MORSKIM SZLAKIEM POLONII 2010–2011

kujawsko-pomorskie.pl

Partner Rejsu "Morskim szlakiem Polonii 2010-2011"

Morskim szlakiem Polonii 2010–2011

Bydgoszcz 2012

Typografia, projekt okładki i strony tytułowej
Marek Rudowski

Redakcja
Aleksandra Mucek

Opracowanie mapek
Marek Rudowski
Tomasz Szymanowicz

Autorzy zdjęć
Antoni Bigaj, Damian Chorążewicz, Jacek Drozdowski, Börje Ivarsson, Witold Kantak, Jerzy Kostański, Elżbieta Kuśmider, Jerzy Kuśmider, Barbara Kowalewska, Krzysztof Kowalewski, Tomasz Marasek, Jacek Mrowicki, Roman Nowak, Jarosław Pietras, Bronisław Radliński, Zenon Rembisz, Violetta Sobacka, Tomasz Szymanowicz, Anna Tataruch, Monika Witkowska, Ivo Zembal, Michal Żurawski, Roksana Żurawska, Archiwum LOTTO-Bydgostia-WSG

Wydawnictwo dofinansowane ze środków
samorządu województwa kujawsko-pomorskiego

© Copyright by RTW Bydgostia, Bydgoszcz 2012

ISBN 978-83-930660-1-8

Druk i oprawa
DRUK-INTRO S.A.

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Wyprawa „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011" zorganizowana przez Regionalne Towarzystwo Wioślarskie „Bydgostia" to przedsięwzięcie spektakularne, budzące podziw i zasługujące na słowa uznania. Opłynięcie północno-zachodnich wybrzeży Kanady, obu Ameryk i przylądka Horn to wyczyn wymagający od załogi bydgoskiego jachtu nie tylko wysokich umiejętności żeglarskich, ale również niezwykłego hartu ducha i determinacji. Trudne warunki atmosferyczne, sztormy, niebezpieczne wody dalekiej Północy, awarie sprzętu to wyzwania, z którymi musiała radzić sobie bohaterska załoga pod dowództwem kapitana Bronisława Radlińskiego tysiące mil od macierzystego portu.

Spotkania z Polonią stanowiły bardzo ważny i niezwykle cenny element programu wyprawy, a zarazem dostarczały uczestnikom rejsu niezapomnianych wzruszeń. Były okazją do serdecznych spotkań i nawiązania przyjacielskich więzi z rodakami z obu Ameryk.

Gratuluję załodze, kapitanowi oraz Zarządowi Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego „Bydgostia" tej oryginalnej inicjatywy stanowiącej doskonałą okazję do promocji województwa kujawsko-pomorskiego wśród środowisk polonijnych. Cieszę się, że samorząd województwa mógł wesprzeć jej organizację i przyczynić się do pełnej realizacji tego ambitnego projektu.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Piotr Całbecki

WOJEWODA KUJAWSKO-POMORSKI

EWA MES

Drodzy Czytelnicy, Szanowni Państwo,

bardzo się cieszę, że wyprawa „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011" zakończyła się sukcesem. Pokonanie przez bydgoskich żeglarzy podczas jednego rejsu Przejścia Północno-Zachodniego i przylądka Horn jest ogromnym osiągnięciem w żeglarstwie światowym.

Objęłam patronat nad tym przedsięwzięciem, wiedząc, jak cenione są sporty wodne w naszym regionie i zawodnicy, którzy zdobywali najwyższe trofea sportowe w swoich dyscyplinach.

Pragnę wyrazić uznanie dla odwagi i żeglarskiego kunsztu załogi „Solanusa" – Bronisława Radlińskiego, Romana Nowaka i Witolda Kantaka, a także wszystkich żeglarzy, którzy towarzyszyli im podczas rejsu. Trzeba przecież ogromnej siły woli i odwagi, aby stanąć za sterem jachtu samotnie pokonującego wodne przestrzenie w trudnym rejsie morskim.

Czytelnikom książki relacjonującej wyprawę życzę fascynującej lektury, a wspaniałym żeglarzom utrzymania tak znakomitej formy i stopy wody pod kilem przed kolejnymi podróżami.

