

ISLANDIA 2004 cz. I

Załoga:

Roman Bartkowiak – kapitan jachtowy, prowadzący na pierwszym etapie,
Wojciech Kucza – jachtowy sternik morski, I oficer na pierwszym, a prowadzący na II etapie,
Przemysław Giel – sternik jachtowy, oficer na obu etapach,
Anna Młodak – sternik jachtowy, załoga I etap,
Tomek Bartkowiak – sternik jachtowy, załoga I etap,
Roman Młodak – sternik jachtowy, załoga II etap,
Tomek Grzegorzczak – sternik jachtowy, oficer wachtowy na II etapie,
Tomek Matyjewicz – żeglarz jachtowy, załoga II etap,

Kiedy kończy się rejs...

Marzenia od zawsze towarzyszą człowiekowi. To one popychają ku nowemu, są inspiracją wynalazków, działań i odkryć. Żeglarze nie są tu wyjątkiem, marzą o dalekich rejsach, o nowych portach, o zakątkach świata gdzie jeszcze nie byli.

Kiedy dwa lata temu kończyliśmy wyprawę na Nordkapp siedząc w zaciszu hipolitowej mesy zastanawialiśmy się co dalej, gdzie to jeszcze warto popłynąć. Zatoka Botnicka była bowiem ostatnim miejscem, którego na Bałtyku nie oglądaliśmy. Teraz pozostawało tylko popłynąć dalej.

Wojtek z Przemkiem rzucili ten pomysł po trochu licząc, że w atmosferze sukcesu zarażą nim innych. Nie mylili się, większość była zainteresowana, i to bardzo.

Polskie wyprawy żeglarskie z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych zawsze stanowiły pożywkę dla naszej wyobraźni. Wyprawy na Islandię stanowiły w tej lekturze znaczące pozycje. Były trudne, dalekie, nieosiągalne. Ale skoro udało nam się dopłynąć i dojechać na Nordkapp, to dlaczego miałoby się nie udać na Islandię? Jednym słowem płyniemy. Kiedy? Na czym? W jakim składzie? To były wówczas pytania na później. Najważniejsze było postanowienie: za dwa lata płyniemy na Islandię.

Zdawaliśmy sobie sprawę z trudności. Większość z nas pracuje zawodowo, a to narzuca nieubłagane ramy czasowe. Akwen jest bardzo trudny, przecież północny Atlantyk to ciesząca się ponurą sławą wylęgarnia niźów, z których liczne potrafią w Europie dokonać spustoszeń nawet latem. Do tego mgły, deszcze, zimno. I jeszcze pułapki w postaci zgubionych przez statki i pływających kontenerów, na których już kilka jachtów zakończyło swój żywot. Wyobraźnia podpowiadała różne sytuacje, a doświadczenie ich nie wykluczało. Poza tym jacht. Prawda że dzielny, sprawdzony, ulubiony, ale bardzo... mały.

Czas na konkrety...

Jesień i zima przeszła na opowieściach o tym, co było. Mieliśmy trochę zdjęć z Nordkapp, nakręciliśmy film. Było o czym mówić, co wspominać. Zainteresowanie członków klubu i znajomych wskazywało na to, że z obsadą poszczególnych etapów islandzkiej eskapady nie będzie problemów. Przygotowaliśmy więc konkretną propozycję: trasa, czas trwania, koszty, przygotowanie jachtu. Trasa podzielona została na trzy etapy: ze Świnoujścia do Bergen ze zwiedzaniem fiordów, następnie wymiana załogi i miesięczny etap Bergen - Islandia – Bergen. Ostatni etap to kolejna załoga oglądająca norweskie fiordy i przyprowadzająca Hipolita do Świnoujścia. Dla obejrzenia Islandii przewidywaliśmy kilkudniową wycieczkę samochodową po wyspie. Na takiej płaszczyźnie podjęliśmy rozmowy z Zarządem Klubu w sprawie udostępnienia jachtu. Zostaliśmy zrozumieni i zaakceptowani.

