

DREWNIANY „RYBAK” NA ANTYPODACH

Tomasz Janecki



SŁOŃ MORSKI to z pewnością jedyny mały polski kuter, który pływa tak daleko od swojego portu macierzystego. Z Pucka do Polskiej Stacji Antarktycznej im. H. Arctowskiego jest przecież 16 tys. km. Armatorem jednostki jest Zakład Biologii Antarktyki PAN w Warszawie, portem macierzystym - Puck, a portem stałym - gąsienicowy slip na brzegu Zatoki Admiralicji.

Nazwa kutra nie wywodzi się bynajmniej od jego ociężałości. Wręcz przeciwnie. Słonie morskie - największe na świecie fokki, występujące licznie na Szetlandach Południowych - to wspaniali i wytrwali pływacy morscy, może tylko z pewną „nadwagą” - podobnie jak nasz SŁOŃ. Został on zaprojektowany na bazie bałtyckiej, drewnianej łodzi rybackiej typu Pionier. Wprowadzono w nim oczywiście szereg zmian konstrukcyjnych wynikających z charakteru prac, które kuter będzie wykonywał oraz ze specyfiki akwenu, po którym będzie pływał. Stępkę położono w 1980 roku w stoczni Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner” we Władysławowie. W lutym 1981 roku odbyły się pierwsze pływania.

Kadłub zbudowany jest wg Przepisów Klasyfikacji i Budowy Drewnianych Statków Rybackich z 1958 roku i Przepisów Klasyfikacji i Budowy Jachtów Morskich z 1978 roku. Dziobnica, stępka, tylnica i wręgi są dębowe. Dwie grodzie wodoszczelne - sosnowe, pokład wykonano z listew modrzewiowych. Grotmaszt, bezanmaszt oraz bomby są klejone. Ożaglowanie - kliwer, grot i bezan - ma powierzchnię 22,5 m². Choć żagle zawsze jeżdżą pod pokładem, w razie awarii silnika mogą być pomocne, chociażby po to aby utrzymać SŁONIA „na pozycji” i nie dać się prądowi, czekając na poprawę pogody i pomoc. Poszycie kadłuba wykonano na zakładkę i dodatkowo pokryto do linii wodnej blachą miedzianą o grubości 1 mm - ochrona przed lodem. Kilkakrotnie, jesienią, gdy na Zatoce pojawiał się już pierwszy pak lodowy, kuter przedzierał się dzielnie przez małe glowersy, czyli odłamki lodowe o średnicy nawet do 0,5 m i rozpychał niezbyt grube kry. Czteropłopatowa śruba o średnicy 45 cm jest chroniona obręczą i koszem z prętów stalowych.

Początkowo, w przedniej części kadłuba była tzw. pracownia - niska nadbudówka z okrągłymi bulajami i świetlikiem. Służyła ona głównie do przechowywania wszystkich potrzebnych i niepotrzebnych szpei, w tym też narzędzi naukowych (to te potrzebne): sieci, pułapek, bojek,



SŁOŃ MORSKI na przyczepie gąsienicowej

lin, wiader i skrzynek oraz do schronienia się w czasie niepogody. Podczas jednego z remontów usunięto ją, pokrywając wszystko niskim pokładem, pod którym obecnie trzyma się to co kiedyś w dziobówce. Jest tam także dwufokowa pompa ręczna do ssania wody z przedziałów wodoszczelnych. Zawsze pod pokładem wozimy też dodatkowy zapas paliwa (ok. 100 l) i dodatkowy zapas prowiantu na wypadek, gdy-

by w sztormie kuter musiał schronić się gdzieś w zacisznej zatoczce i przeczekać go. Wejście pod pokład jest tuż za grotmasztem. Przed nim umieszczona jest pneumatyczna tratwa ratunkowa. W tylnej części znajduje się przeszklona sterówka. Wejście do niej jest tylko od prawej burty. W środku może zmieścić się nawet 5 osób. Jest już wtedy bardzo ciasno, ale czasem lepsze to niż siedzenie przy bardzo złej po-

godzie na pokładzie. No a skoro już siedzimy w sterówce to rozglądamy się dokoła i widzimy: koło sterowe, manetkę gazu, kilka małych atrakcyjnych „zegarów” wyglądających jak w UAZ-ie i trochę elektroniki - GPS, dwie echosondy „Kupp” i „Mos”, radio nastawione zawsze na kanał 16 i jeszcze kilka innych, niezbędnych urządzeń. Początkowo kuter był wyposażony w radar „Rarar” SN-206, teraz go już nie ma - prawdę mówiąc nie jest potrzebny, bo i tak SŁOŃ nie pływa ani nocą, ani we mgle.

