

Od Arktyki do Hornu. Bronisław Radliński

Myśl o wielkiej wyprawie trwającej dłużej niż kilka miesięcy kiełkowała w głowach klubowych kolegów od czasu jak tylko zbudowaliśmy pierwszy Jacht w 1968 roku. Była to stalowa konstrukcja typu J80, popularna jotka. Jak na te czasy w pełni nadająca się do żeglugi w ciężkich warunkach pogodowych. Nadano mu imię „Euros„. Jacht marzeń wielu ludzi zakochanych w morskiej przygodzie, rodził się na ich oczach w ich rodzinnym mieście Bydgoszczy. To oni byli budowniczymi i jednocześnie prekursorami przyszłych wypraw, które chlubnie zapisały się na kartach historii żeglarstwa polskiego.

Trudno było by nie wspomnieć tych znaczących wypraw. W 1968 roku Euros jako pierwszy polski jacht pod dowództwem kpt. Wojciecha Orszuloka opłynął Islandię. Najbardziej znaczącym sukcesem „Euros„ to drugie polskie przejście Hornu w 1973 roku zaraz po Krzysztofie Baranowskim na jachcie „Polonez„. Może nie wszyscy pamiętają, że wówczas właśnie rozgrywał się na Południowym Oceanie swoisty wyścig Polaków, jakiego już nigdy potem nie powtórzono. Wyścig o pierwszeństwo na Hornie. Goniły się wtedy trzy jachty: samotnie okrążający świat Krzysztof Baranowski, sześciuosobowa załoga „Euros„ pod dowództwem Olka Kaszowskiego oraz pięciu młodych chłopaków na s/y Konstanty Maciejewicz, którym kapitanował Tomek Zydler.

Przełom lat 70 tych i 80 tych, gdzie ze zrozumiiałych względów coraz trudniej polskim żeglarzom było sięgać po rekordy, zwłaszcza pionierskie. „Euros„ wypływa w 1977 roku w swój wielki rejs do brzegów Spitsbergenu docierają do Longabiern. Osobiście nie brałem udziału w tych przedsięwzięciach. Byłem jeszcze dość młodym adeptem żeglarstwa morskiego. Uczestniczyłem jednak w rejsach szkoleniowo stażowych nabierając coraz większego doświadczenia żeglarskiego. Myśl uczestniczenia w wielkiej wyprawie towarzyszyła mi ciągle, ale nie był to jeszcze czas na jakiegokolwiek wielkie przedsięwzięcia.

Dnia 12 sierpnia 1980 roku „Euros„ wychodzi w swój ostatni rejs morski. Na wysokości falochronu portu w Górkach Zachodnich na skutek silnego podmuchu wiatru i utraty sterowności zostaje wyrzucony na kamienny falochron. Rany, jakich doznaje są śmiertelne. Oto, co napisała na „Pożegnanie Euros„, gdańska dziennikarka i żeglarka Grażyna Murawska. Kiedy statki kończą morską służbę na złomowisku jest to fakt smutny, lecz naturalny. Gdy giną na skutek katastrofy w sztormach lub kolizjach, których nie można było uniknąć, są to tragiczne wypadki losowe. Kiedy jednak rozbijają się i toną tylko za sprawą ludzkich zaniedbań lub braku umiejętności jest to koniec żałosny.

Miałem wrażenie, że z utratą jachtu o takich tradycjach, trudno będzie zbudować nowy jacht, który by go godnie zastąpił. Jednak wola ludzi zakręconych morzem i dalekimi wyprawami była na tyle silna, aby powstał nowy jacht. Mam wielką satysfakcję, że byłem w ich szeregach. Sentyment do „Euros„, był tak wielki, że zdecydowaliśmy się na budowę tej samej konstrukcji jachtu, oczywiście troszeczkę zmodernizowanej. W 1992 roku w Górkach Zachodnich wodowaliśmy nowy jacht, nadano mu imię „Solanus„. W tym samym czasie odbyliśmy nim, dziewiczy rejs do Lofotów (Norwegia) przekraczając koło podbiegunowe.

