

Jachtem na koło podbiegunowe

Co roku odczuwam potrzebę odbycia rejsu po morzu. W świecie wolnej przestrzeni wokół, bez widoku brzegów, bez zasięgu fal telefonii komórkowej można się poczuć w pełni się wolnym. W tym roku, roku pandemii, dla wielu żeglarzy i nie tylko, sytuacja była zupełnie inna. Rejs, jak co roku, organizowany był przez Stowarzyszenie Jacht Klub Wrocław (www.jachtklub.wroclaw.pl) i byłem w nim kapitanem. Miał zostać rozpoczęty w marini miasta Skellefteå (Szwecja), na północy zatoki Botnickiej. Do końca nie wiedziałem, czy będzie możliwe przekroczenie granicy, czy po dotarciu na teren Szwecji, przy planowanej wycieczce na koło podbiegunowe, będzie możliwe przekroczenie granicy z Finlandią ani czy w każdej marinie będzie trzeba przedstawiać wyniki testu na COVID.

Podróż na północ nieoczekiwanie przyniosła niespodzianki. Na miesiąc przed lotem do Skellefteå linie lotnicze Wizzair odwołały wiele lotów – także w naszym kierunku. Pozostał więc w ręku bilet lotniczy na samolot, który nie poleciał. Po dyskusji z Anią, prowadzącą poprzedzający nasz etap rejs po Zatoce Botnickiej, stwierdziliśmy, że moja załoga poleci do Sztokholmu Skavsta, a stamtąd samochodem (busem), jedyne 1000 km, pojedzie do Luleå. Ania ze swoją załogą powróci tym busem do Skavsta na lot do Polski. Okazało się jednak, że w mojej załodze jest dwóch dojrzałych żeglarzy, zamiast uciążliwej i długiej podróży samochodem, trasę pokonają pociągiem w wagonie sypialnym.

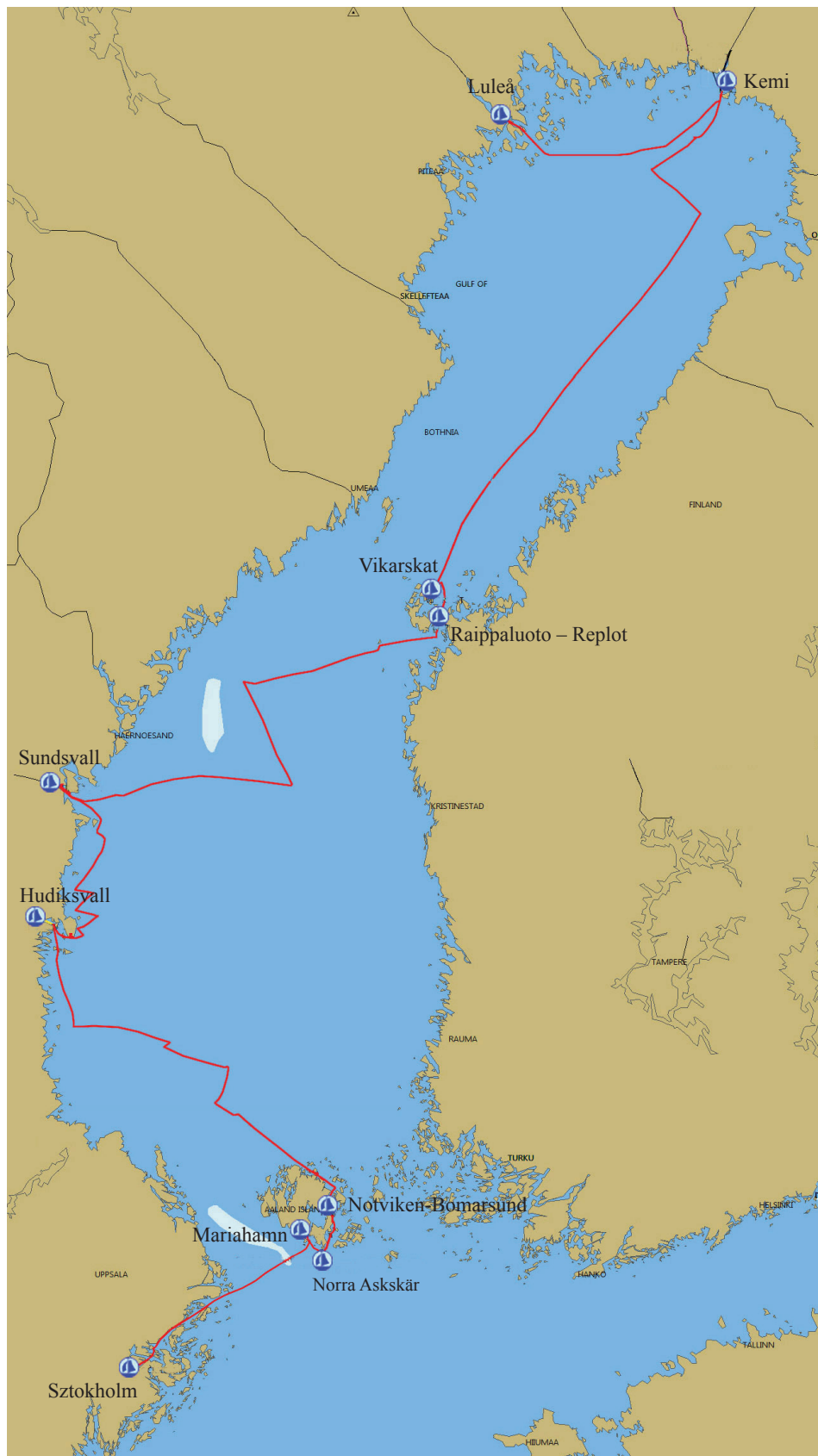
Lot do Skavsta przebiegł bez problemów. Dotarliśmy tam po 19.00. Na lotnisku, dla przybyłych pasażerów zostały utworzone dwie kolejki – jedna dla mieszkańców UE, legitymujących się „paszportem” covidowym oraz druga dla pozostałych. Po szybkiej odprawie czekał nas jeszcze tylko spacer po odbiór samochodu i mogliśmy ruszyć w drogę na północ. Zagadką było jednak, czy będzie możliwość tankowania samochodu na trasie. Szwecja to kraj, w którym stacje benzynowe zamyka się około godziny 18.00. Na całe szczęście większość z nich była samoobsługowa tak, że do zatankowania wystarczyła jedynie karta kredytowa.



