

"EUROSEM do brzegów Spitsbergenu" *Aleksander Kaszowski*

Ci, którzy w ostatnich latach żeglowali na wodach Arktyki, nie zdają sobie sprawy, jak bardzo zmieniły się tam warunki lodowe. Planując rejs wokół Islandii nie bierze się już pod uwagę możliwości napotkania lodu. A przecież tylko czterdzieści lat temu, w pełni lata, do jej północno zachodnich brzegów pole lodowe niemal przylegało, pozostawiając dla „Eurosa” – w jego pionierskim rejsie – wąski pas wolnej od lodów wody. W owym czasie nikt z żeglarzy nie myślał o wejściu do Angmangsalik, o opłynięciu Spitsbergenu, czy rejsie do Ziemi Franciszka Józefa. Na przeszkodzie stał zwykle zwarty lód.

Dopiero w 1975 udało się kapitanowi Andrzejowi Rościszewskiemu na „Generale Zaruskim” opłynąć Zachodni Spitsbergen forsując Cieśninę Hinlopen. By taki wyczyn był możliwy trzeba było napotkać dobre warunki lodowe, co w owym czasie było wyjątkiem od reguły, a nie regułą jak obecnie.

Pod koniec 1976 roku bydgoscy żeglarze postanowili, że dziesiąty sezon nawigacyjny „Eurosa” uświetnią wyprawą wyczynową na wody Arktyki.

Dlatego remont przeprowadzono bardzo pieczołowicie. Wymieniono, między innymi takielunek i część żagli, wymieniono silnik i wmontowano nowe sprzęgło Oldhama. Kapitan Aleksander Kaszowski, który dobrał załogę w składzie: Hubert Latoś – I oficer, Edmund Bagniewski – II oficer, Zbigniew Urbayi – III oficer, Henryk Lewandowski i Alojzy Schmidt – bosmani oraz Zenon Duszyński, miał 60 dni urlopu i ani jednego dnia więcej. Dlatego postanowił pożeglować do brzegów Spitsbergenu. Tylko tyle i aż tyle.

„Eurosa” wyruszył na wyprawę w pogodny dzień 30 lipca 1977 roku popychany pomyślnym wiatrem. Rychło jednak pogoda się zmieniła. Ostrzeżenia o silnym wietrze szybko się sprawdziły, że tylko niezwykle forsowna żegluga pod wiatr pozwoliła wieczorem 3 lipca wejść do Sundu.

Ledwo jacht wyszedł na Kattegat zaczęły się kłopoty. Do wejścia do Göteborga gnębił „Eurosa” niemal sztormowy, przeciwny wiatr. Tam na podejściu do nabrzeża nawaliło sprzęgło. Wadliwie wykonany pierścień pośredni został przyspawany do tarczy i ze sprzęgła Oldhama zrobiło się zwykłe sprzęgło kłowe.

Po wyjściu 8 lipca z portu żeglowali z pomyślnym wiatrem przez cały Skagerak. Pomyślny wiatr skończył się jednak, gdy tylko wystawili dziób na Morze Północne. Potężny przeciwny sztorm zmusił załogę do forsownej żeglugi. Nieśli tyle żagli ile mogły wytrzymać maszty i takielunek. Jacht ciężko pracował przebijając się przez skołowaną wysoką falę, jednak postęp na północ był wysoce niezadowolający.



Rankiem 12 lipca pękło ucho ściągacza sztagu. W mgnieniu oka nowiutki fok poszedł w krawaty. Walka z szalejącą w sztormowym wietrze stalówką była długa i wyczerpująca i minęło siedem długich godzin nim mogli podjąć dalszą żeglugę.

Po dwóch kolejnych sztormowych dniach pękło okucie bomu bezana. Była to poważna awaria i wydawało się, że bez spawarki nie uda się nic zrobić. Jednak dzięki znakomitym bosmanom, którzy wykonali, ze skrawków blachy nowe, co prawda bez refpatentu, okucie, bezan mógł nadal pracować.

W połowie lipca sytuacja nie uległa zmianie. Północno zachodnie sztormy na obszarze Viking Bank i Utsira Loch nie słabły i nie ustawały, a prognozy nie dawały nadziei na poprawę pogody. Mimo zacieklej i niezwykle wyczerpującej żeglugi na wiatr jacht nie przekroczył 58 równoleżnika.

W tej sytuacji kapitan postanowił obejść łukiem sztormowy rejon i poszukać lepszych warunków pod Szetlandami. Idąc na zachód, mimo sztormowego wiatru, jacht mógł wreszcie żeglować. W końcu pogoda się poprawiała i wreszcie po tylu dniach sztormu załoga mogła odpocząć.

Czas jednak biegł nieubłaganie i kiedy było to możliwe pomagali sobie silnikiem tak, że wreszcie 18 lipca, gdy Szetlandy wyrosły nad widnokregiem, mogli położyć się na kurs 030°. Znowu powrócił silny północno zachodni wicher, który wreszcie stał się wiatrem korzystnym.

Ciężka żegluga, awarie i niemal pewność, że dalsza żegluga nie będzie łatwiejsza, skłoniła kapitana do podjęcia istotnych zmian w służbie pokładowej. Edek Bagniewski objął kambuz, zaś Alojzy Schmidt przejął dejmankę i naprawę żagli. Na pokładzie wachty na zmianę pełnili Hubert Latoś i Zenon Duszyński oraz Zbigniew Urbanyi z Heniem Lewandowskim.

W dniu 22 lipca „Euros” przekroczył krąg polarny. Uroczystości by skromne, może dlatego, że dzień był ponury, a przeciwny wiatr kropił zimnym kapuśniaczkiem.

