

LODOWE KRAINY - Z DALA OD UTARTYCH SZLAKÓW



Lodowe Krainy – kim jesteście?

Lodowe Krainy to żeglarski projekt, który rozpoczęliśmy w 2013 roku przygotowując się do wyprawy w poszukiwaniu granicy lodu w rosyjskiej Arktyce. Rok wcześniej popłynęliśmy na Spitsbergen i od pierwszego wejścia zakochaliśmy się w polarnych krainach.

W kolejnych latach żeglaliśmy wokół Spitsbergenu i wzdłuż wschodnich brzegów Grenlandii. W 2015 roku spełniliśmy swoje marzenie docierając do granicy stałego lodu, przy okazji ustanawiając rekord świata w żegludze jachtem na północ bez wmarzania w lód. Trafiliśmy również na Alaskę i Antarktydę.

Z każdą wyprawą uczymy się surowych reguł polarnego świata i odkrywamy jego dziewicze piękno. Teraz już nie gnamy, lecz delektujemy się dźwiękami, obrazami i magią białych krain. Stuchamy trzasku pękających gór lodowych i śpiewu wielorybów. Odwiedzamy lokalne społeczności i chłoniemy ich historie.

Hudson Bay 2022 – co planujemy?

Od kilku lat naszym marzeniem jest wyprawa w dziewicze rejony Arktyki kanadyjskiej, na wody Zatoki Hudsona, dokąd ze względu na panujące tam warunki dotarło niewielu żeglarzy. Dopłynięcie tam będzie wyzwaniem, ale ciągnie nas jeszcze dalej na północ, na wody Basenu Foxe'a - miejsca, którego **nigdy nie eksplorowali polscy żeglarze**.

W północno-zachodniej części Basenu znajduje się cieśnina oddzielająca kontynentalną Kanadę od Ziemi Baffina. W tym roku przypada okrągła **dwusetna rocznica jej odkrycia** przez brytyjską ekspedycję Williama Parry'ego Ten wąski, niemal zawsze zablokowany lodem skrawek wody został nazwany na cześć statków ekspedycji **Fury and Hecla**

Do tej pory przez tę cieśninę przepłynęły tylko lodołamacze i trzy małe jachty. Chcemy sprawdzić, czy Arktyka będzie łaskawa i przepuści nasz jako **zaledwie czwarty w historii**, dzięki czemu będziemy mogli optynać Ziemię Baffina.

Dlaczego Hudson Bay?

Zatoka Hudsona to olbrzymi akwen położony w północno-wschodniej Kanadzie, uznawany za jedną z odnóg Oceanu Arktycznego. Trzy razy większa od Bałtyku i stosunkowo płytka (o głębokościach nie przekraczających 300 metrów), znana jest z dużego zafalowania i ogromnych skoków pływu (nawet do 11m). Klimat, pozbawiony łagodzącego wpływu Golfstronu, jest prawdziwie arktyczny, przez co zimą cały obszar Zatoki Hudson jest skuty lodem.

Odległa od popularnych żeglarskich szlaków jest miejscem praktycznie nie odwiedzanym przez żeglarzy. Jedynym polskim jachtem, który zapuścił się na te wody była w 2005 r. Zjawa IV. Gdy dotarła do Churchill – niewielkiego miasteczka i największego portu przeladunkowego w rejonie – była dopiero piątym jachtem w historii osady.

Tereny otaczające Zatokę, pokryte wieczną zmarzliną i z rzadka porośnięte tundrą, są jednymi z najbardziej nieprzyjnych na świecie. Dobrze czują się tu jedynie ptaki, żyjący tu od zarania dziejów Inuici – i niedźwiedzie polarne. Churchill nazywane bywa światową stolicą niedźwiedzia polarnego, ponieważ w okolicy jest ich więcej niż ludzi.





Cieśnina Fury and Hecla – Historia Eksploracji

Eksplorację rejonu będącego dziś północno-wschodnią Kanadą rozpoczęli na początku XVII wieku brytyjscy żeglarze, poszukujący innej drogi na Pacyfik niż ta dookoła Przylądka Horn – mitycznego Przejścia Północno-Zachodniego.