Coraz częściej dalekie morza zaczęły rozpalać naszą wyobraźnię, tym bardziej, że mieliśmy jacht, który mógł te marzenia spełniać. 29 lat później (1997

rok) „Solanus,, opływa Islandię płynąc śladami swojego poprzednika „Eurosa,, zawijając do Reykiawiku. To był mój pierwszy rejs gdzie urzekła mnie daleka północ w całej swojej krasie. Nagle spełniło się moje marzenie odbycia dużej wyprawy, tym bardziej, że pełniłem w niej funkcję pierwszego oficera, posiadając już stopień kapitana jachtowego. Komu nie było dane zobaczyć wrót Arktyki ten nigdy nie zrozumie jej piękna. Każdy szczęśliwy powrót z dalekiego rejsu do domu, rodzi następną tęsknotę do zobaczeniem miejsc, które fascynują swoim pięknem, a których jeszcze nie widzieliśmy.

I tak powstał pomysł następnej wyprawy wokół Svalbardu. Minęły cztery lata, które pozwoliły nam przygotować „Solanusa,, technicznie do wyprawy oraz zebrania środków finansowych. Miałem zaszczyt prowadzić ten rejs i jednocześnie być jego organizatorem. Rejs trwał 49 dni w terminie od 21 lipca do 07 września 2001 roku, na trasie Trondheim, Longyearbyen, Ny Alesund, Alesund, Helsingor, Hel, Górki Zachodnie. Trasa wiodła przez Morze Norweskie, Morze Grenlandzkie, Morze Arktyczne, Morze Barentsa. W drodze z Ny Alesundu do Alesundu osiągnęliśmy 81°06' szerokości północnej. Ogółem zamknęliśmy pętlę wokół Svalbardu przemierzając 3764 Mm.

„Żeglowanie za kołem podbiegunowym ma urok świeżości odkrywanego świata, a krajobrazy, jakie się tam widuje, są rzadkiej piękności. Kto raz zakosztował takiej żeglugi, będzie tam ciągle wracał myślami i będzie marzył, by tam jeszcze pożeglować.”

Dariusz Bogucki. „Jachtem na wody polarne”

Tak też się stało, bowiem minęły dwa lata od ostatniej wyprawy wokół Svalbardu, kiedy podjęliśmy decyzję o zorganizowaniu kolejnego rejsu, tym razem wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii. Przez kilka miesięcy, każdy wolny czas od pracy zawodowej, poświęcaliśmy na przygotowanie jachtu do rejsu. Ważną sprawą było zorganizowanie środków finansowych na wyprawę, co wiązało się ze znalezieniem przychylnych temu przedsięwzięciu sponsorów. W dużej mierze pomógł nam macierzysty klub RTW Bydgoszcz, który udostępnił nam jacht na trzy miesiące, wyłączając go na cały sezon z pływań klubowych. Ostateczny termin wyjścia, ustaliliśmy na drugiego lipca. Mieliśmy poważne obawy czy wszystko zdołamy przygotować na czas. Jednak „Magiczna Północ” zmobilizowała nas do maksymalnego działania i zgodnie z założonym terminem w środę 02.07.2003 r. o godzinie 18.00 oddaliśmy cumy od nabrzeża Jachtklubu Stoczni Gdańskiej. Rejs trwał 79 dni od 02.07. do 18.09.2003 r. na trasie; Górki Zachodnie, Kopenhaga, Skagen, Shetlandy, Wyspy Owcze, Jan Maye, Scorasbysund, Daneborg, Danmarkshavn. Doszliśmy do 79°05'N, wracając przez Scorasbysund, Angmagssalik, Reykjavik do Górek Zachodnich Przebyliśmy 6155 Mm.

Każda z tych wypraw oprócz doświadczenia w żeglowaniu po nieprzyjaznych wodach Arktyki, rodziła w nas kolejne pomysły na zorganizowanie wyprawy naszego życia. Moi przyjaciele z poprzednich wypraw byli zgodni, co do jednego. Magiczna Północ wciąż czeka zachęcając do pokazania miejsc, w których jeszcze nie byliśmy. Minęło pięć lat od czasu, kiedy ostatni raz mogliśmy podziwiać piękno wspaniałych lodowców, wędrujących gór lodowych o nieprzeciętnych kształtach i przejrzystego powietrza tych rejonów. Pierwszym pomysłem, jaki rozpałił w nas wyobraźnię chęci powrotu do Arktyki, był pomysł przejścia Północno Wschodniego. Tym bardziej, że trasa ta nie była eksplorowana przez żaden polski

