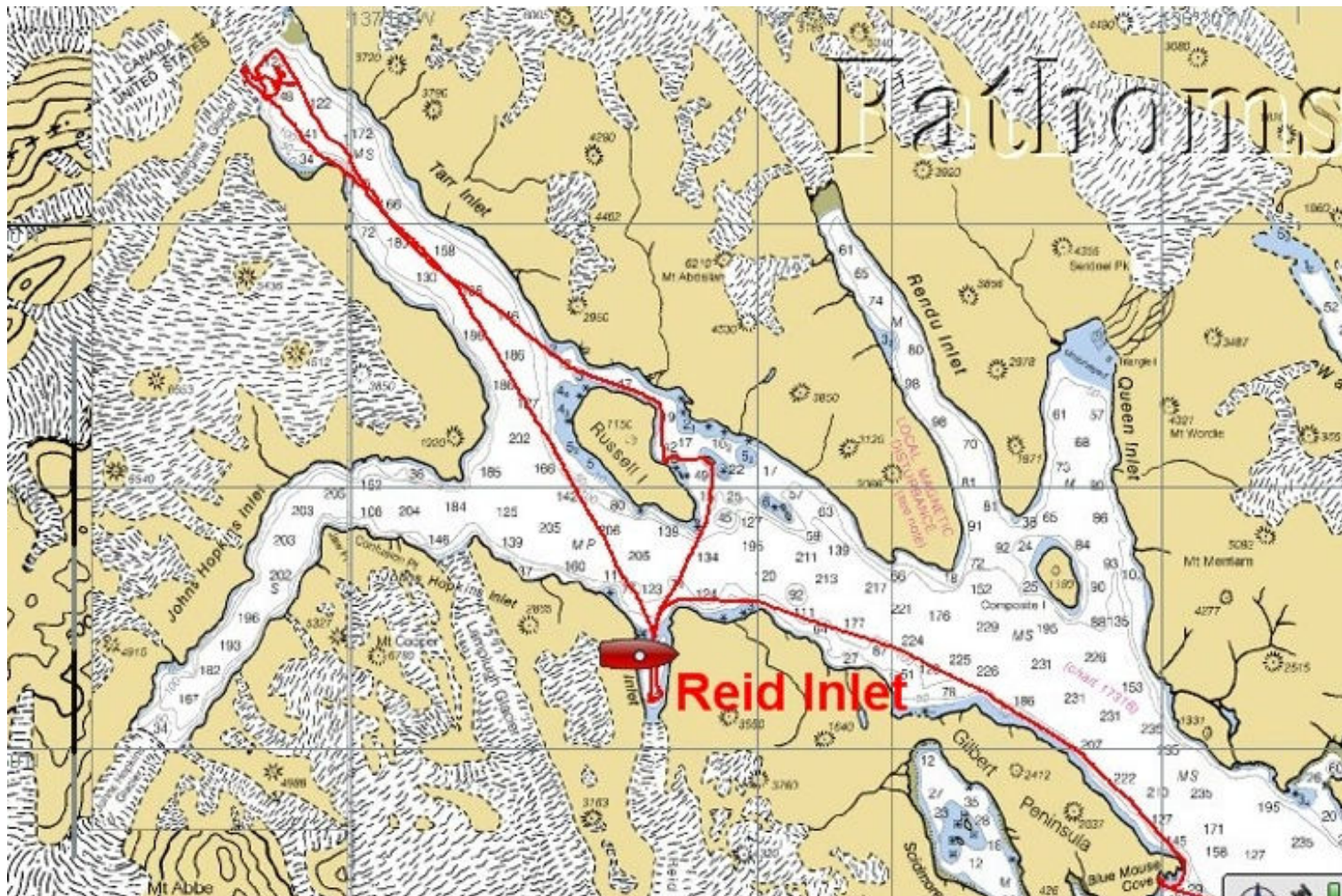
Po tej sesji informacyjnej „dalej jazda” do zatoki, bo pomost musi być pusty, żeby uzbrojony po zęby oficer mógł wjeżdżać swoim radiowozem. Śmiesznie on wyglądał z pistoletem i innymi, wiszącymi na nim akcesoriami „porządku publicznego”, tak jak by zabezpieczał lodowce przed terrorystami, którzy w przebraniu np. wieloryba chcieliby wysadzić w powietrze lodowiec. Może czekał na moje złamanie prawa, np. przepłynięcie zbyt blisko wieloryba. Jak się później okazało, wieloryby chyba wystraszyły się jego i przez cały czas naszego pobytu nie widzieliśmy żadnego. Poza granicami parku oglądaliśmy w wielu miejscach wieloryby, przepływające dość blisko naszego jachtu. Podobnie było z fokami i morsami.