Z poważaniem życzeń

Ewa Mes

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Kiedy zwrócono się do mnie, jako Przewodniczącego Sejmiku Wojewódzkiego, o objęcie patronatem rejsu bydgoskiego jachtu „Solanus", który wybierał się w rejs szlakiem Polonii, przed oczami stanęły mi moje niewielkie doświadczenia żeglarskie. Małe, polskie akweny, a jednak zawsze ten sam dreszczyk emocji i radości: czeka mnie „wielka przygoda". „Solanus" wybierał się w prawdziwie wielką, długą podróż. Życzyłam im wytrwałości, pomyślnych wiatrów i szczęśliwego powrotu. Trochę zazdrościłam przeżyć, przygód, spotkań. Wrócili szczęśliwi i dumni. I powstała książka o odwadze, trudach i radościach żeglowania, o spełnionym marzeniu.

16 maja 2010 roku z portu w Górkach Zachodnich wypłynęła w szesnastomiesięczną podróż załoga w stałym składzie: Bronisław Radliński – kapitan, Roman Nowak – pierwszy oficer, Witold Kantak – trzeci oficer. Załoga „Solanusa" przepłynęła podczas 502 dni ponad 29 800 mil morskich. To więcej niż długość równika. Do stałego składu załogi dołączali inni żeglarze zmieniający się na poszczególnych etapach. Bydgoski jacht opłynął północno-zachodnie wybrzeże Kanady, Amerykę Północną i Południową, zdobył przylądek Horn, by szczęśliwie zawitać do portu w Gdańsku 1 października 2011 roku.

Sztormy, huragany i cisze, słońce i ulewy wiernie towarzyszyły wyprawie, ale przede wszystkim załoga zawsze spotykała życzliwych, cudownych ludzi. Z radością podejmowała „Solanusa" kanadyjska i amerykańska Polonia, witając bydgoski jacht chlebem i solą, polskim hymnem. Były wzruszenia, serdeczne spotkania i znowu ocean ze swoimi niespodziankami.

Wyprawa zapisała się w historii polskiego żeglarstwa jako najważniejszy wyczyn pod względem stopnia trudności i jednocześnie jako jedna z najtrudniejszych w historii światowego żeglarstwa.

Warto czytać o pokonywaniu lęku, o radości, jaką daje zwycięstwo nad samym sobą. Warto dlatego, by mierzyć się z marzeniami i łatwiej pokonywać własne ograniczenia.

PRZEWODNICZĄCA SEJMIKU
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
DOROTA JAKUTA

PREZYDENT BYDGOSZCZY
RAFAŁ BRUSKI

„Znów wędrujemy ciepłą ziemią,
Znów wędrujemy ciepłym krajem".

Trzydzieści metrów kwadratowych Bydgoszczy przez szesnaście miesięcy przemierzało bezkresne przestrzenie morskiego szlaku Polonii. Tysiące pokonanych mil zapisały jedyną, niepowtarzalną opowieść w historii polskiego i światowego żeglarstwa.

Wyczynu tego dokonał jacht „Solanus" pod bydgoską banderą, pod sterami bydgoskiej załogi.

Mogłem, przez kilka godzin, być razem z nimi... znów wziąć w ręce ster i przypomnieć się morzu...

Wysłuchajmy wspomnień bohaterów, zdobywców trzydziestu tysięcy mil morskim szlakiem Polonii.

WYŻSZA SZKOŁA GOSPODARKI W BYDGOSZCZY

PREZYDENT WYŻSZEJ SZKOŁY GOSPODARKI
Krzysztof Sikora

Polscy szkutnicy potrafią! W czasie wyprawy przekonywaliśmy się o tym wielokrotnie. Jacht sprawdził się w lodach Arktyki, w ciepłych wodach oceanów, obrastając glonami i stworzeniami oceanicznymi. Pokonał kilkunastostopniowe sztormy na północy i południu kuli ziemskiej.

„Solanus" może spełniać rolę jachtu wyczynowego oraz jachtu turystycznego, rozsławiając żeglarstwo polskie w Europie i na świecie.

Dla społeczności akademickiej Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy wielkie znaczenie ma fakt, że „Solanus" płynął pod marką Bydgoszczy i województwa kujawsko-pomorskiego z wielkim napisem na foku „Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy". Dzięki załodze „Solanusa" marka akademicka WSG pojawiła się w kilkudziesięciu miastach Europy i świata. Doświadczaliśmy dowodów życzliwości i rozpoznawalności Wyższej Szkoły Gospodarki w trakcie półtorarocznego rejsu, ale również po osiągnięciu przez „Solanusa" portu macierzystego w Górkach Zachodnich w Gdańsku. Z sukcesu załogi „Solanusa" szczególnie dumny jest klub AZS WSG.