Po drodze przyszedł nam do głowy jeszcze jeden pomysł. Otóż w Poznaniu jest jeden pełnomorski jacht Polonus, który sprawdził się w niejednym dalekim rejsie. Duży, wygodny, mocny, po nienajlepszym okresie dochodzący do pełnej sprawności. Może połączymy siły z zaprzyjaźnionymi żeglarzami i popłyniemy razem? W liczniejszych załogach, w lepszych warunkach, bezpieczniej. Podjęliśmy rozmowy z kolegami z Poznania. Mamy jednak te same co oni problemy: chroniczny brak czasu i pieniędzy. Nie jesteśmy w stanie przygotować dwóch jachtów do sezonu i mimo dobrej propozycji ze strony poznaniaków zostajemy przy Hipolicie. Dla nas tu nie może być alternatywy. Hipolit jest najważniejszy i musi pływać, a więc musi zostać przygotowany. To kwestia jego przyszłości, znaczenia, prestiżu klubu i nasza ambicja. Nie bez znaczenia jest też fakt, że będzie to całkowicie śremska wyprawa.

Organizacja

Po okresie zapisów późną jesienią 2003 roku wiemy już, na czym stoimy. Brak dużego jachtu wychodzi nam chyba na dobre, bo odpada czasochłonny i niepewny problem werbowania załóg, gdyż z klubu postanowiło wziąć udział w wyprawie osiem osób. Uzgadniamy więc, że wyprawa będzie miała dwa etapy:

czterotygodniowy ze Świnoujścia na Islandię i z powrotem do Bergen, tam wymiana załogi i II etap dwutygodniowy: po zwiedzeniu fiordów powrót do Świnoujścia. Czas bardzo wyśrubowany. Zakładaliśmy średnie dobowe przebiegi w granicach 80-100 mil. Żeglarze wiedzą jednak, że na morzu zdarzyć się może wszystko. Jesteśmy jednak dobrej myśli. Po rozliczeniu trasy – jak wszystko pójdzie dobrze - jest jeszcze kilka dni rezerwy. Na te nieprzewidziane okoliczności.

Na pierwszy etap mamy komplet podobnie jak na drugi, a to z uwagi na uczestnictwo Wojtka i Przemka w obydwu etapach. Wyprawa zaczyna nabierać realnych kształtów: mamy plan, jacht i zadeklarowanych ludzi. Rozpisany na szczegóły plan działania pilotują Wojtek z Przemkiem. Na ich głowie pozostaje skompletowanie pomocy nawigacyjnych oraz organizacja i zabezpieczenie finansowe wyprawy. My z Anią

bierzemy na siebie przygotowanie jachtu.

Nawigacja

Nieocenione są kontakty osobiste z żeglarzami z różnych stron. Dzięki nim możemy pożyczyć pomoce nawigacyjne na obszar Morza Północnego, Szetlandów, Wysp Owczych i Islandii. Po niewielkich zakupach mamy komplet. Możliwe staje się również sprzężenie naszego odbiornika GPS z komputerem i korzystanie z map elektronicznych. Wszystko to pozwala zaoszczędzić sporo pieniędzy.

Jacht

Od jesieni koncentrujemy swoje wysiłki na przygotowaniu jachtu do sezonu. Mając w perspektywie tak trudną i daleką żeglugę to duże zadanie. Zakres rutynowego corocznego remontu rozszerzony zostaje o dodatkowe przeglądy. Kontrolujemy praktycznie wszystko, co mogłoby ulec awarii, wciskamy się w najdalsze zakamarki jachtu, by niczego nie przeoczyć. Kadłub, silnik, instalacje, wyposażenie, maszt, żagle liny...długo by jeszcze trzeba wymieniać. Tysiące szczegółów, spraw, zadań. Było nie było, Hipolit ma już 20 lat i wiele elementów może być już zwyczajnie zużytych. Poświęcamy temu w sześć osób całą zimę i wiosnę pracując dwa popołudnia w tygodniu. Nabieramy przy tym zaufania do jachtu, że nas nie zawiedzie. To ważne dla załogi.

Odzież

Następną sprawą którą uznajemy za priorytetową to odzież. Każdy z nas czytał o polarnych rejsach w których odzież stanowiła o powodzeniu wyprawy. Mam też w pamięci opowiadania żeglarzy i ich kapitań Witka Sędziwego z wyprawy na Islandię na jachcie Asterias w 1985 roku. Zimno, zimno i wilgotno, zimno nie do wytrzymania: to był główny temat wspomnień. Nie mogliśmy tu zaniedbać żadnych szczegółów. Oczywiście od tamtych czasów w technologiach materiałów i ubiorów żeglarskich minęło kilka epok, ale skutki złych decyzji i zaniedbań musielibyśmy przetestować na własnej skórze. Henri Lloyd miał w swojej ofercie dobre i stosunkowo niedrogo ubrania sztormowe, a że chciał je nam dostarczyć z dużym rabatem więc nie było się co dalej zastanawiać. W jedną sobotę pojawiliśmy się w sklepie dokonaliśmy bardzo szczegółowych przymiarek i wkrótce staliśmy się posiadaczami przyzwoitych sztormiaków. To, jak później się okaże, była błogosławiona decyzja.