W pierwszej części mojego rejsu byłem w Tracy Arm (zobacz poprzedni wpis) i oglądałem tam lodowce i stada fok na pływających krach, może nawet ciekawsze niż te w „Glacier Bay” i nikt przesadnie nie pilnował i dlatego było tam przyjemniej.



Po tych wszystkich formalnościach wpłynęliśmy wreszcie do zatoki. Można było odetchnąć od cywilizacji i podziwiać naturę. Trzeba przyznać, że panorama „Glacier Bay” jest niezwykle malownicza. Mgła trochę ograniczała widoczność, ale jak podniosła się to można było oglądać zaśnieżone szczyty gór i lodowce.

Pierwsza noc spędziliśmy na kotwiczowisku w Sandy Cove. Następnego dnia pogoda poprawiła się i podpływaliśmy do „zakazanych” wysepek z ptakami, starając się trzymać przepisową odległość 100 jardów to jest ok 90m. Faktycznie, ptaki były, na niektórych nawet dużo, ale znowu porównuje, że w innych rejonach poza parkiem widziałem wysepki z bardziej rozwiniętym życiem ptaków i zwierząt morskich.



Wieczorem wpłynęliśmy do zatoki Reid Inlet. W zachodzącym, chowającym się za wierzchołki gór słońcu widać było lodowiec, który do wody dochodzi już tylko podczas przypływu. 14 lat temu, kiedy byłem tutaj z Elą dochodził jeszcze do wody nawet podczas odpływu.



W dużej zatoce stał tylko jeden jacht a na brzegu namioty kajakarzy. Zatoka ta jest jednym z nielicznych kotwicowisk w tym rejonie, najbardziej dogodny punkt wypadowy do zwiedzania okolicznych lodowców.



Kotwice rzuciliśmy przy lodowcu, tak blisko jak było to możliwe, przed osuchem, który przy odpływie wynurza się z wody. Przed nim w małej odległości robi się bardzo głęboko. Od lodowca wiał zimny wiatr. Szum okolicznych wodospadów i szkwałów dodawał powagi tego miejsca. Rano po śniadaniu wyciągnąłem z wody bryłkę lodu, którą uzupełniłem topniejący już lód w łódkowej chłodziarce „Ice Box”. Pływając przy lodowcach lodu nie brakuje, wystarczy wypatrzyć odpowiedniej wielkości pływające bryłki lodu, takie, które mogą zmieścić się do koszyka opuszczanego z jachtu i wyciągnąć na pokład.

W tym dniu zaplanowaliśmy oglądanie lodowców Grand Pacific & Margerie w Tarr Inlet. Czym dalej płynęliśmy się w głąb zatoki, na wodzie widać było coraz więcej lodu, który wcześniej odłamał się od lodowca, często z majestatycznym hukiem i dalej topiąc się dryfuje z odpływem.