jacht. Jak do tej pory zrobiły ją tylko cztery załogi: rosyjska, francuzka, niemiecka, w tym Anglik Adrian Flanagan, który płynął samotnie zamykając pętle wokół kuli ziemskiej. W całym naszym przedsięwzięciu był jeden problem. Jak zdobyć wszelkie pozwolenia od władz rosyjskich na przejście ich morskiego terytorium? Po artykułach prasowych żeglarzy, którzy przemierzali te szlaki, można było wywnioskować, że będzie to nie lada wyczyn. Władze w Moskwie to jedno, natomiast Murmańsk (brama wejściowa do przejścia Północno Wschodniego) rządzi się własnymi prawami. Można mieć wszystkie potrzebne zezwolenia moskiewskich urzędników, a wystarczy drobny niedopatrzony szczegół w masie stosownych zezwoleń, aby w Murmańsku zakończyć wyprawę. Na tak ryzykowną ewentualność nie możemy sobie pozwolić. Za dużo przygotowań i środków finansowych, aby jeden paperek urzędnika obrócił nasze plany w niwecz. Po rozmowach z ambasadą rosyjską doszliśmy do wniosku, że szanse na zdobycie zezwolenia są nikłe. Aktualna sytuacja polityczna Polsko-Rosyjska tym bardziej nie sprzyja takim zamierzeniom.

Pozostało nam wybrać drogę zachodnią, czyli Przejście Północno Zachodnie – morską drogę z Europy do wschodniej Azji. Drogę tą przeszły dwa polskie jachty S/Y „Stary” i S/Y „Nekton” w wrześniu 2006 roku. Istnienie tego szlaku zostało teoretycznie udowodnione przez angielskich geografów w końcu XV wieku. Pierwszym, który pokonał przejście, lecz w kilku etapach w latach 1903 – 1906 był Rold Amundsen. Pierwszy, który przepłynął cały szlak w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego był Henry Larsen na statku ST. Roch w 1944 roku. Mimo udowodnienia, przynajmniej okresowej żeglowności przejścia, nie nabrało ono dotychczas komercyjnego znaczenia. Jest to bardzo trudny rejon nawigacyjny ze względu na duże zagrożenie wędrującego paku lodowego, unoszonego silnymi prądami występującymi między wyspami archipelagu arktycznego. Opracowując strategię wyprawy, musimy wziąć pod uwagę fakt, iż w przypadku osiągnięcia celu, którego zwieńczeniem jest dotarcie do Vancouver, mamy dużą szansę kontynuowania rejsu wokół obu Ameryk. W związku z takim założeniem opracowaliśmy harmonogram trasy biorąc pod uwagę wymiany załóg w najbardziej atrakcyjnych portach. Zakładamy, że podczas całego rejsu będzie przynajmniej 50% stałej załogi, co pozwoli na dalszą kontynuację żeglowania w przypadku braku chętnych na dany etap. Biorąc pod uwagę czas urlopu, jakim może dysponować każdy pracujący człowiek, etapy zostały podzielone tak, aby można było w nich uczestniczyć. Wiąże się to także z obniżeniem kosztów całej wyprawy, ponieważ każda etapowa załoga nie płaciłaby czarteru w zamian za utrzymanie trzonowej załogi. Najważniejszym elementem tak dużego projektu to odpowiedni jacht. Od jego gotowości do wyprawy uzależniony jest jej termin rozpoczęcia.

Stan techniczny „Solanusa,, nie był zadawalający do dalszego pływania, szczególnie w trudnych warunkach arktycznych. Poszycie kadłuba było mocno skorodowane. Podjęliśmy decyzję sprowadzenia jachtu do Bydgoszczy i zrobienia mu kapitalnego remontu. Na koniec listopada 2005 roku po trzynastu latach wspaniałej służby „Solanus,, wrócił do swojego macierzystego portu. Remont trwa już trzeci rok. Jest duża nadzieja, że w kwietniu 2009 roku, znowu ten smukły kadłub dotknie lustra wody i pożegluje z nami, realizować nasze marzenia. Będzie to jacht z całkowicie nowym wnętrzem, bardziej funkcjonalnym i wygodnym. Nic nie straci na swojej dzielności.

Zakładając wodowanie „Solanusa” w kwietniu, przyjęliśmy termin rozpoczęcia wyprawy 15 maja 2009 roku w Świnoujściu. Kontynuowana będzie w 14 etapach. Odwiedzimy 30 portów przebywając 20368 Mm. Spodziewany czas wyprawy 1 rok i 3 miesiące. Jesteśmy pełni nadziei, że rejs naszych marzeń, który był by zwieńczeniem dorobku żeglarskiego dwóch pokoleń bydgoskich żeglarzy, nareszcie się urzeczywistni.

Kpt. Bronisław Radliński.