Oczywiście jak sztormiaki to i kalosze. Niby rzecz prosta, ale kiedy przychodzi do zakupów to pojawiają się kłopoty. A to rozmiarów nie ma, a to przegub za ciasny i ciężko się zdejmują albo będą w przyszłym tygodniu. W sumie dostajemy je przed samym wyjazdem, rzutem na taśmę. Co by było bez nich strach pomyśleć.

Zbieramy także przez cały czas informacje o Islandii, Wyspach Owczych, Szetlandach, Norwegii. Atrakcje turystyczne, ciekawe miejsca, warunki drogowe, jak i gdzie wypożyczyć samochód, formy płatności itd. Nauczeni doświadczeniem wyprawy na Nordkapp wiemy z czym mogą wystąpić trudności. Nieoceniony Internet, ale także doświadczenia znajomych są nam bardzo pomocne. Każdy zbiera wszystko, co mu wpadnie w ręce.

Wyżywienie

Od wielu lat pływając zbieram doświadczenia dotyczące menu jachtowego. Dobór produktów, zestawienie posiłków, sposoby przygotowania. Jest to trudny dobór bo zadowolenie wszystkich uczestników jest mało realne, a złe jedzenie potrafi skutecznie popsuć nastroje uczestnikom. Jeszcze ważniejsze jest utrzymanie świeżości produktów. Nie wyobrażam sobie poważnego zatrucia pokarmowego daleko w morzu. Przy braku lekarza na pokładzie sytuacja natychmiast staje się dramatyczna.

Siłą rzeczy jadłospis oparty jest więc na produktach o przedłużonej trwałości. Konserwy i foliowane wędliny, sery, także chleb. Jedynie przygotowane w domach tradycyjnie konserwowane mięsne zestawy obiadowe mają ożywić jadłospis.

Ilość jedzenia potrzebna dla pięciu osób na miesiąc czasu to spory bagaż. Trzeba brać także pod uwagę możliwości przechowywania warzyw i owoców, produktów sypkich. Wprowadza to istotne ograniczenia do menu.

Zaprowiantowanie pozostawiamy Ani - jedynej kobiecie w załodze.

Zdrowie

Nikt z nas nie jest lekarzem. Kursy ratownictwa to jedyne nasze źródło wiedzy medycznej. Aby poprawić ten stan rzeczy prosimy o pomoc znajomego fachowca, lekarza Krzysztofa Szurygajło. Umawiamy się na spotkanie informacyjno – praktyczne. Pokazuje nam jak szyć rany, jak i gdzie robić zastrzyki, jakie leki i na co, jak je dozować. Dowiadujemy się trochę o objawach oraz w przypadku jakich sytuacji wzywać pomoc z zewnątrz. Z tą pomocą z zewnątrz to mimo postępów w łączności przy oceanicznych odległościach zawsze trzeba będzie poczekać co najmniej kilka godzin tak cennych w przypadku poważnego urazu.

Finanse

Pomni doświadczeń z Nordkappu i trudności w płaceniu gotówką zakładamy w banku wspólne konto, na które wpłacamy ustalone fundusze: na paliwo do jachtu, na postoje w portach, na wypożyczenie samochodu

i zakupy żywności. Karta kredytowa ma nam teraz ułatwić operacje finansowe. Sprawdza się to w całej rozciągłości, nie mamy trudności ani w portach, ani w sklepach, ani w wypożyczalniach. Nieliczne będą sytuacje, gdzie trzeba było zapłacić gotówką .

Tuż przed wyprawą

W końcu kwietnia na coroczne, obowiązkowe odbiory techniczne jachtu tradycyjnie pojechał Wojtek. Do pomocy pojawił się Przemek i kilku kolegów z klubu. To zawsze uciążliwy okres, mnóstwo zabiegów ze zwodowaniem jachtu, postawieniem masztu, regulacjami osprzętu. Do tego procedura kilku inspekcji, wystawienia karty bezpieczeństwa...można być zmęczonym. Podczas pobytu zamontowana także została owiewka nad zejściówką chroniąca wewnątrz jachtu i sternika od bryzgów fal i deszczu. Pomysł dojrzewał przez kilka lat teraz doczekał się realizacji. W samą porę.