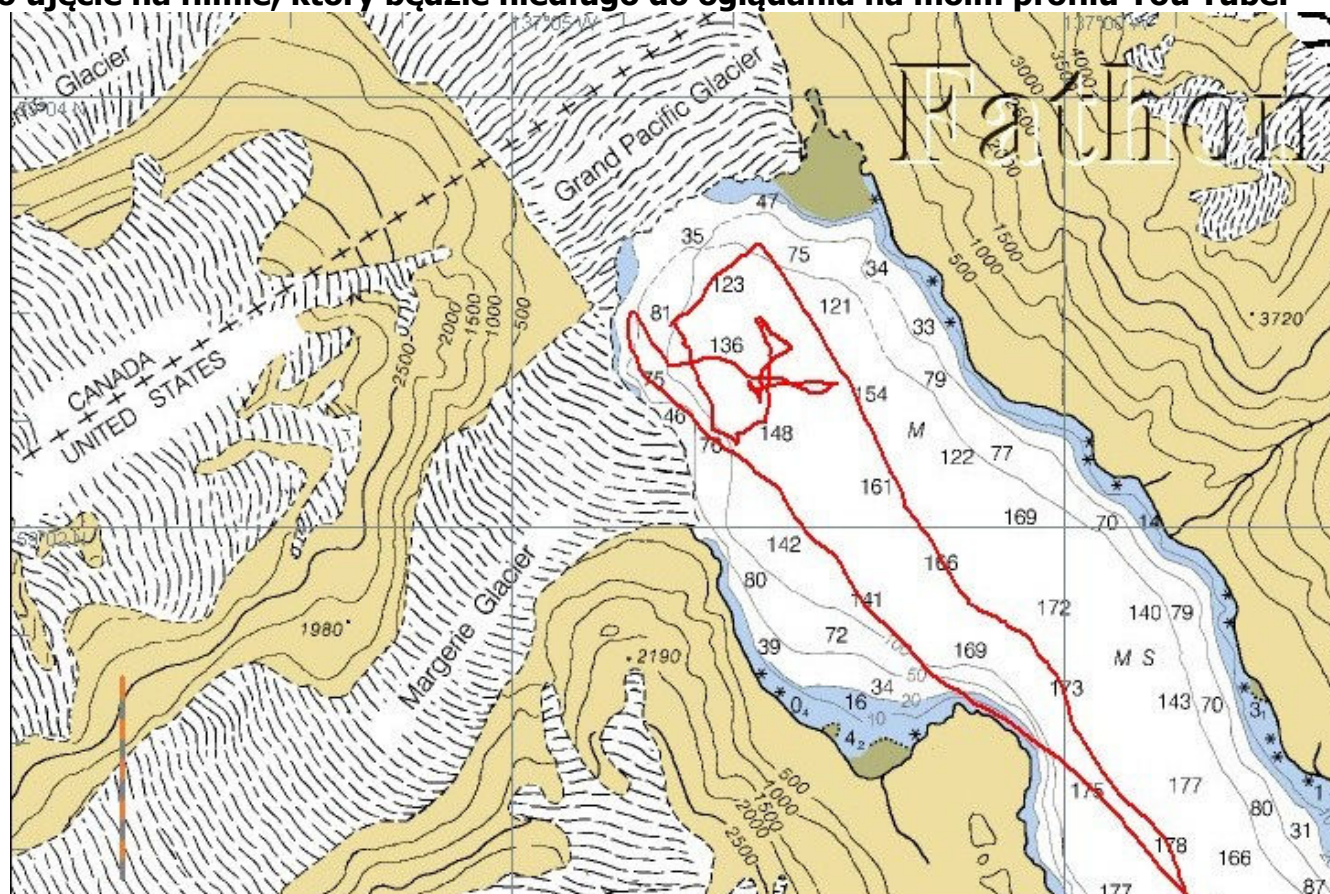
Przed nami płynął inny jacht, nawet chwilami płynąłem jego śladem pomiędzy większymi krami, ale jak zaczęło się robić na wodzie gęściej lodu i wreszcie pokazało się pole lodowe to tamten zrezygnował. Miał on kadłub typowej łódki budowanej komercyjnie i bał się uszkodzenia.



Moja „Varsovia” bez problemu radziła sobie z „kaszka” lodową i niezbyt gęstym polem lodowym. Poprzednio w Tracy Arm robiła za lodołamacz, więc tutaj nie widziałem żadnych problemów. Większe bryłki lodu i górkę lodową lepiej było omijać. Trzeba pamiętać, że to, co widać na wodzie to tylko niecałe 10 % całej masy lodu.



Dla próby i dodatkowej atrakcji postanowiłem jedną z nich rozjechać. Podpłynąłem z bardzo małą prędkością. Wjeżdżając na lód, dziób „Varsovii” podniósł się, łódka trochę przechyliła się i z trzaskiem pękła na dwie części... nie „Varsovia” tylko górka lodowa. Za co miałem słuchanie od małżonki, że takie zabawy to nie są na miejscu, bo może się to źle skończyć dla wszystkich. Mam to ujęcie na filmie, który będzie niedługo do oglądania na moim profilu You Tube.



Na końcu Tarr Inlet są dwa lodowce, które obecnie na poziomie morza prawie stykają się.



Lodowiec Grand Pacific w większości jest na terytorium Kanady. Jak sama nazwa wskazuje jest większy, ale mniej efektowny, bo przykryty jest w dużej części ciemną ziemią i brudem. Nie wygląda jak lodowiec, raczej jak zwykła góra. Granica państwowa przebiega blisko czoła tego lodowca. Za kilka lat jak ubędzie lodu to lodowiec znajdzie się całkowicie w Kanadzie.



Najbardziej efektowny i najbardziej znany ze wszystkich lodowców w „Glacier Bay” jest lodowiec Margerie. Dopływają do niego duże wycieczkowce z tysiącami pasażerów na ich pokładach. Wracając do ograniczeń i regulacji tylko dwa duże statki mogą znajdować się jednocześnie w całej Zatoce lodowców. Przy czym tylko jeden przy samym lodowcu jednocześnie.



Pasażerowie jak mrówki w mrowisku stali na pokładzie i oglądali lodowiec przez krótki wyliczony czas, bo ograniczenia i plan rejsów statkowych gonił ich.

Pod dziobem takiego kolosa moja „Varsovia” też wyglądała jak mrówka, tylko że jedna pośród pływającego dookoła lodu. Kamery i aparaty fotograficzne trzaskały zdjęcia „Varsovii” na tle lodowca, ale chyba nigdy nie będę miał okazji zobaczyć ich. Może ktoś odszuka po nazwie jachtu mój adres mailowy i przyśle mi portret „Varsovi”. Zdarzały mi się już takie sytuacje podczas mojego wieloletniego żeglowania.