Dostęp do silnika jest też przez sterówkę, gdzie pod konsolą sterowniczą zamontowane są drzwiczki, które przypominają szafkę kuchenną. Ale mniejsza o wygląd, nie jest to przecież ekskluzywny wycieczkowiec, tylko śmierzdzący zęzą i rybami... no właśnie. No a teraz, rzecz chyba najważniejsza, a mianowicie napęd. Na samym początku pchał SŁONIA zespół napędowy „Lin” z dwucylindrowym, czterosuwowym silnikiem wysokoprężnym typu „Hatz” Z-108 z Puckich Zakładów Mechanicznych. Miał moc 29 KM (przy 2500 obr/min) i rozruch ręczny. W 1986 roku, w Pucku w czasie pierwszego poważnego remontu zmieniono go na nowy silnik wysokoprężny „Krab” o mocy 44 KM, z rozruchem elektrycznym. Na po-

kładzie, tuż przed sterówką znajduje się hydrauliczna winda z 300 m staliówki o średnicy 6 mm, na prawej burcie oparty jest żuraw połączony dodatkowo z masztem i sterówką. Używany jest on do ciągnięcia sieci trałowych, drażni dennej, wyciągania dosyć ciężkich pułapek (do kolekcjonowania ryb i bezkręgowców dennych) z dużych głębokości lub czasem - do poderwania z dna 25 kilogramowej kotwicy.

Kuter wspaniale zachowuje się na krótkich falach Zatoki Admiralicji, które przypominają fale Zatoki Gdańskiej. Dodatkowy balast dołożony w czasie jednego z remontów, zwiększył nieznacznie zanurzenie, ale i wspaniale wpłynął na stateczność kutra. Zachowuje się on dostownie jak wańka-wstańka i przy dużej fali nie straszne są mu przechyty nawet do 30° na burtę. Podobnie zachowuje się płynąc pod falę lub z falą. Z daleka wygląda wtedy jak mały stateczek-zabawka, kiwający się wesoło. Kilkakrotnie zdarzyło się, że nagła zmiana pogody na zatoce zmuszała nas do powrotu już w rozkręcającym się sztormie, gdy dziób SŁONIA wgrzyzał się w co trzecią falę o wysokości 3 m, a chwilę przed tym rufa znajdowała się wysoko nad poziomem wody i śruba działała raczej jak śmigło.

Ze wszystkich takich sytuacji SŁOŃ wychodził bez szwanku, czasem tylko ktoś pobladł na chwilę lub w ostateczności rzucił na pokład coś, co zmyła kolejna fala. Po każdym wyjściu na zatokę SŁOŃ wracał zawsze bezpiecznie na specjalnie dla niego skonstruowany slip na podwoziu gąsienicowym od PTG-a (pływającego transportera gąsienicowego). Dospawane do niego po bokach ramy z kątowników, obłożone (wraz z dnem) oponami są dla SŁONIA miękkim i bezpiecznym „ładowiskiem”. Nawet, jeśli fala nie pozwala w płynąć na niego idealnie prosto, to kuter przytula się burtą do ramy i zostaje w małym przechyle, jakby zasnął na boku. Slip wjeżdża i wyjeżdża z wody podczepiony do ciągnika gąsienicowego. Miejsce slipowania jest stałe, jedno z nielicznych, gdzie dno schodzi bardzo łagodnie do poziomu, kiedy kuter może na wstecznym biegu ześlizgnąć się z niego o własnych siłach. Zaraz za tą półką jest nagły uskok i głębokość wzrasta tu gwałtownie na przestrzeni kilku metrów. Operator ciągnika musi być więc bardzo ostrożny. Wybudowanie przy Stacji stałej kei, do której można by normalnie dobijać jest niemożliwe. Sztormy i wpływający zimą na zatokę lód niszczą wszystko.

Wystużony SŁOŃ MORSKI ma już 19 lat i powoli wybiera się na zastużony odpoczynek do miejsca *...gdzie gromada starych kutrów śpi, po zawietrznej stromych skał...* jak mówią słowa jednej z szant. Zastąpi go nowa łódka, budowana obecnie w Chałupach. Będzie to DZIUNIA //.

Rysunek przedstawia kuter przed przebudową pokładu.

Fot. Tomasz Janecki

Rys. Marek Strauchold

SŁOŃ MORSKI

długość	9.93 m
długość KLW	8.00 m
szerokość	3.32 m
szerokość KLW	2.95 m
zanurzenie	1.08 m
wyporność	8.11 m ³
balast	2.0 t
masa całkowita	5,16 t



Wszystko gotowe do slipowania