Droga na północ przebiegała spokojnie. Razem z Łukaszem prowadziliśmy, na zmianę, naszą karetę dla dziewięciu osób, w której jechało nas

tylko pięcioro – były więc nawet miejsca do leżenia. W Szwecji są ograniczenia prędkości samochodów – na trasie to głównie 90 km/h (na niektórych odcinkach autostrad można jechać nawet z prędkością 120 km/h!). Nikt nie łamie tych ograniczeń z powodu wysokich mandatów.

Droga wiodła głównie przez las. Co chwilę na trasie mijaliśmy znaki ostrzegawcze z rysunkiem losia. No cóż, oznakowania na północy są inne – w Polsce przeważnie stawia się znaki z jeleniem. Nie obyło się oczywiście bez zdjęcia pod jednym z nich w tej krainie rogaczy. Ruch na drodze był tak spokojny, że można było zasnąć. Wieczorem mieszkańcy pozostają w błogim śnie w domu lub przy szklance napojów rozweselających. Nas rozbudzały jedynie częste zapowiedzi automa-



Trasa rejsu po Zatoce Botnickiej – 3-17.07.2021 r., długość 802 nm, 175h

tycznych radarowych kontroli prędkości stojących na słupach i mijanych co 20 minut.

W okolicy Luleå witaliśmy dzień – tak właściwie sobotni poranek, bo w tym terminie (początek lica) nocy praktycznie nie ma. Na północy w czerwcu i na początku lipca, słońce praktycznie nie zachodzi. Po raz pierwszy śniadanie zjadłem w MAX Burgersie, czyli rodzimej szwedzkiej odmianie McDonald's. W południe dotarliśmy do mariny w Luleå, gdzie Ania z załogą przekazała nam jacht S/Y Bystrze, po czym załadowali busa swoimi bagażami i ruszyli (osiem osób) w drogę powrotną do Skavsta, gdzie w niedzielny poranek miał na nich czekać samolot to Polski.