Mniejsze, lokalne stateczki wycieczkowe podpływają blisko lodowca i ja z kolei miałem okazję sfotografować je na tle majestatycznie wyglądającego lodowca. Patrząc z takiej perspektywy widać wielkość o potęgę masy lodowej.



Wierzchołki lodowca w zmieniającym się oświetleniu słonecznym wyglądają bardzo efektownie. Gama barw i odcieni nie do odtworzenia przez najlepszego artystę. Natura robi swoje.



Ten sam lodowiec w różnym oświetleniu wygląda całkiem inaczej.



Zaobserwowaliśmy ciekawe zjawisko.

Chwilami naturalne zimne podmuchy wiatru dochodzące do 25 węzłów, czyli można określić 6 stopni w skali Beauforta a za chwilę czuliśmy na twarzach podmuchy, można powiedzieć tropikalnego gorącego powietrza.

Słoneczny dzień nagrzewa jednocześnie lodowiec i skaliste góry w dużej mierze pokryte ziemią. Drzew i roślinności w tym miejscu jeszcze nie ma, wyrośnie jak lodowiec stopnieje. Z lodowca, co jakiś czas z hukiem odrywają się duże bryły lodu, czyli lodowiec „cieli się”. Daje to zimny wiatr. To samo słońce rozgrzewa góry, które szybko nagrzewają się. Układ ten dla odmiany powoduje gorący wiatr, który na przemian z zimnym spadał na naszą malutką „Varsovie”.

Na noc wróciliśmy do tej samej zatoki Reid Inlet, ale tym razem stanęliśmy na kotwicy dalej od lodowca żeby się trochę rozgrzać.

Rano kolejna wyprawa, tym razem do lodowca John Hopkins.



Zbliżając się do tej zatoki zobaczyłem wypływający z niej znajomy mi statek „Star Princess”, na którym kiedyś odbyłem dwa rejsy: pierwszy wokół południowego krańca Ameryki Południowej, Przylądka Horn i drugi z Rio de Janeiro na Florydę.

Na kanale wywoławczym 16 UKF zawołałem ten statek i na roboczym kanale rozpoczęliśmy rozmowę. Przedstawiłem się i powiedziałem, że na ich statku oglądałem lodowce w Patagonii a teraz na swoim jachcie oglądam lodowce Alaski. Powiedziałem, że na statku było mi bardzo dobrze, ale z pokładu małego jachtu naturę widać znacznie ciekawiej. Na koniec rozmowy wzajemnie pożyczyliśmy sobie przyjemnej i bezpiecznej żeglugi.



Czym bliżej lodowca pojawiało się coraz więcej przeróżnych kształtów gór lodowych. Nasuwała się refleksja, co natura może zrobić z lodu.



Wpłynęliśmy w pole lodowe. Na początku dość rzadkie, ale w miarę posuwania się do przodu lód coraz bardziej szorował po burtach „Varsovii”. Ela na dziobie obserwowała i wskazywała mi czystsze od lodu przejścia.



Niektóre większe bryłki lodowe odpychałem bosakiem.



W drodze powrotnej spotkaliśmy grupę kajakarzy, którzy wpływali w gesty lód, tam gdzie my trochę wcześniej przebijaaliśmy się żeby dopłynąć jak najbliżej lodowca.



Sceneria pola lodowego na tle lodowca wygląda imponująco i groźnie.



Cały „Ice Box” był wypełniony lodem a nadwyżki układałem na pokładzie w nadziei, że nie stopnieją zbyt szybko i uzupełnię resztkami moją jachtową chłodziarkę.



Wyprawając z Zatoki John Hopkins Inlet zatrzymaliśmy się na kotwicy przed samym frontem lodowca Lamplugh. Spokojnie mogliśmy oglądać lodowiec oraz... małe stateczki i motorówki wożące turystów na zwiedzanie, typu szybkie płynięcie, zatrzymanie się na moment żeby ci, co zapłacili za wycieczkę mogli zrobić zdjęcia i dalej, bo opłacony czas kończył się.



Chwilami to żał mi było tych turystów, bo zasłanialiśmy im widok, szczególnie ciekawej jaskini pod lodowcem. Kapitanowie tych małych stateczków albo bali się albo nie chcieli podpływać bliżej.

