Z DZIEJÓW POLARYSTYKI

Wojciech Jacobson
Szczecin

PIERWSZY REJS POLAKÓW PRZEZ PRZEJŚCIE PÓŁNOCNO-ZACHODNIE 1985-1988

Trzydzieści lat temu zakończyła się wyprawa jachtem „Vagabond'eux" przez Przejście Północno-Zachodnie organizowana przez Polaka i z polską załogą. Wraz z Ludomirem Mączką, żeglarzem i geologiem, brałem udział we wszystkich etapach tego rejsu rozciągającego się na lata 1985-1988.

Organizatorem wyprawy był Janusz Kurbiel (1940-2017), polski żeglarz mieszkający we Francji. Od połowy lat 1970. żeglował on wraz z żoną Joëlle, w rejony arktyczne ustanawiając rekordy żeglugi najdalej na północ, zyskując nagrody i rozgłos we Francji. Jego nowa wyprawa prowadziła z basenu Pacyfiku przez Cieśninę Beringa i Przejście Północno-Zachodnie (Northwest Passage) do Zatoki Baffina po stronie atlantyckiej. Trasę w tym kierunku pokonała wcześniej tylko jedna jednostka żaglowa i to w odległych latach. Był to szkuner policji kanadyjskiej „St. Roch" pod dowództwem kpt. Henry Larsena, który w latach II wojny światowej przepłynął z Pacyfiku na Atlantyk.

Wyprawa składała się z trzech etapów: przeprowadzenia jachtu z Francji na Pacyfik (1984/85); właściwej żeglugi przez Northwest Passage, od Cieśniny Beringa na zachodzie do Zatoki Baffina po stronie atlantyckiej (1985-1988) oraz drogi powrotnej do Francji (1988). W okresach zimowych jacht pozostawał w Arktyce, a załoga powracała do domów.

Podstawową załogę w pierwszym etapie z Francji do Ameryki Północnej stanowiły trzy osoby: Wojciech Jacobson w funkcji kapitana, Ludomir Mączka i Magdalena Jacobson, studentka architektury ze Szczecina. Na etapie arktycznym, od Vancouver B.C. do Gjoa Haven na wyspie Króla Williama, kapitanem był Janusz Kurbiel a załogę stanowiły trzy osoby: Joëlle Kurbiel, Ludomir Mączka i Wojciech Jacobson. Podczas dwóch sezonów załodze towarzyszył filmowiec z Montrealu, Jerome del Santo. Jachtem wyprawowym był 15 metrowy, stalowy „Vagabond'eux" zbudowany do żeglugi arktycznej według wytycznych Janusza Kurbiela.

Etap pierwszy trwał 7 miesięcy i zakończył się w maju 1985 r. w Vancouver. Start do Arktyki nastąpił 10 czerwca i w połowie lipca osiągnęliśmy Cieśninę Beringa. Żegluga między polami lodowymi zaczęła się za Pt. Barrow - najdalej na północ wysuniętym krańcem Alaski.

Akwen Przejścia Północno-Zachodniego można podzielić na trzy regiony. Pierwszy to wybrzeże Alaski, wystawione bezpośrednio na wody Oceanu Arktycznego i Morza Beauforta. Drugi to środkowa część Archipelagu Arktycznego z kilkoma wariantami tras przez kolejne cieśniny. Południowa część tego regionu graniczy z „barren land" – ziemią jałową, płaskim pustkowiem. Trzeci region to część wschodnia ze skalistymi półwyspami i Ziemią Baffina o górzystym charakterze, z niebezpiecznymi wiatrami spadowymi.

We wszystkich regionach wiatry północne przynoszą od bieguna masy lodowe zatykające cieśniny i przejścia. Z kolei o ruchu pól lodowych w zatokach i cieśninach decydują aktualne kierunki wiatrów. Taktyka żeglugi w takich akwenach polegała na unikaniu zamknięcia przez masy lodowe. Jacht unieruchomiony w gęstym paku lodowym staje się bowiem bezwolnym obiektem niesionym przez żywioł i narażonym na zagładę. Inne niebezpieczeństwa w tamtym rejonie czyhają również pod wodą. Są to nieoznaczone na mapach płycizny, skały i podwodne pingo – lodowe lakkolity.