Chciałbym serdecznie podziękować załodze „Solanusa", zwłaszcza trójce „muszkieterów" – kapitanowi Bronisławowi Radlińskiemu, pierwszemu oficerowi Romanowi Nowakowi, trzeciemu oficerowi Witoldowi Kantakowi oraz wszystkim organizatorom wyprawy, przede wszystkim klubowi LOTTO-Bydgostia-WSG, koordynatorowi rejsu Antoniemu Bigajowi oraz Michałowi Żurawskiemu za możliwość przeżywania wspaniałych chwil z Wami, śledząc przez 502 dni rejs w internecie, telewizji i mediach.

Wyprawa żeglarska wokół obu Ameryk „Morskim szlakiem Polonii" jest wyczynem sportowym o światowym znaczeniu. Załoga „Solanusa" w jednym ciągłym rejsie pokonała North-West Passage na półkuli północnej i Cap Horn na półkuli południowej, przepłynęła Ocean Spokojny od Cieśniny Beringa do Ziemi Ognistej oraz dwa razy Ocean Atlantycki, w czasie 502 dni przepływając niemal 30 tys. mil morskich.

Znaczenie rejsu dla społeczności polskich żeglarzy podkreśla fakt odwiedzenia kilkudziesięciu ośrodków polonijnych w Ameryce Północnej, Środkowej i Południowej. Odwiedziny naszych żeglarzy w bardzo odległych miejscach środowisk Polaków zostawiły ślad Polski dla następnych pokoleń i przyczyniły się do integracji środowiska w obu Amerykach. Żeglarze „Solanusa" wprowadzani do portów w paradzie jednostek żeglarskich, uczestniczyli w wielu spotkaniach polonijnych, spotkaniach z polskimi dyplomatami.

Miałem możliwość płynąć jako załogant na „Solanusie" z Amsterdamu do Wilhelmshaven. Z podziwem obserwowałem stałą trójkę żeglarzy-bohaterów, którzy płynęli od Gdańska przez Grenlandię wokół Ameryki Północnej i Południowej. Spotkałem żeglarzy świetnie zorganizowanych, zdeterminowanych do zrealizowania celu, o wielkim harcie ducha, pokonujących przeszkody wywołane przez naturę i technologię. Umiejących naprawić zepsuty silnik, wykorzystywać najnowszą technikę nawigacyjną i znoszących z uśmiechem kilkudziesięciu nowych załogantów przez półtora roku w maleńkiej przestrzeni „Solanusa".

PREZES „TOTALIZATORA SPORTOWEGO" Sp. z o.o.
SŁAWOMIR DUDZIŃSKI

Szanowni Państwo!

Żyjemy w czasach, w których zbyt często zapomina się o wielkich osiągnięciach, gdy tylko tracą one zainteresowanie mediów. Trudno jest mi się pogodzić z taką sytuacją. Dlatego bardzo się cieszę, że książka, którą właśnie Państwo otrzymali, pozwoli nam przy każdym kolejnym jej otwarciu poczuć na nowo smak morskiej wody, siłę wiatru uderzającego w żagle czy grozę przylądka Horn. To niezwykłe wydawnictwo o wszystko mówiącym tytule – *Morskim szlakiem Polonii 2010–2011*, jest nie tylko relacją z wyprawy jachtu „Solanus", jest także swego rodzaju hołdem oddanym załodze tej jednostki, która w ciągu 502 dni w jednym rejsie zdobyła słynne Przejście Północno-Zachodnie, a także opłynęła owiany złą sławą Horn. Żaden inny polski jacht nie może poszczycić się takim osiągnięciem. To z pewnością jest wystarczającą rekomendacją, by sięgnąć po ten tytuł. Warto dodać, że ludziom takim jak ja, którzy nie mieli okazji osobiście doświadczyć ekstremalnie trudnych warunków żeglugi Przejściem Północno-Zachodnim, książka ta będzie przypominała, jakim wyzwaniom musiała sprostać załoga „Solanusa". Setki zdjęć przeniosą nas na pokład tego wspaniałego jachtu i pozwolą choć przez chwilę poczuć się członkami jego znakomitej załogi.

Nie pozostaje mi nic innego, jak tylko serdecznie zaprosić Państwa do lektury tej książki.