Alaska to nie tylko lodowce, dlatego zdecydowaliśmy wypłynąć wcześniej niż nasz tygodniowy „permit”. Finansowo nie było, żadnej straty, bo w tak komercyjnym państwie jak USA nic nie płaciliśmy za prawo wpłynięcia do Parku Narodowego „Glacier Bay”. Poza tym pogoda zaczęła się psuć. Nic się nie zmarnowało, bo na każdy dzień zezwolenia na wpłynięcie czeka nie jeden jacht. Te nadmierne ograniczenia, o których pisałem zniechęcają wielu chętnych. Naprawdę uparci, którym nie udało się załatwić zezwolenia wcześniej, czekają w pobliżu poza granicami parku na czyjeś odwołanie lub skrócenie pobytu, takich jak my wypływających 2 dni wcześniej. Po prostu to jest robienie sztucznego tłoku w tak olbrzymiej zatoce, jaką jest cała Zatoka Lodowców.

Na Alasce byłem kilka razy, nie tylko w Południowo Wschodniej, ale również w Prince William Sound, gdzie lodowce są niewątpliwie piękniejsze niż tutaj, bardziej dzika natura i nie ma tych skrajnych ograniczeń, dlatego będę chciał tam wrócić.

Przed wypłynięciem z parku zacumowaliśmy na krótko do pomostu w Bartlett Cove, żeby osobiście podziękować za możliwość odwiedzenia lodowców w "Glacier Bay" oraz przekazać swoje wrażenia i refleksje z całości pobytu.

Po wypłynięciu z zatoki odwiedziliśmy ciekawy porcik Noonach leżący po drugiej stronie Icy Strait.



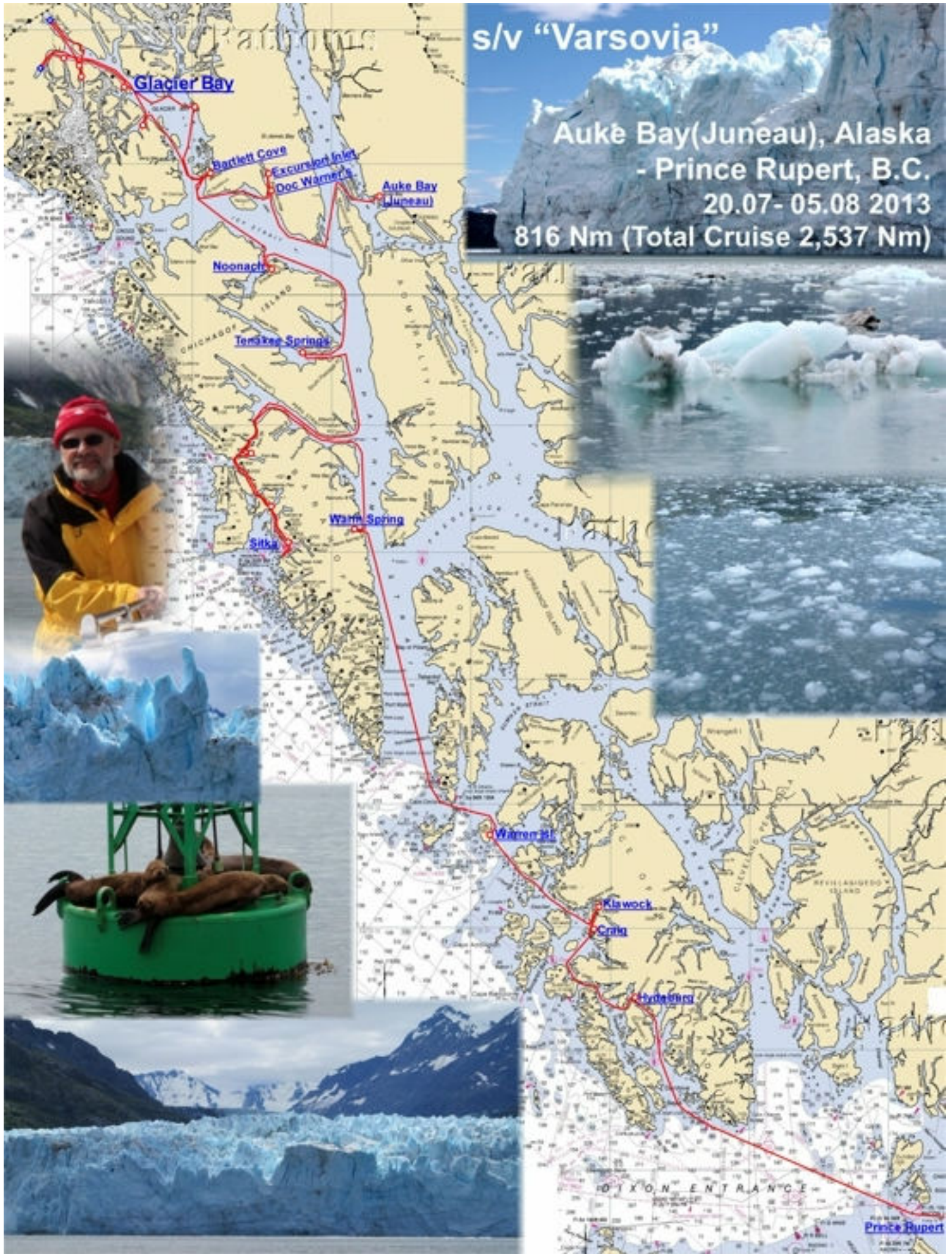
Bardzo zadbane i czyste miasteczko. Ludzie jak wszędzie na Alasce bardzo życzliwi dla odwiedzających i bardzo rozmowni. Przyjemnie jest odwiedzać takie miejsca.

s/v "Varsovia"

Auke Bay(Juneau), Alaska
- Prince Rupert, B.C.

