

2015. augusztus 26.-27.

Négy napot töltöttünk Cambridge Bay-ben, és ahogy azt már írtam is, ennyi kedves és segítőkész emberrel talán még sehol nem hozott össze bennünket a sors. Mindent elmesélni úgysem tudnánk, de hagy ragadjak ki egy példát a sok közül. Ezen az égtájon az internet elérés ritka kincs nekünk hajósoknak. Corey - aki először az utcán szólított le bennünket, és invitált be magához – egyik nap Csenge kezébe nyomott egy mobil telefont, mondván: használjuk nyugodtan amíg itt vagyunk. Van rajta internet hozzáférés. Megköszöntük és mondtuk, hogy rövidesen indulunk és délután átállunk az öbölbe a Maud (Amundsen 2. hajójának)roncsához. Nem gond, mondta, majd reggel kijön a telefonért kajakkal. Így is történt.

Ezekben a történetekben – mert mesélhetnék még hasonlókat – az a legeslegnagyobb dolog, hogy nem kellett kérnünk. Akik vendégül láttak, akik adtak, ŐK mind megelőzték még a legmerészebb gondolatainkat is. Érezték, mire lehet szüksége a vándornak, az utazónak, és elébe mentek annak a kérésnek, amit mi még csak gondolni sem mertünk.

Így érkezett el augusztus 26.-a amikor a keleti öbölből reggel egyszerre futott ki négy vitorlás. Búcsút intettünk helyi barátunknak Coreynak és figyelmesen kihajóztunk a bójákkal jelzett hosszú és szűk, hajózó csatornán. Menet közben folyamatosan erősítettük magunkban, hogy itt a bal kéz a jobb s a jobb a bal, ugyanis a bójázási szabályok ezen a földrészén pont tükörképei az Európában megszokottnak. Amikor kiértünk a nyílt vízterületre – itt kb. 11-18 mérföld az átjáró szélessége – gyenge hátszélben haladtunk nyugat felé. A szél eleinte csak lengedezett, még motorral is rá kellett segítenünk, később azonban szépen húzta a hajót a genakker.





Az éjj beálltával Aiolosz kicsit jobban kinyitotta a szeleket őrző zsákot, és ötös szélben, nagyon jól haladtunk. Így maradt ez egészen a következő éjfélig, amikor megérkeztünk Bernard Harbourba. Mire mi oda értünk, a többi hajó természetesen már rég horgonyon állt, hisz az elmúlt 41 óra alatt ők jócskán megelőztek bennünket.

Az időjárás előrejelzés nem sok jót ígért. Pontosabban komoly vihar készülődött nyugatról. Próbáltunk minél beljebb menni az öblöcskébe, s ennek következtében majdnem elértük a feneket, ami 41 óra hajózás után, éjfélkor (mert itt és ekkor már besötétedett) nem lett volna nagy boldogság. A megfeneklést ezért inkább másnapra tartogattuk. Élénken élt bennünk az emlék arról a viharról, amit tavaly a Dundas Harbourban éltünk végig (27 óra és gyakran 50-55 csomónyi szelek), így azután másnap vihar várásaként átálltunk egy másik kis öblöbe. Nagy igyekezetünkben meg is feneklett a hajónk, ám Csenge jól látta a kivezető utat, így egy kis megdöntéssel és motorral lejutottunk az iszap padról. Ki vethetné a térképészek szemére itt északon, hogy nem olyan a domborzat, mint a rajzokon. Nem igaz? Miután így feltérképeztük az öblöcskét, egy megfelelő helyen leraktuk a kettős horgony + bődön összeállításunkat és immár kevésbé aggódva vártuk a közelgő vihart. Az égiek azonban kegyesek voltak hozzánk, az ígért nagyon nagy szél egyenlőre elmaradt. A sarkvidéki meteorológiai előrejelzés még kevésbé pontos, mint a kicsit délebbi részeké. Talán azért is, mert errefelé az időjárás nagyon gyorsan és drasztikusan tud megváltozni, ez pedig nehezebben modellezhető. Mint a barométeren is látszik, a légnyomás az előzőhöz képest drámaian leesett.



Persze azért a kényszerű várakozást igyekeztünk jól kihasználni, így délelőtt az Eriktől tanult baconos palacsintát próbáltuk reprodukálni egész jó sikerrel, délután pedig kicsit rádióztunk, sikertelenül.

2015.augusztus 29.- szeptember 02.

A vihar elmaradása arra sarkallta hajós barátainkat, hogy az éjszaka beálltával tovább induljanak.

