

# W lodach Ilulissat

**Artur Krystosik**

Fot. Magda Pawłowska  
Paweł Łaskawski  
Helena Zuszek

Ilulissat - trzecie co do wielkości miasto Grenlandii położone jest 250 km powyżej kręgu polarnego na zachodnim wybrzeżu wyspy. Zamieszkuje je około 4,5 tys. mieszkańców, a swoją sławę zawdzięcza najszybciej cielejącemu się lodowcowi półkuli północnej. Rocznie produkuje on 20 miliardów ton gór lodowych, niektóre o wysokości kilometra. W 2004 roku został wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Ponieważ miasto leży tylko dwa kilometry od ujścia fiordu, ogromne masy lodu stale utrudniają wejście do portu, zmuszając statki do kluczenia i poszukiwania przejścia.

Tyle mniej więcej wiedzieliśmy na pokładzie s/y Isfuglen decydując się na wejście do Ilulissat. Nie wiedzieliśmy jednak tego, że w ocenie mieszkańców ilość lodu jaką wyrzucił lodowiec była największa od 20 lat.

Ilulissat leży nad zatoką Disko, jednym z najpiękniejszych miejsc Grenlandii Zachodniej.



Kraina jest surowa i niegościnna. Pokryta szarymi górami wyrastającymi setki metrów ponad poziom morza. Pozbawiona niemal barw i tylko gdzieniegdzie porośnięta mchami lub porostami. Wysoko w górach widać brudnobiałe jęzory schodzących lodowców, a w oddali można dostrzec lodową czapę Grenlandii. U podnóża gór, nad małymi zatoczkami przycupnęły

niewielkie osady. Kilka, kilkanaście domków pomalowanych w wesołe barwy. Przy brzegu kołyszają się niewielkie łódki i motorówki. Nie widać tu prawie żadnych zwierząt. Spotykamy tylko pojedyncze mewy, i czasem jakieś małe stadko rybitw. Nie ma fok, ani wielorybów. Rośliny nie sięgają wyżej niż kilkanaście centymetrów ponad poziom gruntu. Odnoszę wrażenie, że życie utrzymuje się tu z wielkim trudem, i chyba tylko dlatego, że nie może pójść gdzie indziej. W porównaniu z tym co widzimy tutaj, Islandia jest kwitnącą i barwną oazą.

Plagą rejonów polarnych są komary. Mimo że od najbliższej osady jest kilkadziesiąt mil, a życia zwierzęcego nie widać, to z każdego metra kwadratowego terenu podnoszą się dziesiątki



owadów. O ile jestem w stanie wymyśleć z czego mogą żyć tu Innuici, to nie jestem w stanie wymyśleć z czego żyją tu komary ☺.

Lecz to nie brzeg głównie przyciąga naszą uwagę. W tej krainie szarości prawdziwe piękno znajduje się na wodzie. Góry lodowe. Ogromne, majestatyczne, o niesamowitych kształtach i barwach. Kuszą



żeby podpłynąć bliżej i wspiąć się na nie. Załoga kombinuje z czego by tu zrobić raki. To jednak zbyt duże ryzyko. Co jakiś czas w okolicy rozlega się huk jakby wystrzału. To pękający lód, który z łoskotem wali się do wody. Na wszelki wypadek trzymamy się od nich z daleka.

Na wody Disko Bay wchodzimy cieśniną od północnego zachodu. Gór lodowych jest dużo, ale na razie nie przeszkadzają w żegludze. Oł, od czasu do czasu trzeba odchylić się od kursu o kilkanaście stopni. Pogoda na razie nam sprzyja. Prawie

bezchmurne niebo i niezbyt silny wiatr z północy. Wspaniała żegluga baksztagiem wśród fiordów i gór lodowych. Na Grenlandii pogoda zmienia się szybko i sprzyjający wiatr nie utrzymuje się zbyt długo (na szczęście dotyczy to również wiatrów niesprzyjających). Tym razem wiatr po prostu wyłączyli i chcąc nie chcąc uroki krajobrazu musimy zakłócić dieselkiem. Po jakimś czasie naszą uwagę zwracają dosyć regularne zmiany tonu pracującego silnika. Występują w momencie kolebania się jachtu z burty na burtę na martwej fali. Obrotomierz nie wykazuje żadnych fluktuacji, więc może to woda zalewa wydech i tłumi dźwięk silnika? Mój niepokój wzbudza też nieznaczny spadek prędkości jachtu. Przy tych obrotach powinien iść co najmniej 5,5 węzła, a robi 4,8 i też nie jest to wartość stabilna. Prądy jakie? Na razie nie potrafię połączyć tych faktów. Średnio uspokojony idę się zdrzemnąć. Budzi mnie gorączkowa krzątanina i zdejmowanie gretingów. Silnik pracuje, ale wał się nie kręci. Zimno mi się zrobiło, bo wygląda to na powtórkę problemu z awarią sprzęgła i przekładni, która wystąpiła na etapie islandzkim. Co prawda w tydzień na Islandii dało się to naprawić, ale tu? Tutaj to możemy tydzień stać uwięzieni ciszą. Poszukiwania przyczyny zaczynam jak zwykle od rzeczy najprostszych (silnik na atomy zawsze zdążymy rozebrać). Odpinam cięgło manetki i ręcznie wrzucam bieg. Wał obraca się kilka razy po czym zamiera. Na wstecznym podobnie. Sprawdzam więc poziom hydrołu w przekładni i znajduję prawdopodobną przyczynę – przekładnia jest sucha. Żeby się upewnić trzeba uzupełnić hydroł i uruchomić silnik. Przekładnia ma temperaturę kilkudziesięciu stopni, a wyciągnięty z bakisty olej tylko kilku. Jeśli go wleję szok termiczny może wykończyć przekładnię. Trzeba poczekać ze dwie godziny, aż ostygnie do temperatury pokojowej. I czuję że będą to jedne z dłuższych godzin w moim życiu. Po uzupełnieniu oleju jacht odzyskuje napęd. Niestety nie udaje się znaleźć przyczyny wycieku. Do końca rejsu obserwacja poziomu hydrołu będzie więc codziennym rytuałem (ubytków nie zauważyliśmy).