20.07- 05.08 2013

816 Nm (Total Cruise 2,537 Nm)





Kolejny odwiedzony porcik to Tenakee Springs, gdzie znajdują się gorące źródła. Samo miasteczko jest malowniczo położone nad brzegiem zatoki. Nie ma normalnych dróg i samochodów. Jest tylko żwirowa droga, po której jeżdżą terenowe pojazdy, rowery i transport na taczkach.

Dostać się tutaj można tylko wodą, wodno-samolotem lub helikopterem, dla których jest wybudowane specjalne lądowisko na pomoście.



Niektóre domki wyglądają jak z bajki. Mieszkańcy bardzo lubią kwiaty, które można tutaj spotkać wszędzie i w różnej formie eksponowania.



Na przykład stary rower, pomalowany na kolor różowy. Świetnie pasuje na doniczkę.



Gorące źródła, które mogłyby przyciągać turystów nie są zbyt ciekawie eksponowane. Znajdują się w małym, nie efektowny budynek, ale trzeba przyznać, że w środku rozbieralnia jest niedawno przebudowana i wygląda ładnie.



Sama wanna z gorącą, naturalnie wypływającą z ziemi wodą nie ciekawie wygląda. Sprawia wrażenie bunkra, jakie pamiętamy z PRL z czasów „Zimnej Wojny”. Byłem tutaj 9 lat temu i nic się nie zmieniło, oprócz nowej barierki przy schodach, ale na drzwiach była informacja, że właśnie zamykają na kilka dni w celu remontu.

Największy mankament tego obiektu to kolejne ograniczenia. Jest obowiązek kąpieli nago i jednocześnie wyznaczone są godziny dla kobiet i mężczyzn, bez możliwości koedukacyjnej. Informacja ta jest napisana wielkimi literami na drzwiach wejściowych. W innych gorących źródłach, które odwiedziłem osobiście na Alasce i BC normalnie jest przyjęte kompanie się w stroju kąpielowym lub nago w zależności od zainteresowania korzystających osób.

Co mają robić rodziny lub parki, które nie mogą razem korzystać z kąpieli?



Kolejna osobliwa ciekawostka w tym miasteczku to publiczna toaleta. Nie trzeba spuszczać wody, nie trzeba też wywozić szamba. Po prostu odpływ załatwia wszystkie te współczesne zdobycze cywilizacji.



Płynąc dalej, po drodze przepłynęliśmy obok pławy nawigacyjnej, na której znalazły swoje miejsce foki. Chyba one też uciekły z „Glacier Bay”, bo tam nie mieliśmy dużo okazji oglądania życia zwierząt morskich.



Sitka, dawna stolica Alaski z okresu, kiedy Alaska była rosyjska.

W roku 1867 Rosja zajęta była sprawami europejskimi, między innymi tłumieniem powstania w Polsce i miała trudności finansowe. Car zdecydował sprzedać za sumę 7.2 Miliona dolarów jak mu się w tamtych czasach wydawało mało użyteczną kolonię.

Ciekawostką jest, że po stronie negocjatorów po stronie rosyjskiej i USA byli jednocześnie nasi rodacy. Można, więc powiedzieć, że Polacy przehandlowali Alaskę Ameryce.



W lokalnych muzeach, których aż trzy zwiedziliśmy w ciągu jednego dnia można dowiedzieć się dużo bardzo interesujących informacji o stosunkowo niedawnej historii, relacji społeczno-politycznych tzw. Wschodu i Zachodu oraz spraw ludności lokalnej, czyli Indian.

W muzeach tych jest bardzo dużo eksponatów, które są bardzo ciekawie pokazane.



Obecnie stolicą Alaski jest Juneau, ale Sitka cały czas jest dużym centrum gospodarczym Południowo Wschodniej Alaski.

Szczególnie rybołówstwo bardzo rozwija się. Rybacy łowią bardzo dużo najczęściej z niedużych kutrów i stateczków rybackich. Gospodarka morska kwitnie w odróżnieniu od Kanady, gdzie przemysł rybacki został prawie całkowicie zlikwidowany przez politykę Rządu, co spowodowało, że dużo portowych miasteczek zostało porzuconych i wszystko niszczeje i rozpada się.