Na północnym wybrzeżu Alaski, otwartym na wiatry spod bieguna, nie ma dobrych miejsc do schronienia. Naszym atutem było małe zanurzenie „Vagabond'eux", umożliwiające żeglugę po przybrzeżnych płyciznach. Mogliśmy się chronić również w tzw. lagunach, płytkich rozlewiskach z wąskimi mierzejami od strony otwartego morza, zatrzymującymi masy lodowe. Po kilku postojach w lagunach, oraz w zatokach Prudhoe Bay i Kaktovik dotarliśmy 8 sierpnia do wyspy Herschel Island . Osłonięta zatoka przy tej wyspie była miejscem zimowych postojów statków wielorybniczych w końcu XIX i na początku XX wieku. Od tego miejsca bez trudu dotarliśmy do Tuktoyaktuk, dużej osady Inuitów i ważnego portu arktycznego u ujścia rzeki Mackenzie. Rejsu nie można było kontynuować z powodu znacznego zalodzenia i na początku września jacht został wyciągnięty na płaski kawałek lądu w obrębie portu.

Kurbielowie powrócili do Francji, natomiast Ludomir Mączka i ja pozostaliśmy dłużej przygotowując jacht do zimowania. Czekał nas jeszcze kilkudniowy pobyt w laboratorium naukowo-badawczym w Inuvik, miasteczku inuickim nad rzeką Mackenzie. Zadaniem naszym było wyszukanie w tamtejszej bibliotece literatury dotyczącej badań nad klimatem tego regionu i sporządzenie odpowiednich kopii. Dyrektor placówki, dr David Sherstore, zapewnił nam bardzo dobre warunki - noclegi na terenie Ośrodka, dostęp do biblioteki w dzień i w nocy oraz korzystanie z kserokopiarki i z ciemni fotograficznej dla wywołania mikrofilmów.

Podczas rejsu na jachcie były prowadzone obserwacje meteorologiczne i badania nad klimatem. Kwerenda literaturowa była ich uzupełnieniem. Prócz

tego, na życzenie producentów, przeprowadzane były testy techniczne dotyczące instrumentów pokładowych.

Do Tuktoyaktuk powróciliśmy w połowie czerwca 1986 r. Trzy tygodnie później dołączyli do nas Janusz i Joëlle Kurbielowie wraz z piątym członkiem załogi - kanadyjskim filmowcem Jerome del Santo. Rejs zaczął się w połowie lipca i początkowo przebiegał spokojnie. Trudności zaczęły się po przejściu Zatoki Amundsena, gdy szybko przemieszczające się pole lodowe zmusiło nas do ucieczki w bezpieczne miejsce. Z kolei za Cambridge Bay, w obrębie Queens Maud Gulf, inne pole lodowe zamknęło nas w zatoczce, w której kotwiczyliśmy. Zator ustąpił dopiero na trzeci dzień i klucząc w paku lodowym dotarliśmy do osady Inuitów Gjoa Haven na Wyspie Króla Williama. W tym miejscu dwukrotnie zimował Amundsen na swoim statku „Gjoa". Podobny los spotkał nasz jacht, gdyż bariera lodowa zamknęła dalszą drogę. Jacht z wielkim trudem został wyciągnięty buldożerem na brzeg koło osady, gdzie pozostał do następnego sezonu.

Trzeci sezon w Arktyce, w r. 1987, był jeszcze trudniejszy. Zatory lodowe w cieśninach na północ od Gjoa Haven nie ustępowały. Szukając szansy przejścia popłynęliśmy aż do Zatoki Pasley Bay w Cieśninie Larsena. Jednak dalsza żegluga nie była możliwa powróciliśmy więc do Gjoa Haven, by po raz drugi wyciągnąć jacht na stromy brzeg przy wiosce.

Rozwiązanie sytuacji przyniósł wreszcie rok 1988. Tym razem w załodze pozostało tylko nas dwóch – Ludomir Mączka i ja, jako prowadzący. Kurbielowie nie mogli dołączyć byli bowiem zajęci testowaniem nowego jachtu o nazwie Vagabond'eur (alias Tupperware).