Temperatura na kole podbiegunowym przekracza 30 °C

W naszej załodze brakowało niestety jeszcze dwóch marynarzy – Andrzeja i Jacka W., którzy mieli przyjechać pociągiem. Przesłali nam tylko informację SMS, że na trasie ich pociągu zabrakło prądu i piątą godzinę stoją na jakiejś niewielkiej stacji. No cóż – pociąg bez prądu



Tegoroczni zdobywcy koła podbiegunowego

nie pojedzie. Na całe szczęście szwedzki przewoźnik (SKL) zapewnił pasażerom bezpłatne kanapki i napoje, żeby pasażerowie z głodu nie pomarli. Tak więc ostatnich dwóch członków załogi, którzy mieli na nas czekać w Luleå od godziny 9.00, dojechało na dworzec o 19.00. Z uwagi na zapowiedź zmiany warunków atmosferycznych, zaraz po wzięciu prysznica mogli wypłynąć w drogę do Kemi (Finlandia). Musieliśmy tam zdążyć przed flautą (zanikiem wiatru), by, korzystając z pociągu, wybrać się do wioski Świętego Mikołaja w Rovaniemi na kole podbiegunowym. Tak, tak. Koło podbiegunowe w Rovaniemi jest znanym celem turystów.

Podróż do Kemi trwała całą noc. Po dotarciu w niedzielne południe do mariny Vierassatama ruszyliśmy pędem na dworzec, by zdążyć na pociąg do miasta Rovaniemi, i dalej taksówką do wioski Św. Mikołaja na kole podbiegunowym. Tym razem, z powodu covid, wioska była prawie wyludniona – nie było tłoku. Restauracje i kawiarnie zamykali już o 16.00. Pomimo dalekiej północy temperatura na kole podbiegunowym sięgała 34°C – jak w krajach południowych! Przy takich zmianach klimatycznych, za parę lat, wybiorę się zażyć kąpeli na biegunie północnym. Była oczywiście możliwość zrobienia zdjęcia z Mikołajem, spaceru po wiosce i okolicach. Przeważnie południowe wiatry, wiejące od kilku dni, przyniosły wiele gorąca tak, że wszyscy turyści na kole podbiegunowym spacerowali w koszulkach i krótkich spodniach.

Po powrocie do Kemi zażyliśmy morskiej kąpeli. Woda zatoki była jak w jeziorze na Pawłowicach. Jasną nocą, o północy, ruszyliśmy na archipelag Kvarken Północny (fin. Merenkurkku) pomiędzy brzegami Szwecji i Finlandii. W 2000 r. został on wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. Niestety, z powodu południowych wiatrów podróż ostrym baidewindem trwała prawie dwie, zamiast jednej doby. Marina na pierwszej wyspie Björkö archipelagu Kvar-



Droga przez morze w przechyle

ken była praktycznie pusta. Nic już na niej nie funkcjonowało. Nie było nawet otwartych toalet i po krótkim spacerze przez las, pełen komarów, wybraliśmy się krótką trasą do kolejnej mariny Raippaluoto-Replot. Tam już były ślady cywilizacji. Można było nawet kupić dobrą kawę ze smakołykiem, czego sobie nie odmówiłem. Stały także rowery dla każdego, tak więc białą nocą wybraliśmy się w drogę na poszukiwania sklepu spożywczego. Sklepu takiego niestety nie było. Dotarliśmy tylko do stacji benzynowej, oczywiście już zamkniętej (czynna do 18.00), w której był też sklep spożywczy, do którego wróciliśmy (na rowerze) kolejnego dnia z rana.



Praca załogi podczas rejsu

W środowe południe droga wodami archipelagu Kvarken nie była prosta. Z uwagi na stałe wypiętrzanie się terenu trzeba było trzymać się szlaku. Spoglądanie na mapę także pomaga, lecz jej zapisy (zwłaszcza, gdy są nieaktualne) nie są właściwym rozwiązaniem. Głębokość wody w regionie Kvarken wynosi maksymalnie tylko około 25 metrów. Występuje tu również niezwykle tempo wzrostu ziemi (zmniejszania się głębokości) około 1 cm rocznie.

