

WRAKI ALANDÓW



Kiedy znajomi, pytając mnie, gdzie byłem ostatnio nurkować, słyszą hasło Alandy, ich myśli wędrują gdzieś w okolice równika i dalekich oceanów. Być może powoduje to dźwięczna nazwa archipelagu Wysp Alandzkich, znajdującego się na Bałtyku u wejścia do Zatoki Botnickiej pomiędzy Szwecją i Finlandią.

Ahvenanmaa (fiń.) to szwedzkojęzyczny archipelag wysp politycznie należący do Finlandii, aczkolwiek stanowiący jednak osobny podmiot z szeroką autonomią. Dla turysty z zewnątrz wrażenie jest bardzo interesujące, gdyż wjeżdżamy na terytorium Finlandii, w którym mówi się po szwedzku, a na budynkach urzędowych powiewa flaga ze skandynawskim złotym obramowanym czerwonym krzyżem na niebieskim tle. Nawet rejestracje samochodowe wyglądają tak, jakbyśmy byli w kraju Alandy. Zresztą poczucie odrębności i wyjątkowości jest zauważalne na każdym kroku. Ze względu na swe strategiczne pod względem militarnym i handlowym położenie w centrum Morza Bałtyckiego, Alandy były już od cza-

sów prehistorycznych obiektem zainteresowania wielu ludów i państw. Być może dlatego mieszkańcy postarali się, żeby cały obszar wysp stał się strefą całkowicie zdemilitaryzowaną – z absolutnym zakazem manewrów wojskowych oraz przelotów samolotów lotnictwa wojskowego.

Położenie przeszło 6500 wysp pośrodku szlaku handlowego z bardzo zmiennym klimatem i utrudnioną nawigacją sprawiło, że były one wielokrotnie ostatnim przystankiem dla statków, przemierzających nieprzewidywalne fale Morza Bałtyckiego.

Udana, rozłożona na dwa dni podróż samochodem i dwoma promami uchroniła nas przed zmęczeniem po dotarciu na miejsce. Na cel naszej podróży wybraliśmy stolicę autonomii Mariehamn (Maarianhamina). Wokół tego jedenastotysięcznego miasteczka toczy się całe życie archipelagu. Tu też znajduje się baza nurkowa Oxygene, prowadzona przez bardzo profesjonalny zespół, o czym przekonaaliśmy się w trakcie tygodniowego pobytu.

Pomysł, aby przyjechać w czerwcu, zasugerowany przez szefa bazy Villego, był jak najbardziej trafiony. Bardzo łagodny klimat w tym czasie pozwalał zrealizować wszystkie nasze plany, a nawet więcej. Tylko białe noce, do których przyzwyczailiśmy się już na Lofotach, utrudniały zasypianie.

Po krótkim powitaniu, akomodacji i zwyczajowej „papierologii” zostaliśmy zaproszeni na briefing. Po zapoznaniu się z planem nurkowań poinformowano nas o zwyczajach, panujących w bazie i pod wodą. Na Alandach nie ma mowy o wyciąganiu jakichkolwiek „fantów” z wraków. Rzecz wydawałoby się oczywista, przecież u nas też są takie przepisy. Jednak to, co ujrzeliśmy w następnych dniach pod wodą, utwierdziło nas tylko w przekonaniu, że od ustanowienia przepisów w Polsce do ich przestrzegania jest daleka droga.

Rano wykwinna kuchnia zaczęła działać. Na przystawkę zaproponowano nam jednostkę – o jakże prostej nazwie – Plus. To ostatni żelazny żaglowiec