Pierwszy dotarł w te rejony angielski żeglarz Henry Hudson, który w sierpniu 1610 roku przez dzisiejszą Cieśninę Hudsona wprowadził swój statek Discovery na wody ogromnej zatoki – licząc na to, że otwiera się przed nim szlak do Azji.

Brytyjczycy – umacniając kolonię w Kanadzie – zmonopolizowali badania Zatoki Hudsona, choć przez kolejnych 150 lat skupiali się raczej na eksploatacji ekonomicznej zasobów naturalnych tego rejonu. Dopiero królewski dekret z 1745 roku obiecujący gigantyczną nagrodę 20 000 funtów dla odkrywcy, który udowodni istnienie przejścia, na nowo rozpałił wyobraźnię żeglarzy.

Ponieważ podejmowane pod koniec XVIII w. próby eksploracji przejścia od strony Alaski nie dały rezultatów, na początku XIX w. Admiralicja Brytyjska postanowiła systemowo podejść do poszukiwania północnej drogi na Pacyfik.

Pierwszą dużą ekspedycję poprowadził w 1818 r. John Ross, potwierdzając wcześniejsze doniesienia o Cieśninie Lancaster otwierającą drogę na zachód ponad Ziemią Baffina.

Potem pałeczkę poszukiwań przejął William Parry, jeden z oficerów Rossa. Najpierw prowadząc dwa statki HMS Hecla i HMS Griper korzystając z wyjątkowo sprzyjających warunków lodowych w 1819 r. dotarł daleko w głąb arktycznego archipelagu, zatrzymując się dopiero w okolicy wyspy Melville'a.

Następnie w 1821 r. z pokładów HMS Hecla i HMS Fury rozpoczął eksplorację zachodnich brzegów Zatoki Foxe'a. Po udanym zimowaniu na północ od Wyspy Southampton, w lipcu 1822 r. oba statki ruszyły dalej na północ, bo zgodnie z opowieściami Inuitów, z którymi Parry nawiązał dobre relacje, wybrzeże wkrótce miało skręcać na zachód.

Istotnie, w sierpniu 1822 r. Fury i Hecla dotarły w pobliże wąskiej cieśniny prowadzącej na zachód – całkowicie zablokowanej lodem. Chcąc potwierdzić jej istnienie, Parry wysłał zespół lądowy, który po ponad 160 km marszu potwierdził, że odkryta właśnie cieśnina łączy się z Zatoką Boothia – do której Parry dotarł dwa lata wcześniej. Bez szans na przebicie się przez lód i wobec nadciągającej jesieni Parry wycofał statki i spędził kolejną zimę przy Igloodik. Na mapach pojawiła się nazwa: Cieśnina Fury and Hecla.

Parry podjął kolejną próbę eksploracji Zatok Hudsona i Basenu Foxe'a w latach 1824-25, ale niesprzyjające warunki lodowe spowodowały utratę Fury w pobliżu Prince Regent Inlet i sprawiły, że musiał wrócić do Europy.

Kolejna próba przejścia przez cieśninę Fury and Hecla została podjęta dopiero w 1911 r. przez Josepha Berniera – lecz również była nieudana z powodu mas lodu blokujących drogę.