W piątek, z uwagi na wymianę części załogi, mieliśmy dotrzeć do Sztokholmu. Czekala więc nas długa trasa. Początkowo zamierzyłem osiągnięcie mariny w Norrtälje (Szwecja) lub chociaż dotarcie do Gävle. Droga była więc spora, a kierunki wiatrów raczej nie sprzyjały. W prognozie przeważał wiatr południowy, czyli znów czekała nas żegluga ostrym baidewindem. Czasu na żeglugę także nie było zbyt wiele, bo Agnieszka, która brała udział tylko w pierwszym tygodniu rejsu, w sobotę z rana miała samolot do Polski ze Sztokholmu Skavsta, który raczej by na nią nie poczekał. Dodatkowo siła wiatru była również zmienna – od flauty do 5°B. Na płytkich wodach zatoki woda wypiętrza się szybko i podziwiam Magdę, biorącą po raz pierwszy



udział w rejsie po morzu, stale męczoną chorobą morską. Nie byłem pewien, czy pozostanie na jachcie do końca rejsu, czy nie ucieknie samolotem w połowie trasy. Z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne, dopiero w czwartek po północy, udało się dotrzeć tylko do Sundsvall.

Po porannej piątkowej kąpeli i śniadaniu ruszyliśmy na miasto. Nie obyło się bez odwiedzenia dworca, by kupić bilet do Sztokholmu dla Agnieszki i zorganizować transport dla Iwony, Zosi i Mikołaja, którzy w sobotę mieli przylecieć na drugi tydzień rejsu do Sztokholmu Arlanda. Okazało się, że nie ma już wolnych miejsc w pociągu, bo w Szwecji (może ze względu na Covid) są sprzedawane wyłącznie miejsca siedzące (i to tylko połowa). Co zatem mieli robić nasi podróżnicy? Problem rozwiązała wypożyczalnia samochodów, w której, ze względu na nadchodzący weekend, zostały jedynie dwa ostatnie pojazdy marki Mercedes. Aby w pełni wykorzystać ten środek transportu, po lunchu wybraliśmy się do parku narodowego, gdzie na plaży wypasały się wielkie zwierzęta. Spacerem, drogą przez las wiodła kładka umieszczona nad podmokłym terenem. Wokół gościło nas naturalne środowisko drzew, kwiatów, traw i... mnóstwa komarów. Na całe szczęście, dzięki wskazówkom Ani z poprzedniej załogi, byliśmy już zabezpieczeni wymaganym opryskiem.

W sobotę, o świcie, ruszyłem z Agnieszką na Sztokholm, gdzie na dworcu głównym czekał już autobus do Skavsta tak, że droga do Polski była już otwarta. Jeszcze tylko mały skok na lotnisko Sztokholm Arlanda, łyk kawy i razem z Iwoną i z dziećmi droga powrotna do Sundsvall. Po dotarciu do mariny czekała już na nas załoga z obiadem w mesie jachtu by późnym południem... ruszyć w morze krótką trasą do Hudiksvall i zdążyć na ostatni mecz Euro 2020 drużyn Anglia-Włochy. Dotarliśmy tam w nie-

dzielę o 19.00, by po wzięciu prysznica ruszyć na kolację do pobliskiej telewizyjnej knajpy, gdzie kibice dopingowali Włochom – i też tak się stało. Włoska drużyna, po raz drugi, została mistrzem Europy w piłce nożnej.

W poniedziałek przed południem ruszyliśmy w kierunku wysp na Alandach. Miałem obawy, że względu na protesty Iwony odnośnie długich przelotów przez morze. Na szczęście przez cały czas, zgodnie z „antymorskim” życzeniem Iwony, warunki były jak na Mazurach. Płaska woda, wiatr 1-3°B (niestety także w morderę).

We wtorek, po południu, dotarliśmy na północ Alandów. Sześć lat temu, podczas naszej pawłowickiej żeglugi nie odwiedzaliśmy tego rejonu. Przed północą zatrzymaliśmy się w małej marinie zatoki Notviken-Bomarsund, otoczonej z trzech stron skałami znacznie przewyższającymi topy masztów stojących tam jachtów. Było to miejsce idealnej ciszy, bez wiatru czy fal. Przy pomoście oczywiście mieliśmy możliwość podłączenia jachtu do prądu czy zaczerpnienia słodkiej wody do zbiorników jachtu. Niedaleko była także łazienka z prysznicami oraz niekończąca się przestrzeń do spacerów. Nie obyło się bez odwiedzenia pozostałości największej na Alandach twierdzy Bomarsund z pierwszej połowy



Postój w zatoce Notviken-Bomarsund

nie obyło się bez odwiedzin wyspy z pierwszego rejsu, gdzie stojąc nieopodal wyspy Norra Askskär, przy skałach zaczepieni kostkami w ich szczelinach, prawie wszyscy zażyli morskiej kąpeli w wodach zatoki, która sześć lat temu miała tu tylko 10°C i nie zachęcała do moczenia. Tym razem była ciepła jak w jeziorze na Pawłowicach i po półgodzinnej kąpeli Iwona wydała



Zaczepieni kostkami do skał niedaleko wyspy Norra Askskär

XIX w., której nie omieszkaliśmy odwiedzić. W tamtych czasach te tereny należały do Rosji. Twierdza Bomarsund była niegdyś najwspanialszą budowlą na Wyspach Alandzkich. Została zbudowana przez rosyjskie wojsko jako ważna placówka na zachodzie. Twierdza została zniszczona podczas wojny krymskiej w 1854 roku.