Sokat lamentáltunk, menjünk-e vagy maradjunk, végül úgy döntöttünk, mi is elindulunk. Az az aprócska körülmény, miszerint a mi rövidhullámú rádiókra épített kommunikációnk fabatkát sem ér, erősen felértékelte a többiek műholdas telefonján érkező időjárás előrejelzéseket. Így mi is elindultunk éjfél előtt, de a tervezett útirányunk más volt. Az indulásnál mindhárom hajó mellé odaálltunk és sűrű ölelkezések közepette búcsút vettünk egymástól.



A többieknek nagyon sietős volt az útjuk, mivel még ebben a szezonban át akartak hajózni nem csak Alaszkába, hanem le egészen British Kolumbiába. A mi tervünk egyszerűbb volt, Tuktoyaktukban, Kanadában akartuk teleíteni a hajót. Egy darabig még lesz rádiókapcsolatunk a többiekkel, aztán ki tudja mikor sodor megint össze bennünket a hajósélet.



Reméljük mielőbb, mert az tagadhatatlan, hogy az Átjáróban való hajózás összekovácsolja az embereket. Kristóf például egy egész napot szánt arra, hogy minden hajónak készítsen egy rajtot.

Később kaptunk egy kis „búcsúajándékot” az égbolton táncoló Aurora Borealis képében. Erre a Salty hajón éjjel őrködő Michel hívta fel a figyelmünket. „Először azt hittem megbolondultam -mondta a rádión - majd rájöttem, hogy ez csak az Aurora Borealis fényjátéka”.

Bernard Harbourból Tuktoyaktukig szűk 500 mérföldet kell hajózni. Eredetileg azt terveztük, hogy előbb elvitorlázunk az északnyugatra lévő Banks Island-hez, így másnap rádióval elköszöntünk a többiektől és északnyugat felé fordultunk. Banks Island szigetén él ugyanis a világ pézsmatulok (muskox) állományának 90 %-a. Mi pedig kedveljük a muskox-okat. Azonban az előző napok erős északnyugati szelei letolták a jeget néhol már egész Alaszkáig, s a Banks Islandon lévő Sachs Harbour települést is elzárta a jég. Még lamentáltunk egy darabig, talán jó lenne, ha egy másik öblöt választanánk, de a sok bizonytalanság miatt – az időjárás előrejelzés hiánya elég erősen nyomott a latban – egy fél nap után úgy döntöttünk, inkább nyugat-délnyugatnak kormányozzuk a hajót. Amikor jó szelünk volt – és ezen az úton szinte végig az volt – a hajónk folyamatosan 6-7 csomóval haladt.



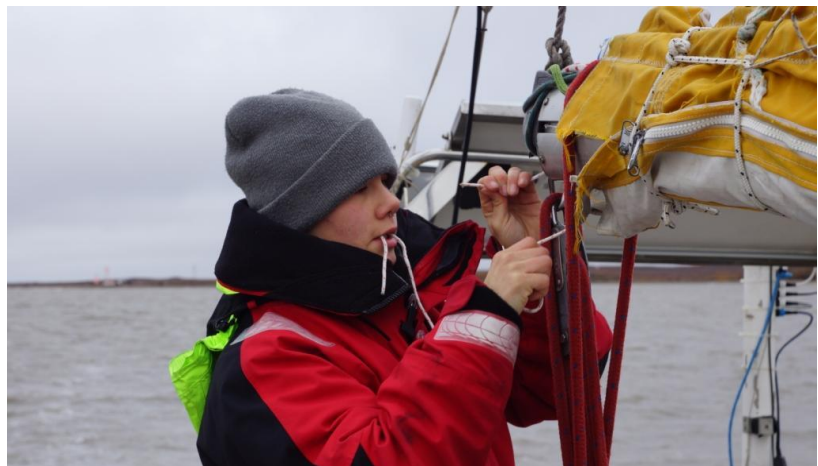
A raum persze meglehetősen himbálózó mozgást eredményez és nekünk erre nincs ellenszerünk, úgy érve se az egyébként is bolond automata kormányunkra, se a szélkormányunkra nem lehet rábízni a hajót. Maradt a folyamatos kézi kormányzás, két-három vagy esetleg négy órás váltásokban. Persze ez csak a papírforma, mert volt olyan éjszaka, amikor váltás ide vagy oda, mindhárman folyamatosan kint voltunk a fedélzeten. Egy ember kormányzott, a másik kettő pedig megpróbálta úgy kezelni a vitorlákat és a baumokat, hogy közben a szél meg a hullámozás ne szedje le őket a fedélzetről. Mondanom se kell, hogy enyém volt a legbiztonságosabb, vagyis a kormányzási feladat. A korábban ripityára tört rúd kormányunkat a kiálló gyorskötözők miatt már előzőleg „süni” névre kereszteltük. Igazi, egyedi design volt ez itt, az északi sarkkörön túl, de feladatát megfelelően betöltötte. A megfelelően az úgy értendő, hogy csak a kormány kétharmadáig lehetett terhelni, ugyanis a vége az gyengécske volt, de nem panaszkodtunk, mert így is kiválóan lehetett használni. A kormány elvesztése ugyanis egyenes út a hajó elvesztéséhez, és boldogok voltunk, hogy a „Mi Sünik” teszi a dolgát. Bár a többi hajó látókörünkön kívül volt már régen, de a VHF rádión időnként hallottuk a beszélgetéseiket.