Na kolejny sztorm nie trzeba było długo czekać. Wicher o sile około 10° B podnosił wysoką nieregularną falę, przez którą jacht przebijał się prowadzony przez zmoczone i zziębnięte wachty. Ich wysiłek nie poszedł na marne. Gdy po trzech dniach skończył się sztorm „Euros” przekroczył 69 równoleżnik.

Tam panowała cisza i załoga całymi godzinami wypatrywała najłżejszego podmuchu. Ten wreszcie przyszedł. Z południa. Natychmiast postawiono spinaker i jacht ruszył. Po raz pierwszy prosto do celu.

Wiatr rósł w siłę i do dziennika wpisywano coraz większe prędkości, a gdy spinakera wspomógł apsel prędkość przekroczyła 8 węzłów. I wtedy pojawiły się bale. Wielkie drewniane bale, niemal całkowicie zanurzone i przez to niemal niewidoczne. Było ich mnóstwo. Zderzenie z taką ogromną, mokrą, drewnianą kłodą było śmiertelnie groźne. Dlatego kapitan nie schodził z pokładu i wraz wachtą prowadził jacht słalodem między belkami. Wiatr rósł nieustannie, ale kapitan postanowił do końca nie zrzucać spinakera. Taki wiatr był dla załogi darem losu, którego nie wolno było zmarnować.

Po południu 28 lipca wiała już regularna szóstka. Wtedy spinaker pękł. Cicho, bez trzasku. Natychmiast postawiono genuę na spinakerbomie, wsparta grotem i bezanem tak, że prędkość nie spadła. Taka wspaniała żegluga trwała do końca lipca.

Gdy pojawiły się pierwsze góry lodowe, wiatr zaczął słabnąć i pojawiła się gęsta mgła, która choć byli już pod Spitsbergenem, przez wiele godzin nie pozwalała dojrzeć lądu.

Majestatyczne, skaliste, pocięte lodowcami i wejściami do fiordów, brzegi Spitsbergenu ujrzeli 1 sierpnia. Weszli do Isfjorden i następnego dnia cumowali w Longyearbyen.

Po 25 dniach ciężkiej i wyczerpującej żeglugi cel rejsu został osiągnięty. Gubernator Svalbardu, nie pozostawia cienia nadziei. Sytuacja lodowa nie pozwala nawet na dotarcie po północnych krańców wyspy, nawet nie wspominając o próbie opłynięcia. Trzeba było, zatem przejść do Barendsburga by tam naprawić nawalające sprzęgło i potem pożeglować na północ tak daleko jak się da.

Do Barendsburga wypłynęli w powiększonym składzie. Kapitan zabrał na pokład Wojciecha Pałkę, studenta szkoły morskiej w Szczecinie, który chciał wrócić do Van Keulenfjorden, gdzie pracowała studencka wyprawa. Nieprzewidziany bieg zdarzeń sprawił, że młody człowiek będzie na pokładzie aż do Sassnitz, skąd wróci wodolotem do Szczecina.

W Barendsburgu naprawili sprzęgło, pobrali wodę, paliwo i świeży chleb. I tu komunikaty lodowe nie dawały cienia nadziei. A więc należy iść na północ ile się da.

Po trzech godzinach od oddania cum, 15 mil od portu, sprzęgło dosłownie się rozsypało. Nie poddali się, wrócili do Barendsburga. Tam wymontowali silnik i przekładnię a znakomici bosmani w miejscowych warsztatach wykonali nowe sprzęgło palcowe z wkładkami gumowymi! Po 24 godzinach ciężkiej harówki „Eros” ponownie wyszedł w morze i ponownie skierował się na północ.

6 sierpnia o godzinie 19, zaledwie 85 mil od 80 równoleżnika wszelkie nadzieje legły w gruzach. Sprzęgło ponownie się rozsypało. Jak się później okazało przyczyną ciągłych awarii było przesunięcie wału korbowego silnika do osi wałka skrzyni przekładniowej o przeszło 3 milimetry.

Kapitan nie zdecydował się na ryzyko żeglugi wśród lodów stalowym jachtem bez sprawnego silnika. Zarządził powrót do kraju.

Następnego dnia, krótko po północy wrócił wiatr i jacht ruszył kursem 176°. Droga do kraju była długa, trudna i zmusna. Sztormy, przeciwne wiatry i cisze na zmianę utrudniały żeglugę.

Nikt się nie oszczędzał. Żagle zrzucano najpóźniej jak było możliwe, zaś stawiano przy pierwszej sposobności. Były przebiegi 27 mil i niemal 190 mil. Tak było 18 sierpnia, gdy w czasie dziewięciostopniowego sztormu z baksztagu jacht niósł genuę, grotą na dwóch refach i bezaną. Przez wiele godzin „Euros” gnał na skotłowanym sztormem morzu z prędkością 9 węzłów. Były sztormy w cieśninach Duńskich i słabe podmuchy na Bałtyku. Wreszcie wieczorem 27 sierpnia stanęli w Sassnitz. Po dwóch dniach postoju „Euros” ruszył do Górek Zachodnich. Przez cztery dni, wykorzystując każdy podmuch, pełzli do macierzystego portu.

Dopiero wieczorem 2 września cumowali kończąc rejs, w którym jacht przebył w ciągu 1343 godzin przepłynął 5047 mil morskich. Był to niezwykle trudny rejs wypełniony twardą żeglarską walką z pogodą i wszelkimi przeciwnościami, zaś krótkie postoje w portach poświęcano głównie na naprawach i usuwaniu awarii.

Za ten rejs kapitan został wyróżniony III nagrodą Rejs Roku.