

## "Pentland Firth po raz pierwszy" Aleksander Kaszowski

Między Orkadami a Szkocją rozciąga się, długa na 14 mil i o średniej szerokości 6 mil cieśnina Pentland Firth. Na północy ograniczają ją wyspy Orkanów, o klifowych brzegach usianych rafami i skałami podwodnymi, na południu wybrzeże Szkocji równie usiane mnóstwem skalistych przeszkód.

W środku cieśniny rozłożyły się dwie skaliste wysepki o brzegach usianych mnóstwem wraków, Swoma i Stroma. Zwążają one wydatnie szerokość przejścia. Wyjście na Morze Północne utrudniają skaliste wysepki – Pentland Skerries. Prądy pływowe osiągają przy brzegach Szkocji i Orkanów prędkości średnio 6, zaś między wyspami ponad 9 węzłów. Powodują one powstawanie groźnych kipieli i zdradliwych wirów o ogromnych średnicach. Nic dziwnego, że jachty nie próbowały forsować tej cieśniny.

W 1970 bydgoscy żeglarze szukali pionierskiej trasy o dużym stopniu trudności, którą można pokonać w ciągu miesiąca. Wtedy kapitan Aleksander Kaszowski wybrał Pentland Firth. Zakładając, że podejść do cieśniny w czasie prądu kwadraturowego, będą żeglowali, z prądem, w ciągu dnia i blisko szkockich brzegów to szansa powodzenia była, mimo że „Euros” nadal nie miał silnika. Kapitanowi towarzyszyli Edmund Bagniewski, Stanisław Horecki, Tadeusz Jabłoński i Zbigniew Urbanyi.

W 1970 bydgoscy żeglarze szukali pionierskiej trasy o dużym stopniu trudności, którą można pokonać w ciągu miesiąca. Wtedy kapitan Aleksander Kaszowski wybrał Pentland Firth. Zakładając, że podejść do cieśniny w czasie prądu kwadraturowego, będą żeglowali, z prądem, w ciągu dnia i blisko szkockich brzegów to szansa powodzenia była, mimo że „Euros” nadal nie miał silnika. Kapitanowi towarzyszyli Edmund Bagniewski, Stanisław Horecki, Tadeusz Jabłoński i Zbigniew Urbanyi.

Kiedy 2 lipca wyszli z Helu mieli nadzieję, że przy zachodnim podejściu do cieśniny znajdą się w czasie prądu kwadraturowego. Tymczasem od samego początku jacht był gnębiony przez silne przeciwne wiatry, częste gwałtowne sztormy również z zachodu i niekiedy dla odmiany prześladowany przez cisze i słabe zmienne podmuchy. Takie warunki spowodowały, że weszli do Kopenhagi i schronili się przed ciężkim sztormem w norweskim fiordzie Manesfjord.

Nie lepiej było na Morzu Północnym. Dlatego gdy „Euros” wyszedł na Atlantyk i zbliżył się na odległość 10 mil do wejścia do Pentland był wieczór 20 lipca, czas prądu syzygijnego.

Kapitan postanowił poczekać na poranny prąd wschodni i wtedy BBC podało ostrzeżenia sztormowe na te obszary. Czekanie na ranny prąd wschodni, ze sztormem na karku graniczyło z samobójstwem. Wybór był prosty: zwrot i powrót do kraju lub próba przejścia Pentland z najbliższym prądem wschodnim rozpoczynającym się o godzinie 21. Kapitan i załoga postanowili przechodzić nocą. Ta decyzja powodowała kolejną. Musieli żeglować w głównej odnodze prądu, między Stromą i Swoną, bo tylko ta wyznaczona była latarniami.

O 21 45 „Euros” przebija się przez, ostrą i zbitą falę kipieli, Merry Men of Mey i potężny prąd porywa jacht. Sterowanie staje się coraz trudniejsze, bo wiatr jest już niewyczuwalny. Namiary wskazują, że prędkość prądu dochodzi do 14 węzłów. Widać przeciwpłydy niebez-



piecznie bliskie i pojawiają się wiry. Jacht chodzi w prawo, w lewo i ledwo udaje się uniknąć wirów. Między wyspy wpadli o 2300. W 45 minut przepłynęli przeszło 8 mil Teraz jacht kieruje się na południowe wyjście z cieśniny. Rzeka prądu niesie jacht spokojnie. Wydaje się, że najgorsze za nimi. Nagle w jednej chwili „Euros” dopada ostra stłoczona fala. Morze się kołtuję i trzęsie niemiłosiernie jachtem. To bystrze Duncasby. Jacht obraca się bokiem do prądu, nie słucha steru i wpada w ogromny wir, który niesie go na wyjście północne.

Po kilku obrotach „Euros wrywa się z jego objęć w wchodzi w nurt prądu, ale tylko na chwilę, kolejny wir obraca ich upiornej karuzeli. Skały Pentland Skerries coraz bliżej. Musi mocniej dmuchnąć, przecież już niemal całe niebo pokryły czarne chmury. Kiedy wyczuli wiatr, jacht wyrwał się z uścisku kolejnego wiru i znaleźli się na trawersie Pentland Skerries od skał dzieliło ich około kabla.

Rano wchodzili do Kirkwall, a na morzu hulał sztorm. W porcie chwila oddechu i satysfakcja. Gratulacje i potwierdzenie, że byli pierwsi.

Chociaż drodze powrotnej morze nie było łaskawe, wracali w dobrych humorach, bo cel rejsu został osiągnięty. Do Helu weszli 5 sierpnia po przebyciu 3027 mil morskich.

Kapitana i załogę odznaczono brązowymi „Medalami za wybitne osiągnięcia sportowe” i kapitan został wyróżniony II Nagrodą Rejsu Roku.

W kolejnych sezonach wiele jachtów pokonało Pentland Firth. Nie zdarzyło się jednak by nie miały silnika i napotkały na prąd syzygijny.