Sławomir Dudziński

Aleksander Kaszowski

Wstęp

Na morzach i oceanach są obszary, na których suma warunków pogodowych, a więc wiatry, prądy, falowanie, konfiguracja dna i brzegów czy zalodzenie sprawiają, że żegluga tam jest uciążliwa, często niebezpieczna lub skrajnie niebezpieczna czy wręcz – okresowo przynajmniej – niemożliwa. A jednak tam pływano. Pogoń za spodziewanym ogromnym zyskiem czy chęć zdobycia i podporządkowania nowych terytoriów sprawiały, że szukano za wszelką cenę dróg możliwie najkrótszych i najszybciej wiodących do wybranych celów. Najczęściej szukano dróg do wysp korzennych, do Indii i Chin.

Do początków XVI wieku opanowanie nowych terytoriów i znajdowanie dróg tam prowadzących było domeną Portugalczyków i Hiszpanów. Portugalia i Hiszpania uzurpowały sobie prawo do zawłaszczania i eksploatacji odkrywanych ziem. Konkwistę zawsze łączono z działalnością misyjną i była ona najczęstszym pretekstem do podporządkowania ludów zamieszkujących nowo odkryte ziemie władzy metropolii. Podporządkowania najczęściej ogniem i mieczem.

Inne państwa, a zwłaszcza Anglia i Holandia, nie miały zamiaru rezygnować z dążeń do opanowania nowych terytoriów i korzyści z handlu. Trzeba było tylko znaleźć sposób dotarcia tam. Droga wokół Przylądka Dobrej Nadziei była niemal niedostępna, szereg fortów na lądzie bowiem i okręty na morzu zniechęcały do wyboru tej trasy. Pozostawał kierunek zachodni. O tym, że na Pacyfik wiedzie droga przez Cieśninę Magellana, już wiedziano. Ze względu na przeciwne wiatry, liczne rafy i mielizny była ona trudna. Poza tym opisy tego przejścia

i mapy cieśniny były niedostępne. Strzeżono ich jak oka w głowie i żaden Anglik czy Holender nie mógł marzyć o ich zdobyciu. Ponadto były jeszcze hiszpańskie okręty… A więc trzeba było szukać innej trasy. Na południu i na północy.

Na południu Cieśniną Magellana na Pacyfik przeszedł Francis Drake w 1578 roku na galeonie „Golden Hind" i złupił kolonie hiszpańskie na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej. Zdarzyło się coś jeszcze. Jego okręt sztorm zepchnął daleko na południe i wówczas Drake zobaczył, że Ameryka się kończy i można ją opłynąć. Otwartym morzem! Jak się okazało, przez szeroką niemal na 400 mil morskich cieśninę, nazwaną później jego imieniem – Cieśniną Drake'a.

W roku 1616 do krańców Ameryki Południowej zbliżał się holenderski statek „Eendracht" prowadzony przez kapitana Corneliusa Schoutena. Wieczorem 29 stycznia załoga zobaczyła kraniec Ameryki: przylądek wznoszący się z morza stromiznami. Tu łączyły się dwa oceany. Tędy wiodła wolna droga do wysp korzennych, do Indii i Chin. Kapitan nazwał przylądek imieniem swego miasta rodzinnego Hoorn. Niewiele lat upłynie, literka „o" zniknie i pozostanie nazwa Cape Horn, Kap Horn, Cabo de Hornos, przylądek Horn czy po prostu Horn.

Nikt z Holendrów nie przypuszczał, że miejsce to stanie się synonimem grozy. Dobra pogoda, którą napotkali w tym pionierskim rejsie, była tylko kaprysem losu. Dodać należy, że rzadkim kaprysem. Wielu następnych, którzy tu przypłynęli, napotkali takie przeciwności, że Horn, przylądek o obliczu zafrasowanego starca, otrzyma przydomek „Nieprzejednanego".

W *Kaphornowej siódemce* pisałem: Płynęły żaglowce w kierunku przylądka Horn. Przy Nieprzejednanym każdy z nich płacił myto. Dla nielicznych szczęśliwych było ono niskie. Inne po ciężkiej, wielodniowej walce uchodziły z życiem, choć pokaleczone, z połamanymi masztami, porwanymi żaglami, potarganym olinowaniem i z żałobą na pokładzie po stracie ludzi. Płaciły wysoką cenę, ale żeglarze na ich pokładach żegnali się ukradkiem i mówili, że i tak mieli szczęście. Były też takie, które ulegały potędze morza. Pod ciosami rozhukanych fal pękały kadłuby, pod naporem wichru kładły się w ostatnim pokłonie na przeorane sztormem morze strzeliste maszty. Gnane huraganem żaglowce pędziły bezradne na ostre zęby raf, wokół których śmiertelnym przybo-

jem gotowało się morze. Było ich wiele, bardzo wiele. Tysiące dobrych pięknych statków, dziesiątki tysięcy dobrych dzielnych żeglarzy. Tylko w jednym 1905 roku na tych piekielnych wodach zatonęły 43 żaglowce, a z 15 z nich nie uratowała się żywa dusza.