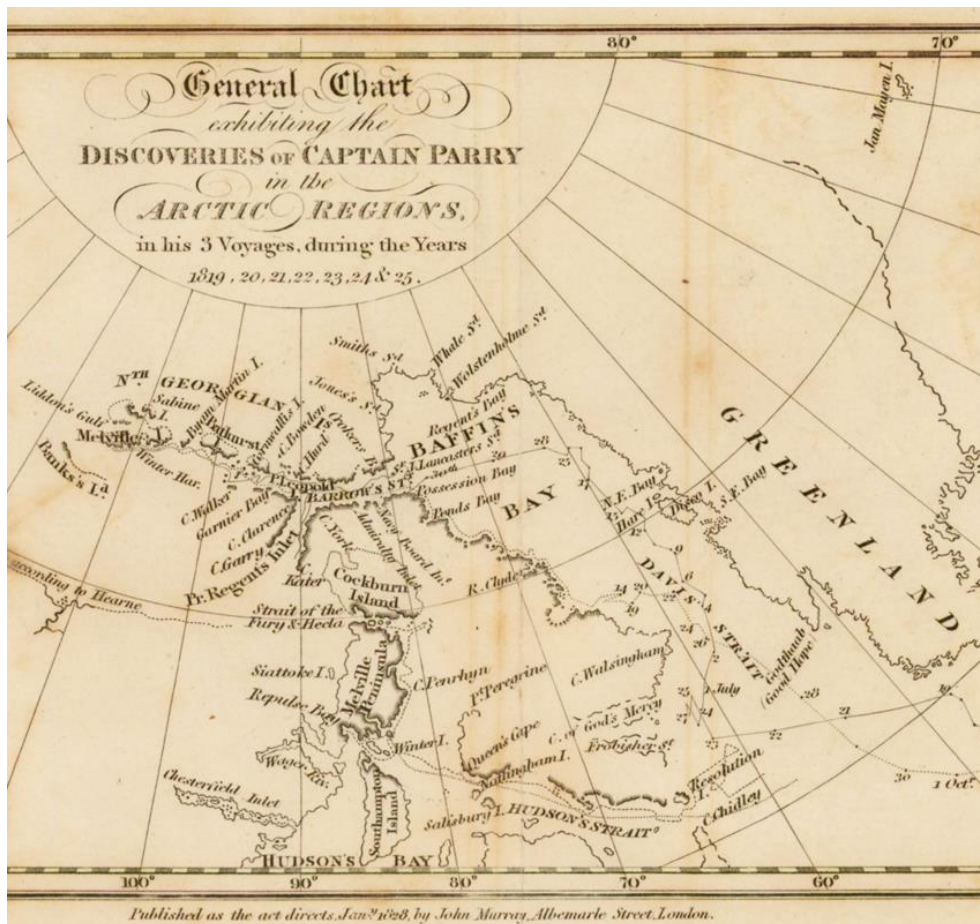
Z powodu ogromnych odległości i podmokłego terenu wokół Zatoki Hudsona nie ma dróg. Do Churchill prowadzi jeden tor kolejowy łączący port z Winnipeg, stolicą prowincji Manitoba. Do innych osad rejonu można dostać się tylko małymi samolotami lub drogą wodną.

Jeszcze większym wyzwaniem z punktu widzenia żeglarzy jest żegluga po wodach Basenu Foxe'a – dużej zatoki stanowiącej północną odnogę Zatoki Hudsona, którą uznaje się za południowo-wschodni fragment Przejścia Północno-Zachodniego. Do braku precyzyjnych map i silnych, nieregularnych prądów pływowych dochodzą zagrożenia związane z dryfującymi masami lodu, który nie znika nawet pod koniec lata. Polscy żeglarze jeszcze nigdy tu nie dotarli. To wystarczający argument, byśmy spróbowali wypłynąć na te wody.

Spychany wiatrem i prądami lód gromadzi się zawsze w wąskich przejściach i na płycznach. Miejscem, gdzie gromadzi się go szczególnie wiele jest odkryta dokładnie 200 lat temu cieśnina Fury and Hecla, wejście do której znajduje się w północno-zachodniej części Basenu Foxe'a. Jeśli cieśnina otwiera się dla żeglugi, to jedynie na dwa lub trzy tygodnie pod koniec lata. Pierwszy statek przepłynął ją dopiero w 1948 r., a pierwszy jacht żaglowy – w 2016 r.

Nie wiemy, czy Arktyka będzie dla nas taskawa i pozwoli przejść przez cieśninę Fury and Hecla na Zatokę Boothia i opłynąć Ziemię Baffina. Ponad 10 lat organizacji polarnych projektów żeglarskich nauczyło nas pokory wobec żywiołów. Możemy tylko jak najlepiej przygotować nasz jacht i załogę – i liczyć na to, że szczęście sprzyja rozważnym.