Środowego poranka wąskimi, krętymi wodami, między pięknymi dziewiczymi wyspami Alandów ruszyliśmy do Marienhamn. Po drodze

rozkaz wyjścia z wody, bo czekała nas przecież droga do Sztokholmu przez Marienhamn – w Sztokholmie mieliśmy jeszcze zwiedzić między innymi muzeum Vasa. A co to takiego, wkrótce się dowiecie.

Do Mariahamn dotarliśmy po południu, by zrobić krótki spacer z Iwoną i Magdą. Andrzej wybrał się na drugą stronę wyspy, gdzie w WestPort był zacumowany „POMMERN” (1903 r.), największy żaglowiec floty Gustava Erikse-



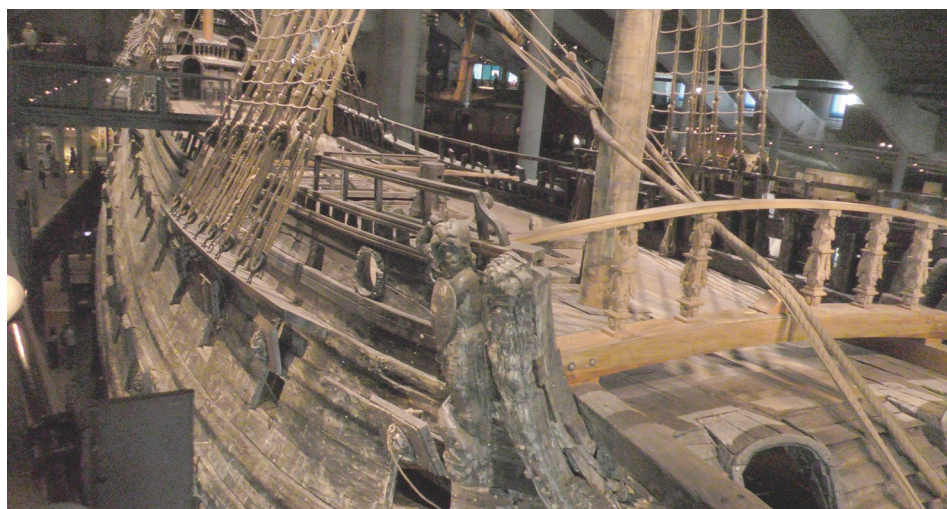
na, a młoda część załogi samodzielnie włączyła się po okolicy, nie omijając pizzerii czy innych stacji dla duszy i ciała. Ponieważ w prognozie nie zapowiadano silnych wiatrów, należało ruszyć w drogę do Sztokholmu, by cały piątek poświęcić na zwiedzanie. Niestety, po wyjściu na zatokę wiatr praktycznie ustał – nie było też na co czekać. Z pomocą silnika ruszyliśmy więc w drogę. W czwartkowy poranek dotarliśmy więc do brzegów Szwecji spowitych białym mlekiem. Widoczność była może na pięćdziesiąt metrów, a czekała nas droga szkieletami trasą promów i innych statków zmierzających do stolicy Szwecji. Na całe szczęście, obecnie, jachty i statki są wyposażone w DSC połączone z GPS, które drogą radiową przekazują pozycje jednostek wokół. Tak więc na ekranie komputera widzieliśmy stalowe kolosy, zanim wyłoniły się z tajemniczej mgły wokół nas – oczywiście zawsze ustępowaliśmy drogi, bo promień skrętu i zdolność do zatrzymania takiej jednostki nie dawały szansy na uniknięcie kolizji. Zgodnie z obietnicą daną Remigiuszowi, kapitanowi kolejnego etapu rejsu, czwartkowym popołudniem dotarliśmy do mariny Vasa przy muzeum tego historycznego okrętu wojkowego, zbudowanego w Sztokholmie na rozkaz króla Gustawa II Adolfa (XVII w.). Nie obyło się bez nocnych spacerów po mieście położonym na wyspach – autobusy komunikacji miejskiej między wyspami są