Od początku mieliśmy kłopoty, gdyż jedyny spychacz we wiosce był zepsuty i przez długi czas nie można było zrzucić łódki na wodę. W połowie sierpnia pożegnaliśmy przyjazną osadę i wkrótce dotarliśmy do bariery lodowej za Cieśniną James Rossa. Pod koniec sierpnia przyszedł upragniony wiatr od wschodu i przesuwając pole lodowe odsłonił wolny akwen. Na taki dzień czekaliśmy już trzeci sezon. Nie tylko my. W środku Cieśniny Larsena spotkały się naraz cztery jednostki – płynące od zachodu jachty „Vagabond'eux" i zaprzyjaźniony amerykański „Belvedere" oraz od strony wschodniej dwa inne jachty.

Dzień później przeszliśmy Cieśninę Bellota przedostając się do wolnej od lodu Zatoki Prince Regent Inlet, leżącej już po atlantyckiej stronie działu wodnego. Świt następnego dnia był dla mnie najpiękniejszym momentem żeglugi w Arktyce – mam go stale w oczach. Udało się, przeszliśmy!

Nieco dalej spotkaliśmy Joëlle i Janusza Kurbielów na eksperymentalnym jachcie Vagabond'eur/Tupperware. Razem pożeglowaliśmy do Cieśniny Lancaster stanowiącej wschodnią granicę Przejścia Północno-

Zachodniego i dalej przez Admiralty Inlet do osady Inuitów w Arctic Bay. Potem drogi nasze rozeszły się, ale ponownie spotkaliśmy się na Grenlandii w portach Farringehavn i Paamiut (Frederikshab).

Grenlandię opuściliśmy w połowie września płynąc nadal we dwóch, w stronę Europy. Na środku Atlantyku dopadł nas sztorm tropikalny Helene z huraganowym wiatrem. Łódka doznała szeregu awarii tracąc znaczną część elektroniki, w tym wszystkie anteny masztowe i oba radary. Utrudniało to znacznie dalszą żeglugę. W gęstej mgle 16 października 1988 r. weszliśmy do Brestu, kończąc tym samym rozpoczęty w 1984 r. rejs wokół Ameryki Północnej.

Wyprawa miała trwać jeden rok, trwała cztery sezony arktyczne, 11 miesięcy spędzonych w Arktyce amerykańskiej i kanadyjskiej. Przyczyną były trudne warunki lodowe. W obecnie panujących warunkach podobna wyprawa zajmuje na ogół jeden sezon, a samo przejście trasy Northwest Passage trwa około miesiąca. Już sam ten fakt świadczy o zmianach klimatycznych, jakie nastąpiły w ciągu 20-30 lat od tamtego okresu.

Wyprawa Vagabond'eux przez Przejście Północno-Zachodnie była uwieńczeniem (ale nie zakończeniem) wieloletnich rejsów arktycznych Janusza Kurbiela, który zaangażował w nią całe swoje doświadczenie, talent organizacyjny, środki i doskonale przygotowany jacht.

Piotr Köhler
Zakład Badań i Dokumentacji Polarnej im. Prof. Z. Czeppego
Instytut Botaniki UJ
ul. Kopernika 31
31-501 Kraków

OSIEMDZIESIĘCIOLECIE POLSKIEJ WYPRAWY NA SPITSBERGEN W 1938 R.

W okresie międzywojennym Polska zorganizowała kilka wypraw do Arktyki. Pierwsza z nich odbyła się w latach 1932-1933 na Wyspę Niedźwiedzią, druga – w 1934 r. do Ziemi Torella na Spitsbergenie, trzecia – w 1936 r. także na Spitsbergen, czwarta – w 1937 r. na Grenlandię, piąta, o której będzie mowa poniżej, osiemdziesiąt lat temu – w 1938 r. ponownie na Spitsbergen.

Pomysł tej kolejnej wyprawy na Spitsbergen wyszedł od Antoniego Bolesława Dobrowolskiego (1872-1954), przewodniczącego Polskiego Koła Polarnego. Odpowiednie pismo motywacyjne wyjaśniające potrzebę zorganizowania takiej ekspedycji przygotował Ludwik Sawicki (1893-1972), archeolog i geolog czwartorzędu z Państwowego Instytutu Geologicznego. Na