Dlatego – choć bardzo chcemy zobaczyć północne wybrzeża Ziemi Baffina – przygotowujemy również plan zapasowy powrotu do Nuuk przez Cieśninę Hudsona. Z Arktyką się nie dyskutuje.



Pierwszego udanego przejścia przez cieśninę – ze wschodu na zachód - dokonali dopiero w 1948 r. dwa amerykańskie lodowłamacze USS Edisto i USCGC Eastwind – aż 126 lat po jej odkryciu!

Pierwszą małą jednostką, której to się udało był m/v Polar Bound, który przepłynął z Basenu Foxe'a na Zatokę Boothia w 2016 roku. Kolejne dwa jachty, które powtórzyły wyczyn to s/y Vagabond i s/y Pachamama – również w 2016 r. Załogi wszystkich trzech jachtów zgodnie podkreślały, że sezon 2016 wyjątkowo sprzyjał eksploracji, ze względu na niespotykane małe zalodzenie.

Spiritus Movens



Maciek Sodkiewicz jest liderem naszego projektu. To jego energia, głód przygody i dobry humor spajają nasz zespół. Zawsze ciekawy tego co za horyzontem, powinien być urodzić się jakieś 150 lat wcześniej – tak, by mógł dołączyć do załogi Frama lub innego ze wspaniałych statków epoki heroicznych odkryć polarnych.

Maciek w naszym zespole jest jedynym zawodowym żeglarzem. Bardzo doświadczony, zaczął żeglować ponad dwadzieścia lat temu, a przestał podliczać swoją kapitańską praktykę, gdy przekroczyła 100 000 mil morskich.

Gdy nie przewodzi naszym ekspedycjom, Maciek prowadzi szkołę żeglarstwa, koncentrując się na szkoleniach z praktycznej nawigacji i bezpieczeństwa na morzu. Zawsze podkreśla, że te obszary są najistotniejsze w praktyce morskiej.

Od czternastu lat Maciek prowadzi także żaglowce: s/y Kapitan Głowacki, s/y Zawisza Czarny czy STS Kapitan Borchardt. Gdy zaczynał, był najmłodszym kapitanem dowodzącym tak dużymi jednostkami. Nie stroni na nich od ambitnych wyzwań, jak rejsy z niewidomymi czy tradycyjne już rejsy andrzejkowe i mikołajkowe po listopadowym i grudniowym Bałtyku.

Maciek jest również organizatorem Zlotu Jachtów z Duszą „Próchno i Rdza” – który od 2009 r. ściąga na wody Zatoki Gdańskiej barwną flotyllę ponad czterdziestu jachtów stalowych i drewnianych. Ideą zlotu jest promowanie żeglowania na jachtach o klasycznych konstrukcjach. W dobie jachtów laminatowych, kosztowne w utrzymaniu jednostki o drewnianych czy stalowych kadłubach znikają, wyprzedawane przez macierzyste kluby. A to właśnie te jachty zapisały najwspanialsze karty w historii polskiego żeglarstwa.

Za swoją działalność na rzecz polskiego żeglarstwa oraz aktywne życie podróżnika Maciek otrzymał wiele wyróżnień:

- **2012** – odznaczony przez Prezydenta Bronisława Komorowskiego Brązowym Krzyżem Zasługi
- **2013** – Laureat międzynarodowej nagrody CONRADY - Indywidualności Morskie
- **2014** – medal "De nihilo nihil fit" przyznany przez Marszałka Województwa Pomorskiego
- **2017** – Nagroda im. kapitana Leszka Wiktorowicza przyznana kpt. Maćkowi Sodkiewiczowi za serię wypraw arktycznych na pokładzie jachtu Barlovento II
- **2017** – Nagroda im. Tony'ego Halika bydgoskiego festiwalu „Podróżnicy” dla kpt. Maćka Sodkiewicza za pełną skupienia na lokalnej społeczności eksplorację Grenlandii Wschodniej
- **2020** – Medal "Zasłużony dla Żeglarstwa Pomorskiego", najwyższe odznaczenie przyznawane przez Pomorski Związek Żeglarski



Nasz jacht

Myśl o zakupie własnego jachtu zakiełkowała w nas dobrych kilka lat temu. Dyskutowaliśmy możliwe za i przeciw, kalkulowaliśmy koszty i szukaliśmy jachtu, który mógłby zabrać nas bezpiecznie na koniec świata.