S/S Hindenburg



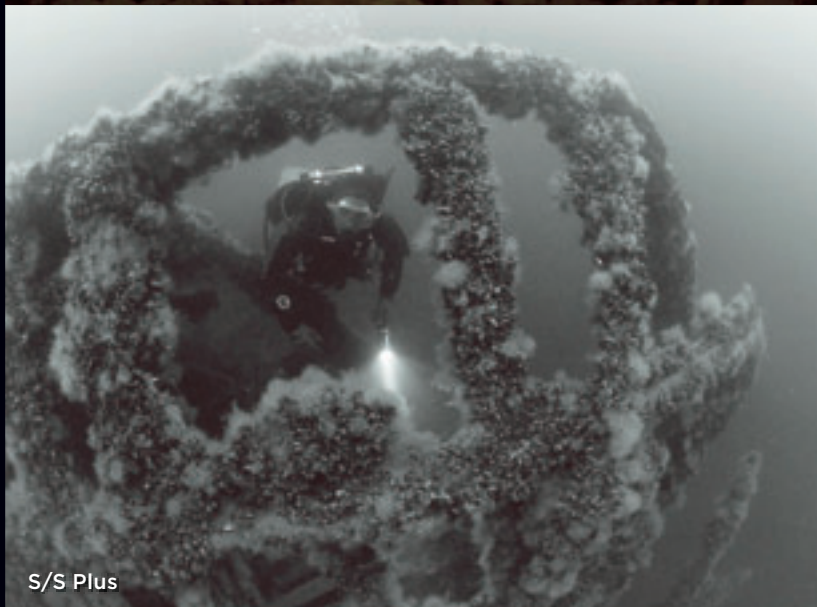
S/S Rotterdam



S/S Nederland



S/S Skiftet



S/S Plus

ze stoczni w Hamburgu, zwodowany w 1885 roku. Zimą 1933 roku w czasie sztormu na wezwanie kapitana nie odpowiedział pilot-nawigator z portu. Bez jego pomocy statek rozbił się o skały. Mimo bliskości lądu wielu marynarzy utonęło lub umarło z wychłodzenia. Wrak znajduje się w przedziale głębokości 18-33 m. Nurkowanie na Plusie jest jedyne w swoim rodzaju. Dzieje się tak dlatego, że do dnia dzisiejszego w porcie stoi jego bliźniacza jednostka, udostępniona do zwiedzania dla turystów – S/S Pommeran. Trudno oprzeć się pokusie porównań i analiz. Po przerwie na lunch w uroczej zatoczce zanurkowaliśmy na płaskodennym statku towarowym S/S Nederland. Zatonął zimą 1917 roku. Chęć zysku ówczesnych armatorów wzięła górę nad zdrowym rozsądkiem. Przeładowany kamieniami brukowymi i pozbawiony łatwości manewrowania Nederland zderzył się ze skałami klifu i zatonął. W trakcie nurkowania rzucam się w oczy świetnie zachowana tabliczka z nazwą jednostki. W ogóle widoczność jest tak dobra, że do trzydziestego metra zbędne jest używanie sztucznego światła.

Następny dzień dla wielu z nas był bardzo ważny. Do tej pory, nie deprecjonując ogólnie dostępnych wraków w naszej części Bałtyku, nie każdy miał możliwość podziwiać pod wodą koło sterowe, porcelanę i inne elementy wyposażenia wraku. Skiftet, gdyż taką nazwę nosił następny cel naszej eksploracji, mimo olbrzymich zniszczeń posiadał wiele elementów, które zafascynują każdego nurka.

Villy zastosował świetnie sprawdzoną metodę stopniowego dozowania napięcia. Jeszcze nie zdążyliśmy w pełni ochłonąć, a już rozpoczął się następny dzień przygody. Żaglowiec S/S Rotterdam, odnaleziony niespełna sześć miesięcy przed naszym przyjazdem, miał być naszym następnym celem. Nie wiadomo, kiedy dokładnie zatonął, ani dlaczego. W dokumentach Lloyda ślad urywa się w 1891 roku. Na głębokości 34 metrów spoczywa, stojący na stępce, prawie kompletnie zachowany wrak. Brak obecności osób postronnych widoczny jest w każdej części statku. Na pierwszy plan wysuwa się dzwon okrętowy. Leży na pokładzie w tym samym miejscu od ponad stu lat.

W naszej części Bałtyku bardzo trudno jest spotkać foki. Na Alandach występuje 1/3 ich bałtyckiej populacji. Jedną z atrakcji następnego nurkowania miała być możliwość obcowania pod wodą z tymi uroczymi ssa-

kami. Niestety, brutalna cywilizacja wyostriżyła u tych zwierząt zmysł obronny, więc mogliśmy je podziwiać tylko z łodzi. Na podwodnych skałach „foczej wyspy” spoczywa S/S Hesperus. Duże zniszczenia wraku rekompensują ładownie, do których bez problemu można wptynać.

Punktualnie o ósmej rano następnego dnia wyruszyliśmy tranzytem w stumetrową podróż ze szpejem z bazy do portu. Załadunek trwał dłużej, niż droga. Oparty prawie pionowo na skałach Le'Sperance był naszym pierwszym celem tego dnia. Ten holenderski parowiec zatonął w 1904 roku. Pomimo wielu zniszczeń ciekawe ustawienie jednostki wymusza eksplorację prawie w pionie. Ciekawostką, na którą zwróciliśmy uwagę, były zebrane w jednym miejscu części wyposażenia statku. Poinformowano nas, że to przygotowania do kradzieży. No cóż, wszędzie znajduje się czarna owca.