Droga przez dziewicze Alandy

resowało silne uzbrojenie jednostki. W związku z tym zostały zamontowane dużo większe działa, niż zaprojektowane przez konstruktora. Okręt powstawał podczas wojny z Polską – w okresie, gdy antypolskie nastroje osiągały w Szwecji

przez nie działami ruszył na wodę. Przy wiwacie mieszkańców Sztokholmu i w obecności króla, już 180 m od brzegu, przy podmuchu bocznego wiatru, ze względu na duże przeciążenie działami (oczywiście powyżej linii wody), przechylił się tak, że otwartymi furtami do środka zaczęła wdzierać się woda. Marynarze próbowali wycofywać działa, by pozamykać furty. Po kilku minutach wielki okręt, duma marynarki wojennej Szwecji, spoczął na dnie i pozostał tam aż przez 333 lata. Został wydobyty 24 kwietnia 1961 r., oczyszczony z mułu i spryskany substancją konserwującą (PEG) jest teraz wielką atrakcją turystyczną. Drewno dębowe (pochodzące z Polski), z którego był zbudowany, w słonej wodzie Bałtyku przetrwało praktycznie nienaruszone.



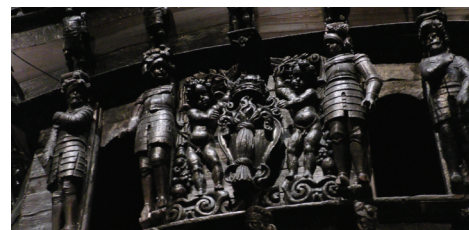
Wydobyty z dna i odrestaurowany okręt Vasa wystawiony w specjalnym budynku o nazwie „Vasa Museum” transportowane na barkach, a taksówki pływają po wodzie (oczywiście są to motorówki).

Piątek był dniem zwiedzania, zapoczątkowanym oczywiście w muzeum Vasa, gdzie od rana stała kolejka turystów chcących wejść do środka – czekaliśmy tam ponad pół godziny! A teraz trochę niesamowitej historii. Okręt Vasa był budowany w latach 1626-1628 r. z polskiego czarnego dębu dla floty królestwa Szwecji, by walczyć na Bałtyku między innymi z flotą Polski. Należał do klasy największych szwedzkich galeonów nazywanych Regalskeppet (okręty królewskie). Z uwagi na chęć dobrego uzbrojenia tej jednostki, na dwóch pokładach posiadał rzędy dział, które z każdego napotkanego statku miały zrobić wióry. Okręt był zaprojektowany przez znanego konstruktora, który niestety zmarł jeszcze w czasie jego budowy. Statek powstawał nieopodal pałacu króla Gustawa II Adolfa, którego głównie inte-

apogeuem. Na dziobie okrętu umieszczono nawet rzeźby przedstawiające polskich szlachciców, przycupniętych w upokarzającej pozie pod ławkami. Było to nawiązanie do polskiego obyczaju „odszczekiwania” łgarstw, oraz miało przedstawiać Polaków, uznających Gustawa Adolfa za uzurpatora tronu szwedzkiego za kłamców.



Nadszedł 10 sierpnia 1628 r. i okręt Vasa wypłynął w swój dziewiczy rejs. Zdobiony zewsząd rzeźbami, z otwartymi furtami i wystawionymi



A po muzeum Vasa nasza droga prowadziła przez miasto. Sztokholm praktycznie nie został zniszczony podczas II wojny światowej. Miasto jest pełne muzeów i zabytków. Biegiem je odwiedziliśmy – nie było na to wystarczająco dużo czasu. Korzystając z elektrycznych hulajnóg, można było odbyć nocną podróż po mieście, by na kilka godzin, przed odlotem do Polski stać się częścią historii drzemiącej w murach, które pamiętały jeszcze średniowiecznych królów północnego imperium.

Przez dwa tygodnie, na północy Europy, warunki były jak na południu – a może i lepsze, bo bez ciężkich upałów. Cała załoga sprawowała się znakomicie i mam nadzieję, że jeszcze nie raz będzie chciała ruszyć na wodę, by w tym morskim świecie spędzić czas spokoju, czego wszystkim gorąco życzę.