Pogoda zmienia się nadal. Cisza kończy się i przychodzi wiatr z południa. Początkowo słaby, a z czasem zaczyna przybierać na sile. Wreszcie pojawiają się prędkości powyżej 5 węzłów. Szkoda tylko, że musimy halsować. Wypływamy z cieśniny na wody zatoki Disko. Wiatr wzmagą się, a woda dość gęsto pokryta jest górami lodowymi i growlerami. Halsujemy pod 7B na kliwrze i bezanie (kecze mają jednak swoje plusy). Zwroty wypadają co kilka, czasem kilkanaście minut i determinowane są koniecznością



wyminięcia dryfującego lodu. Nie jest nam do śmiechu. Już teraz co któryś zwrot nie wychodzi i przed kolizją musimy ratować się zwrotem przez rufę. A jeśli wiatr nadal będzie tężał?

Na szczęście po kilku godzinach front przechodzi i wiatr kończy się. Znowu uruchamiamy silnik. Płyniemy wzdłuż długiego na kilkadziesiąt mil pasa gór lodowych i drobniejszego lodu pochodzącego z lodowca. W lód wejdziemy w możliwie najmniejszej odległości od portu.

Po kilku godzinach zbliża się moment decyzji. Rozglądam się po niebie. Po przejściu frontu zostało trochę chmur piętra średniego, które raczej nie wróżą nadejścia wiatru. Poziom hydroflu bez zmian, a więc teraz albo nigdy.

Kieruję dziób jachtu w kierunku brzegu. Początkowo żegluga nie jest trudna. Lodu jest niewiele, tak



że staramy się wymijać nawet małe kawałki. Stopniowo lód się zagęszcza i wymijanie drobnicy nie jest już możliwe. Główną zawartość pola lodowego stanowią bryły o rozmiarach od kilku do kilkudziesięciu metrów. Co jakiś czas spotykamy góry lodowe o rozmiarach setek metrów. O dziwo, w ich pobliżu woda często jest czystsza niż gdzie indziej. Redukujemy prędkość, a ja wchodzę na podstawę bezanmasztu. Gęstość lodu wzrasta do takiego stopnia, że sternik nie jest już w stanie samodzielnie prowadzić jachtu.

Wykonuje komendy podawane z góry. Nie zawsze się to udaje i co jakiś czas jacht ociera się o bryły lodu. Żegluga w polu lodowym trwa już ponad godzinę. Krajobraz jest niezwykły. W każdą stronę aż po horyzont widać wyłącznie mniejsze lub większe góry lodowe. Przypominają mi się czytane w młodości książki o wyprawach polarnych. Piękno krajobrazu nie jest w stanie przytłumić lęku. Co jeśli stanie silnik, czy będziemy w stanie wyrwać się stąd na hoku za pontonem? Co jeśli zerwie się wiatr?

Zetrze nas na proszek? Płyniemy coraz wolniej. Coraz częściej ocieramy się o bryły lodu, coraz trudniej znaleźć wolną drogę. Wreszcie dopływamy do miejsca, z którego nie sposób posuwać się dalej. Drogę zagradza tak gęsty lód, że trzeba by rozpychać go kadłubem. Ale to niemożliwość, bo te bryły mają po kilkanaście metrów średnicy. A do portu zostało tylko sześć mil. Wołamy Ilulissat na UKF-ce, ale to środek nocy i wołanie pozostaje bez odpowiedzi.



Stojący jacht zaczyna ujawniać życie lodu.