Kilka mil morskich dalej dotarliśmy na miejsce spoczynku szwedzkiego statku badawczo-pomiarowego Gavle. Położony na głębokości 28 m wygląda tak, jakby zatonął wczoraj. W 1975 r. zaraz po wyłynięciu ze stoczni remontowej kapitan popłynął, by zabrać z dna sprzęt, za pomocą którego pobierane były próbki do przeprowadzenia analiz wody i dna morskiego. Nagle zerwał się bardzo silny wiatr, który osadził statek na jednej z wielu zdradzieckich skał, czających się pod powierzchnią wody. Szybko przeprowadzona akcja ratunkowa pozwoliła na uratowanie całej załogi. Po kilku dniach, gdy sztorm minął, załoga udała się na miejsce wypadku, aby ocenić stan zniszczeń. Jak wielkie musiało być ich zdziwienie, gdy okazało się, że po S/S Gavle nie ma śladu. Morze na zawsze zabrało go w swoje głębiny. Pomimo upływu przeszło trzydziestu lat możemy oglądać pod wodą świetnie zachowane koło sterowe, kompas, radar i inne części wyposażenia. Świetnie zachowane maszty i pełne olinowanie zmuszają do kluczenia pomiędzy nimi, ale nie stanowią zagrożenia dla nurków.

Następnego dnia uległa zmianie nasza logistyka. Aby uchronić nas przed długim rejsiem, kapitan wykonał ukłon w naszą stronę i wraz z załogą wyłynął dzień wcześniej wieczorem. My przejechaliśmy trzydzieści kilometrów samochodami. Łódź czekała na nas w uroczej zatoczce. W ten sposób do wraku mieliśmy 20 minut, a nie kilka godzin. Drobiazg, ale jaki miły.

Przyszedł czas na głębiej położone wraki. Trzeba w tym miejscu dodać, że na Alandach obowiązuje całkowity zakaz nurkowań. Tak, to nie chochlik drukarski. Każde nurkowanie wymaga specjalnego pozwolenia od władz lokalnych. Na tę chwilę taki giejt posiadają tylko dwie lokalne bazy. Prawdopodobnie to spowodowało wprowadzenie bardzo konserwatywnych przepisów, dotyczących bezpieczeństwa nurkowań. Każde planowane powyżej 40 m wymaga użycia mieszanin helowych. Jak tłumaczył Villy, przypadkowy wypadek może skutkować odebraniem mu licencji, a co za tym idzie – środków do życia. Lekko przekraczając granicę 40 metrów łodołamacz-holownik S/S Hindenburg był naszym celem w zatoce.

Zbudowany w 1915 roku w stoczni w Szczecinie, przez trzy lata służył w niemieckiej marynarce wojennej. Przez trzy lata, przebijając się przez zamrożone wody Morza Bałtyckiego, torował drogę dla konwojów. Płynąc dumnie na czele w marcu 1918 roku, wptynał na minę, która spowodowała jego natychmiastowe zatonięcie. Mimo uszkodzonego dziobu wrak jest w znakomitym stanie. Zwiedzanie rozpoczynamy od dumnie osadzonej, olbrzymiej śruby okrętowej. Jej wielkość pokazuje, jaką mocą musiał dysponować statek, aby stawić czoło stawianym przed nim wyzwaniom. Na pokładzie wiele drewnianych konstrukcji, pięknie zdobionych zgodnie z modą panującą na początku wieku, miesza się z dobrze widocznymi windami i kabestanami. Wokół wraku spoczywają butelki, talerze i narzędzia. Wprawne oko dojrzy w pomieszczeniu kuchennym zastawę stołową, ale największe wrażenie robi zegar okrętowy, który zatrzymał się na godzinie zatonięcia. To zdecydowanie nie był wrak na jedno nurkowanie. Stosunkowo krótki czas denny, a i tak wymuszający długą dekompresję, pozwolił nam tylko pobieżnie go obejrzeć. Ale cóż, będzie po co wracać.

Nasza przygoda z Wyspami Szczęścia, tak czule nazywanymi przez miejscowych, powoli dobiegła końca. Udało nam się zanurkować tylko na małym fragmencie z ponad 50 odkrytych wraków o różnym stopniu trudności. Kapitałny stan zalegających na dnie archipelagu statków czyni Alandy, obok Scapa Flow, mekką „wrakowców” z Europy. Mamy je tak blisko, a tak mało o nich wiemy...

Janek Pentz
Zdjęcia: Ingvar Eliasson



www.e-nurkowanie.com.pl

Turystyka nurkowa

- Austria - Attersee
- Egipt - safari, Dahab
- Scapa Flow - wraki
- Chorwacja - Brač

oraz wiele innych profesjonalnie przygotowanych wypraw nurkowych w różne zakątki całego świata - sprawdź sam i przeżyj niezapomnianą przygodę



Szkoła nurkowania

- IANTO
- DAN

indywidualne kursy bez dopłat!

Wszystkie informacje dostępne są na stronie internetowej:
www.e-nurkowanie.com.pl
W razie pytań, prosimy o kontakt:
info@e-nurkowanie.com.pl