W maju dogrywamy ostatnie sprawy organizacyjne. Mamy mapy w komplecie, żywność, dograne sprawy finansowe. Wiemy kto, czym i kiedy przyjedzie na jacht, co przywiezie, jakie czynności będą do wykonania. Jednym słowem zbliżała się godzina zero.

Start

Nawet dzisiaj morskie podróże, a szczególnie jachtowe wyprawy obarczone są sporym ryzykiem i nieprzewidywalnością. Nieprzewidywalnością zdarzeń, nieprzewidywalnością terminów, pogody, ludzkich reakcji i zachowań i Bóg wie ilu jeszcze spraw składających się na rejs. Dawni żeglarze wypływając w morze nigdy do dziennika podróży nie wpisywali portu docelowego, dopóki do niego nie dopłynęli. To wyraz pokory wobec żywiołu, na łasce którego pozostawali w podróży, pogodzenia się z faktem, że to morze zdecyduje o powodzeniu lub nie przedsięwzięcia.. Mimo postępu technicznego mądrym żeglarzom pokora wobec żywiołu pozostała. Nadal nie wpisuje się do dziennika portu docelowego uważając to za przynoszące pecha. Nie przyznając się to tego jesteśmy po trosze przesądni. Piątek to dzień, w którym rozpoczęcie rejsu przynosi pecha. I z tego względu czwartek 17 czerwca został zaplanowany na dzień wyjścia w morze. Przemek przyjechał na jacht w sobotę 12 czerwca. Oprócz czasu samego rejsu, tych najważniejszych sześciu tygodni, mieliśmy jeszcze dwa buforowe tygodnie: jeden przed wypłynięciem – na dogranie przygotowania jachtu, jego zapakowanie, ewentualne naprawy, i drugi po przewidywanym terminie zakończenia, tak na wszelki wypadek gdybyśmy się spóźnili.

Hipolit przed wyprawą miał być czarterowany. Pływają bardzo różne załogi, zawsze może się coś niespodziewanego przydarzyć. Jeśli by tak było, to czas potrzebny na naprawę musiał się znaleźć wcześniej. Doświadczenie i rozsądek podpowiadał przyjęcie rezerwy czasowej i to się w sumie sprawdziło. Podczas tygodnia przygotowawczego było sporo spaw do załatwienia: zgranie komputera z GPS-em, zapakowanie jachtu, sprawdzenie. Na szczęście jacht nie miał usterek, nie trzeba było niczego kleić, zszywać, wymieniać.

W środę Roman Młodak zawozi drugą część załogi, prowiant i bagaże osobiste. Dzięki jego uprzejmości przetransportowanie najcięższych rzeczy odbywa się sprawnie i bez kłopotów. Wojtek i Ania dołączają do Przemka i natychmiast rzucają się w wir przygotowań. Do zaplanowanego na wyjście czwartku pozostał jeden dzień, więc jest co robić. Obowiązki zawodowe nie pozwalają mi na wcześniejsze niż w czwartek przybycie. Także Tomek ma jeszcze sprawy na uczelni i zabiera się ze mną.

Do Świnoujścia docieramy pociągiem na godzinę przed północą. Nie mamy wielkiego wyboru, jeśli chcemy wyjść w morze przed pechowym piątkiem musimy działać szybko. Przebieramy się więc w sztorniaki, pakujemy rzeczy osobiste do jaskótek i przygotowujemy jacht do odejścia. Wszystko już przygotowane, bo dzielna załoga nie marnowała czasu. Do północy zostało niecałe pół godziny, kiedy oddaliśmy cumy i wolno wychodzimy z basenu Północnego w Świnoujściu. Dziesięć minut później podchodzimy do nabrzeża GPK. Dyżurny pogranicznik bez większego zainteresowania przegląda paszporty i po chwili jesteśmy wolni. Jest za pięć dwunasta, a więc wszystko w porządku, wyjście w czwartek. Mijamy główki i spoglądamy na rozciągający się przed nami ukryty w mroku Bałtyk. Regularnie migające boje znaczą tor podejściowy, kilka statków na redzie, a dalej ciemność nieprzenikniona. Toast z Neptunem nieco ożywia atmosferę, zaczynamy normalny rytm wacht. Wiatr sprzyjający zapewnia niezły przebieg. Cel pierwszego etapu Skagen. Chcemy tam być do niedzieli.

foto:

1. Jacht Hipolit w Lerwick na Szetlandach
2. Helsingør – zamek Hamleta
3. Lerwick – fragment miasta