Dla przykładu i porównania polecam film z pierwszej części mojego rejsu pt. „Gdzie diabeł mówi Dobranoc”: <http://www.youtube.com/watch?v=o6X3CVm-v2s>



W Całej Alasce we wszystkich porcikach jest prowadzony ciekawy program zabezpieczenia dzieci przed utonięciem.

„Kids Don't Float” to znaczy „dzieci nie utrzymują się na wodzie”. Ustawione są skrzynki z kamizelkami ratunkowymi dla dzieci. W dowolnym porcie każde dziecko, które potrzebuje zabezpieczenie na czas pływania na łódce, może pożyczyć dla siebie kamizelkę ratunkowa i po zakończeniu pływania oddać do podobnej skrzynki w innym porcie.

Ostatnio zauważyłem, że w niektórych portach kanadyjskich BC zaczyna być prowadzony podobny program.

W Sitka wyokrętowała się moja załoga Ela z Markiem, wrócili oni samolotem do domu a ja samotnie ruszyłem w drogę powrotną do Vancouver.

Ponownie odwiedziłem gorące źródła „Baranow Warm Springs” miejsce, w którym byłem w pierwszej części mojego rejsu.



Po żeglowaniu przy lodowcach przyjemnie było wygrzewać się w gorącej wodzie o temperaturze 45 stopni Celsjusza.

Bez żadnych niezyciowych ograniczeń, nakazów i zakazów. Zupełnie inny świat niż w innych miejscach.

W drodze powrotnej odwiedziłem 3 ciekawe porciki: Klawock, Craig i Hydaburg znajdujące się na południowo zachodnim wybrzeżu wyspy Prince of Wales. W moich poprzednich rejsach przymierzałem się do zwiedzenia tego rejonu, ale zawsze jakoś nie pasowało i rezygnowałem, Między innymi z braku map papierowych, których i tak zawsze miałem na jachcie, ponad 200 ale nie wszystkie te, co potrzebowałem. Teraz mam w komputerze dokładne mapy, więc nie było problemu. Tym razem zdecydowałem i bardzo jestem z tego zadowolony.

Jest to rejon gdzie nie docierają jachty płynące typową trasą do lodowców Alaski, głównie z powodu, że ten rejon jest w dużej mierze otwarty na burzliwe wody „Dixon Entrance”.

Przewodniki i locje dla jachtów bardzo straszą, często występującymi trudnymi warunkami żeglugi i dlatego większość żeglarzy unika tego rejonu. Może z tego powodu jest tam inaczej, bo mało odwiedzających. Tak samo jak na wyspach Haida Gwaii (Queen Charlotte), które odwiedziłem na początku.

Opuszczając wody Alaski nasunęły mi się refleksje. Przede wszystkim jest to wyjątkowo ciekawy rejon. Stan USA, bardzo różniący się od innych. Największy ze wszystkich stanów a

jednocześnie najmniejsze zaludnienie na km kwadratowy. Lodowce Alaski oglądane, szczególnie z bliska są urzekające.

Alaska ma swój odmienny styl, przyrodę, klimat i ludzi, którzy są wyjątkowo mili, życzliwi i rozmowni. Oczywiście z małymi wyjątkami, które wszędzie można spotkać. Na Alasce zwykle czuje się jak byłbym w innym państwie, nie USA, może, dlatego, że jest to najnowszy stan i np. ciężko znaleźć amerykańskie jadłodajnie typu McDonald.

Na odprawę graniczną powrotu do Kanady musiałem wpłynąć do Prince Rupert. Odprawa kanadyjska to tylko zatelefonowanie z wyznaczonego miejsca w porcie, krótka rozmowa i otrzymanie numeru odprawy. Po tych formalnościach oficjalnie z powrotem znalazłem się na terytorium Kanady.

Pierwszym wrażeniem zmiany państwa były pustki na szlaku Inside Passage. W Kanale „Granville Chanel” przez wiele godzin płynięcia nie widziałem żadnego jachtu lub kutra rybackiego. Pamiętam moje poprzednie rejsy i zawsze było w tym rejonie pełno różnych jednostek pływających.

Przepłynąłem obok miejsca, w którym kilka lat temu zatonął prom pasażerski płynący z Prince Rupert do Port Hardy. Na pokładzie było wtedy ponad 100 osób, wszyscy zostali uratowani z szybko tonącego statku z wyjątkiem dwóch.

W tamtą tragiczna noc prom wypłynął z kanału Granville na trochę bardziej otwartą wodę i nie zmienił kursu w odpowiednim momencie. Oficer wachtowy miał na mostku kapitańskim... seks z koleżanką z załogi. Później w sądzie broniąc się, argumentował, że to nie miało wpływu na katastrofę, ale sędzia nie dał temu wiary.