Bez żadnego wyraźnego powodu niektóre bryły nagle zaczynają się przesuwać, gdy sąsiednie pozostają w bezruchu. Widać też jak odłamy lodu samoistnie zaczynają się kotłować grożąc fiknięciem kozła. Nieustannie rozlega się huk pękającego lodu i walących się ścian lodowych. To „życie” przyspiesza decyzję. Trzeba się stąd zabierać póki jest jeszcze możliwy odwrót. Na wszelki wypadek wysyłamy obserwatora na maszt, bo strasznie szkoda jest zrezygnować z Ilulissat. Niestety obserwator nie daje nam żadnych szans. W kierunku portu rozciągają się tak zbite masy lodu, że prędzej przejdziemy tam na piechotę niż dopłyniemy jachtem. Z okiem na maszcie droga powrotna jest nieco łatwiejsza. Wychodząc na otwarte wody oddycham z ulgą i uśmiecham się - mimo wszystko się udało. Bierzymy kurs na Fortune Bay, urocze kotwicowisko na południowym wybrzeżu wyspy Disko.

Właściwie na tym mogłaby zakończyć się nasza przygoda z Ilulissat gdyby nie czujność Magdy, naszego I-go oficera. Na AIS-ie wypatruje statek, którego kurs sugeruje Ilulissat jako port docelowy. Po chwili AIS prezentuje komplet danych: OraTank, długość 100 m, port docelowy Ilulissat. A gdyby tak wejść za statkiem? Początkowo nie chce mi się nawet o tym myśleć. Jestem zwyczajnie



wykończony i całkiem szczęśliwy że wyrwaliśmy się z tego lodu. Ale to może być naszą jedyną szansą. Wywołujemy więc statek i kurtuazyjnie prosimy o zgodę na wejście za nimi. Korzystając z AIS-a wyznaczamy kurs na przechwycenie i kierujemy się do punktu spotkania. Po jakimś czasie dostrzegamy szwajcarski jacht, który wpadł na podobny pomysł i dalej płyniemy razem.

Wchodząc w lód, z marszowej prędkości 12 węzłów statek zwalnia na tyle, że nie mamy kłopotów z utrzymaniem się za nim. Lód

sprawia mu wyraźny problem, czasem niemal zatrzymuje się w miejscu próbując rozepchnąć blokujące go bryły. Za statkiem tworzy się obszar czystej wody, który jednak zamyka się kilkanaście metrów za nami. Tak jak się obawiałem ponowne wejście w lód jest zagranie wabank. Odwrotu właściwie nie ma. Na szczęście płynąc w dwa jachty maleje niebezpieczeństwo awarii. Podanie holu byłoby kwestią sekund.



Po dwóch godzinach dziękujemy za pomoc i o 7 rano wchodzimy do portu. Ustalamy też że statek będzie wracać około 17, więc ponownie skorzystamy z ich uprzejmości.

Po zacumowaniu załoga wyciąga butelkę wódki. Pytam czy też mi dadzą, na co wszyscy wybałuszają oczy. Jeden kieliszek, potem drugi i chyba nawet trzeci. Ohyda. Wiele miesięcy później to wydarzenie ciągle do mnie wraca. Piłem dla zamanifestowania radości z życia. Piłem w takim towarzystwie, że trudno byłoby znaleźć lepsze. I mimo wszystko ohyda. Wniosek? Wódka nie jest

mi pisana. I niech tak zostanie. Zastanawiam się tylko jak tu zrobić przejście północno-wschodnie nie pijąc?

W Ilulissat mamy stać tylko dziesięć godzin. Śpimy szybko, jemy szybko i zwiedzamy szybko. Do lodowca, a właściwie fiordu którym płynie lodowiec mamy pół godziny na piechotę. Mimo że to koniec świata, o turystów się dba. W okolicy wytyczono kilka szlaków, w tym jeden szczególnie ciekawy, gdyż biegnie wzdłuż fiordu w kierunku czoła lodowca. Niestety to wiele godzin marszu, a my nie mamy na to czasu. Będzie za to pretekst, żeby do Ilulissat kiedyś powrócić.

Przed wyjściem planujemy wziąć wodę. Po raz kolejny okazuje się, że słodka woda na Grenlandii jest towarem deficytowym. W poprzednich portach



mieliśmy problemy z jej znalezieniem. A to nie było węża, a to nie było kuraska, a jak był wąż i kurasek, to nie było pana od węża. Dobra, trudności obiektywne. W Ilulissat woda, węże i kuraski były. Niestety pracownicy firm używających jej do mycia łodzi odmawiali zatankowania jej do picia. Nawet za pieniądze. Strasznie nas to zeźliło i z niecierpliwością oczekiwaliśmy odejścia statku. Było to dość ciekawe widowisko. Na początku pracownicy portu motorówką wypchnęli z basenu growlery. Wszystkie pływadła duże i małe cumujące w basenie musiały przestawić się gdzie indziej, bo statek był tak duży, że podczas obrotu ledwo mieścił się między nabrzeżami. Mimo ciasnoty obrócił się bardzo sprawnie i wyszedł z portu, a my popłynęliśmy za nim.

Na wodzie okazało się, że jego pomoc właściwie nie była nam potrzebna. Przez 12 godzin lód rozluźnił się na tyle, że pas lodu z pewnością pokonalibyśmy własnymi siłami. Była to kolejna, i na szczęście bezbolesna lekcja Arktyki.