Wreszcie na początku 2019 r. spotkaliśmy "Inatiz". Ten blisko 17 metrowy kecz został zbudowany według projektu znanego australijskiego projektanta Brude'a Robertsa, z niezwykłą dbałością o bezpieczeństwo. Ocieplane burty z 6 milimetrowej stalowej blachy, 5 wodoszczelnych grodzi i specjalne wzmocnienia na linii wodnej sprawiają, że ten jacht doskonale nadaje się do żeglugi polarnej.

2000 litrów paliwa i 1500 litrów wody zapewniają autonomię na długie tygodnie – tym bardziej, że od sezonu 2022 zapasy wody możemy uzupełniać dzięki odsalarni. Zamknięta sterówka z w pełni funkcjonalnym stanowiskiem sterowym zapewnia załodze bezpieczeństwo i komfort w każdych warunkach.

Mocny silnik i duża uciągowa śruba pozwalają śmiało stawić czoła przeciwnej fali, a hydraulika siłowa windy kotwicznej, steru strumieniowego czy kompresora nurkowego upodobnia jacht bardziej do jednostek profesjonalnych niż rekreacyjnych.

Dwa niezależne systemy ogrzewania dbają o komfort dziesięcioosobowej załogi niezależnie od temperatury na zewnątrz, a zainstalowany w mesie kominek jest niekwestionowanym, gorącym sercem jachtu

Wielkość jachtu umożliwi nam zabranie w Arktykę kajaków, pontonów i innego sprzętu, dzięki któremu nasze projekty stają się bardziej interdyscyplinarne.



Nasze wyprawy

Żeglując po raz pierwszy na północ nie spodziewaliśmy się, jak bardzo polarny świat uzależnia tych, którzy choć raz przekroczyli jego granice. My pokochaliśmy skute lodem wybrzeża i chcemy tam stale wracać

- **2019 Ziemia Franciszka Józefa** – powrót w rosyjską Arktykę i 2 miesiące eksploracji najdalej na północ wysuniętego archipelagu Europy. Pierwsze lądowanie Polaków na Wyspie Rudolfa
- **2017 - 2018 Cape Horn i Antarktyda** – wyprawa po Patagonii i na Antarktydę, wraz z trzykrotnym okrążeniem Przylądka Horn
- **2016, 2017, 2019 Alaska** – wyprawy na Alaskę i eksploracja wybrzeży Kolumbii Brytyjskiej
- **2016 - 2017 Grenlandia Wschodnia** – dwa sezony eksploracji fiordów Grenlandii Wschodniej, w trakcie której dotarliśmy do wszystkich osad na wschodnim wybrzeżu
- **2015 do granicy lodu** – wyprawa na Spitsbergen i do granicy lodu otaczającej biegun północny, zakończona dotarciem na szerokość geograficzną $82^{\circ} 37,018$ N, co stanowiło rekord świata w żegludze na północ jachtem sportowym bez wmarzania w lód
- **2014 przez Kanał Magellana na Horn** – wyprawa przez cieśninę Magellana i kanały Ziemi Ognistej zakończona opłynięciem Przylądka Horn
- **2014 z Grenlandii na Spitsbergen** – wyprawa od brzegów Grenlandii Wschodniej przez zagubioną na północnym Atlantyku wyspę Jan Mayen i dookoła Spitsbergenu
- **2013 Rosyjska Arktyka** – wyprawa w rosyjską Arktykę, na Ziemię Franciszka Józefa i do granicy lodu, zakończona rekordem Polski w żegludze na północ
- **2012 Białomorkanał** – wyprawa przez wody wewnętrzne Rosji, jeziora Ładoga i Onega, i przez kanał Bałtycko-Białomorski na Wyspy Sołowieckie i do Archangielska
- **2012 Spitsbergen** – wyprawa na Spitsbergen, poza równoleżnik 81° N, zakończona lądowaniem na niedostępnej Wyspie Niedźwiedziej