Odwiedziłem kolejne gorące źródła w „Bishop Bay Hot Springs”.

Wieczorem przy pomoście i na kotwicy było sporo łódek, głównie małe motorówki z pobliskiego Kitimat oraz grupa dużych jachtów motorowych ze Stanu Washington.



Rano jak odpływałem było pusto, tylko jedna motorówka przy pomoście.

Tutejsze źródła są zagospodarowane i opiekują się nimi mieszkańcy Kitimat. Od czasu mojego ostatniego pobytu tutaj, trochę zmieniło się. Jest teraz szatnia/rozbieralnia. Ma to znaczenie, bo lokalni przybywają tutaj na rekreację również zimą.



Obiekt ten składa się z trzech wanienek. Jedna mała z boku budynku do mycia się mydłem, żeby nie mydlić całej wody.



Do górnej tej wanny pod dachem, wypływa z rury gorąca woda, trochę zimniejsza niż w innych miejscach, bo poniżej 40 stopni Celsjusza.

Przez otwór przelewa się do niższej wanny pod gołym niebem, oraz innym otworem to tej małej do mydlenia się.



W górze podwieszone jest pełno pamiątek i rekwizytów pozostawionych przez odwiedzających. Wygląda to bardzo ciekawie i interesująco.



Następnym odwiedzionym miejscem była kolejna porzucona i zaniedbana osada Butedale. Od lat mieszka tutaj człowiek, który próbuje przywrócić to miejsce do dawnej świetności. Budynki rozsypują się, ale odremontował dwa domki i wynajmuje, jako pokoje gościnne. Wybudował też pomost z bali drzewnych, co daje możliwość zacumowania.

Kiedyś była tutaj mała elektrownia wodna zasilana z jeziora leżącego powyżej. Teraz turbiny kręcą się, ale napędzają tylko... alternator, który ładuje akumulatory. To jest całe źródło zasilania tej zrujnowanej osady.

Entuzjasta stara się jak może, ale do dawnej świetności tego miejsca nie przywróci bez odpowiednich pieniędzy.

W dalszej drodze odwiedziłem kilka następnych miejsc.



Koleczy żeglarze z Vancouver zorganizowali mi powitanie przy latarni morskiej Point Atkinson, tradycyjnym miejscu powitań jachtów odwiedzających Vancouver po przepłynięciu przejścia Północno Zachodniego, NWP, czyli Arktyki kanadyjskiej.

Na jachcie „Cracovia” Boniek Niemczyk i Daniel Nogas uczestnik rejsu jachtu „Nekton” w rejsie przez Northwest Passage, któremu ja organizowałem powitanie w tym miejscu, wypłynęli z dużym powitalnym transparentem.

Miła niespodzianka, czułem się jak bym wracał z rejsu dookoła świata a to tylko rejs ponad 2.5 tysiąca Mil morskich. Dla porównania jest to odległość rejsu w jedną stronę z Vancouver na Hawaje. Na topie masztu powiewała wstęga milowa, ponad dwa i pół metra, jeden milimetr za każdą przepłyniętą mile.

Zobacz film: "Powitanie jachtu Varsovia w Vancouver - rejs Alaski 2013"

<http://www.youtube.com/watch?v=IBbhZRIDb8g&feature=c4-overview&list=UUc4DcCe52A6j7MlrHrSWcHg>



Dalsza część powitania już w większym gronie odbyła się w marinie po zacumowaniu w moim stałym miejscu w Vancouver.

Podsumowując rejs:

W ciągu 55 dni żeglugi (nie licząc 12 dni pozostawienia "Varsovii" w marinie w Juneau), przepłynąłem 2,537 Mil morskich. Dla porównania jest to odległość rejsu z Vancouver na Hawaje w jedną stronę.

Całkowity czas żeglugi 478 godzin, to znaczy średnia prędkość 5,31 węzła.

Niestety w większości płynąłem na silniku, ale bardzo często z pomocą żagli, które zwiększały wyraźnie prędkości żeglugi. Było to spowodowane napiętym rozkładem rejsu, żeby wpasować się w prąd i nie czekać na przykład następnej doby, trzeba było nadrabiać silnikiem, żeby być na czas w określonym miejscu.

Zatrzymywałem się w 67 miejscach (w kilku z nich dwukrotnie): 37 cumowań do pomostów, 1 cumowanie do bojki i 29 kotwiczeń, nie licząc zatrzymywania się i stawania w dryf przy lodowcach.

Rejs był całkowicie bezawaryjny. "Varsovia" spisała się bardzo dobrze. Duża satysfakcja dla mnie za niezliczone godziny mojej pracy przy budowie rozbudowie, konserwacji i przygotowaniu do rejsu mojego jachtu.

Jerzy Kuśmider