Jó széllel, és jó sebességgel haladtunk. Ahogy telt az idő, úgy nőtt a szél és nőttek a hullámok. Áldottuk sorsunkat, hogy mindez nekünk hátulról érkezik. Persze azért tudni kell, hogy ez csak a kisebbik rossz. A nagy dülöngélésben csak azok a dolgok nem mozdultak el, amik vagy le voltak csavarozva, vagy le voltak ragasztva. Még szegény laptop is dobott egy szaltót a térképasztalról, pedig erre az elmúlt 4 év alatt soha nem volt példa. Ha pedig mindez még nem volna elég, folyamatos hangzavar van: összeütődnek a bilgében a konzervek, a tárolókban a lekvárosüvegek, és hát a kanalakat sem lehet egyenként lekötözni Szóval bent sincs nyugi, kint sincs nyugi. Egyszer aztán nagy lelkesen lekiáltottam a kabinba: Látom a Snow Dragont, ott van előttünk! Hahh, akkor tényleg jó tempóban jövünk! Igaz ez már hétfő este volt (szombat éjjel indultunk) és ekkorra mindenki meglehetősen elcsigázottá vált. Később jót derültünk a fényképek láttán, mert mint kiderült ez bizony egy egészen más vitorlás hajó volt, olyan, akivel előtte még nem találkoztunk. De hát ki gondolta volna, hogy egy másik szürke hajó keresztezi az utunkat, itt ahol még madár is alig jár. Mentségemre legyen mondva, amikor először megláttam épp egy hullámvölgyben volt és csak az árboca látszott ki.



Szerettük volna távolról megnézni a Smoking Hill füstölgő kúpjait, de hiába próbáltunk közeledni, a köd elrejtette előlünk a partot. A szél ereje ekkorra már gyakran elérte, sőt meg is haladta a nyolcas Beaufort szintet, így azután a vitorláinkat kurtíthatnunk kellett. (Tuktoyaktukban azután nem is győztük ragasztgatni a szakadásokat.)





Mindannyian egyre fáradtabbak voltunk, de természetesen Kristófra ez most sem vonatkozott. Többször felmerült bennünk, csábított a megállás gondolata, legalább pár óra nyugodt alvás erejéig, de a kitérő idővesztése és az, hogy az előrejelzés szerint megfordul a szél iránya tovább hajózásra buzdított

minket. Ezúttal is jól döntöttünk és persze szerencsések voltunk. A Baillie Island-nél kellett irányt változtatnunk és ez a jó szél körülbelül eddig segített bennünket. Itt eleinte tétovázó gyenge szellővé vált, majd nekünk negyed szelesre fordult. Tuktoyaktukig még hátra volt 120 mérföld, de legalább láttuk a fényt az alagút végén. Ez a partszakasz meglepően sekély, legtöbb részén tizenöt méter alatti, később gyakran öt(!) méternél kevesebb vízmélységekkel. A tenger vize a hullámzástól olyanná vált, mintha egy nagy, sárosan hömpölygő folyóban vitorláztunk volna. Ezt az érzésünket tovább erősítették az egyre gyakrabban feltűnő uszadék fák, melyekre igencsak figyelniük kellett. Fát egyébként legutóbb Koppenhágában láttunk a reptéren és a következő találkozást nem pont így képzeltük. A behajózást egyébként nagyban segítette, hogy az utolsó zezugos szakasz szépen ki volt bójázva, csak a jobbkez-balkéz szabályra kellett figyelni.



Így érkeztünk meg 2015. szeptember 02-án délután Tuktoyaktukba, abba a városkába melynek nevét egy évvel ezelőtt hallottuk először.

Boldogok voltunk !

Áthajóztuk az Északnyugati átjárón !