Nagrody i wyróżnienia

- **2019** – wyróżnienie w konkursie Rejs Roku za wyprawę na Ziemię Franciszka Józefa i lądowanie na Wyspie Rudolfa, najdalej wysuniętej na północ wyspie Euroazji
- **2019** – Kryształowy Żagiel Pomorskiego Związku Żeglarskiego za eksplorację wyprawę na Ziemię Franciszka Józefa
- **2017** – Kryształowy Żagiel Pomorskiego Związku Żeglarskiego za wyprawę na Alaskę i do Kolumbii Brytyjskiej
- **2016** – Kryształowy Żagiel Pomorskiego Związku Żeglarskiego za eksplorację fiordów Grenlandii Wschodniej
- **2015** – II nagroda w konkursie Rejs Roku za wyprawę do granicy lodu i pobicie rekordu świata w żegludze na północ bez wmarzania w lód
- **2015** – Nagroda Grotmaszta Bractwa Kaphornowców "Za Dobrą Robotę w Trudnych Warunkach"
- **2014** – Nagroda Złota Omega Wielkopolskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego za wyprawę na Grenlandię i Spitsbergen
- **2013** – wyróżnienie w konkursie Rejs Roku za wyprawę w rosyjską Arktykę zakończoną rekordem Polski w żegludze na północ



Patroni, media i przyjaciele

Od początku naszych wypraw chętnie dzielił się opowieściami z naszych ekspedycji zarówno w trakcie festiwali podróżniczych i żeglarskich, jak i dbając o relacje publikowane regularnie w prasie żeglarskiej.

Naszą tegoroczną wyprawę – podobnie jak w poprzednich latach - zgodziły się objąć organizacje o ogromnej estymie w polskiej społeczności żeglarskiej:

- **Polski Związek Żeglarski**
- **Pomorski Związek Żeglarski**
- **Liga Morska i Rzeczna**

Patronatem medialnym obejmowały nas tak znane media jak:

- dziennik **Rzeczpospolita**
- miesięcznik **National Geographic Traveller**
- miesięcznik **Żagle**
- portal **onet.pl**
- portal **żeglarski.info**

Relacje z naszych wypraw były regularnie publikowane przez:

- National Geographic Polska
- Rzeczpospolita
- TVP Info
- TVP Warszawa
- Radio Gdańsk
- Radio Rzeszów
- Radio PIK Poznań
- Dziennik Bałtycki
- Gazetę Przemyska
- Gazetę Tczewska
- Trójmiasto.pl
- Portal Gdynia moje miasto
- Miesięcznik Focus
- Miesięcznik Żagle
- Portal Morski
- Oficyna Morska
- Magazyn Wiatr
- Portal Sailbook
- Portal Tawerna Skipperów
- Portal Redbull.com

Prezentacje o naszych wyprawach przedstawialiśmy wielokrotnie na licznych festiwalach podróżniczych i targach żeglarskich:

- Pięciokrotnie gościliśmy na Ogólnopolskich Spotkaniach Podróżników, Żeglarzy i Alpinistów „**Kolosy**” w Gdyni, opowiadając o naszych wyprawach za lata 2012, 2013, 2015, 2016, 2017 i 2019
- Targi **Boatex** w Poznaniu
- Targi „**Wiatr i Woda**” w Warszawie
- Bydgoski Festiwal „**Ster na Bydgoszcz**”
- Bydgoski Festiwal „**Podróżnicy**”
- **Włóczykij** – Gryfiński Festiwal Miejsc i Podróży
- **Navigator** – Festiwal Podróże, Przygody, Pasje w Krakowie
- Targi „**Podróże**” w Warszawie
- **OSOTT** – Ogólnopolskie Spotkania Obieżyświatów, Trampów i Turystów w Rzeszowie



Kontakt



Planowanie wypraw i koordynacja

Maciej Sodkiewicz
+48 791167981

Zespół brzegowy i współpraca z mediami

Ewa Banaszek
+48 602177220

Kontakt email

wyprawa@lodowe-krainy.pl

Strona www

www.lodowe-krainy.pl

Patroni naszej wyprawy