O kaphornowych przygodach można by w nieskończoność. Można opowiedzieć o fregacie „Carl" przez 43 dni borykającej się z hornowymi sztormami, o barku „Edward Sewall", który dwa miesiące targany wichrami i wstrząsany falą opływał złowrogi przylądek. Można wreszcie kilka słów poświęcić rekordzistce Hornu, fregacie „Susanne". Żaglowiec ten w dniu 19 sierpnia 1909 roku przekroczył na Atlantyku szerokość 50°S i dopiero 26 listopada zdołał opłynąć Horn. Dziewięćdziesiąt dziewięć dni trwała heroiczna walka dzielnego żaglowca z szalejącymi żywiołami. W ciągu tych 99 dni przez 90 szalały sztormy, a w ciągu 664 godzin nad statkiem i ludźmi pastwił się huragan. Trzeba z szacunkiem pochylić głowę przed ludźmi o stalowych charakterach i przed dzielnym żaglowcem.

Ale czas już odpowiedzieć na pytanie, co sprawia, że ten obszar morza uchodzi za przeklęty przez Boga i ludzi.

Gdy spojrzymy na półkulę południową naszej planety, zauważymy łatwo, że jest to część Ziemi, na której zdecydowanie przeważają morza i oceany. Tylko niespełna jedną piątą powierzchni zajmują lądy. Kontynenty nie sięgają nawet 40°S i jedynie klin Południowej Ameryki wbija się w niezmierzony ocean za 50°S. Wielkie oceany: Atlantycki, Indyjski i Spokojny dzieli w umiarkowanych i wysokich szerokościach jedynie umowna granica i słusznie Brytyjczycy tę słoną wodę oblewającą kulę ziemską nazywają Wielkim Oceanem Południowym.

W umiarkowanych i wysokich szerokościach geograficznych, w pasie między 40 a 60 równoleżnikiem, występuje na obu półkulach strefa obniżonego ciśnienia. Na naszej półkuli dwa wielkie kontynenty: Ameryka Północna i Azja, zakłócają jej ciągłość ze względu na częste występowanie nad nimi wyżów kontynentalnych. Dlatego strefa niskiego ciśnienia jest ograniczona do dwu rozległych niżów: islandzkiego nad Atlantykiem i aleuckiego nad Pacyfikiem. Na półkuli południowej prawie nie występują owe zakłócające wpływy lądu i obszar obniżonego ciśnienia otacza całą Ziemię. Występują tam natomiast z reguły większe różnice temperatur między wielkim mroźnym kontynentem Antarkty-

dy a stosunkowo ciepłym oceanem niż między strefą Arktyki a wodami oceanów na półkuli północnej. Różnice ciśnień i temperatur mają zasadniczy wpływ na warunki pogodowe panujące w tych rejonach na obu półkulach.

W obu omawianych strefach przeważają wiatry zachodnie. Jest to królestwo tego wiatru. Gdy jednostajnie zawodzi w olinowaniu statków, żeglarze mówią z szacunkiem: „Słuchajcie – wieje Wielki Zachodni". Niekiedy Wielki Zachodni oddaje swe obszary we władanie swemu kuzynowi, despotycznie rządzącemu wiatrami wschodnimi, ale po kilku godzinach czy dniach obszary te wracają pod berło monarchy z zachodu. Na półkuli południowej jego władza jest praktycznie niepodzielna. Zachodnie wiatry są tu znacznie silniejsze, a liczba dni sztormowych dwukrotnie większa. Fale obiegając ziemię bez przeszkód rosną w kolejnych sztormach do niewiarygodnych rozmiarów. Żeglarze, którzy znaleźli się tu na pokładach swych statków, przez całe tygodnie słuchali ryku fal i wycia wichru w takielunku i nadali tym szerokościom dźwięczne nazwy „ryczących czterdziestek" i „przerażających pięćdziesiątek". Zaiste ryczące i przerażające są te wody. Na żadnym z innych szlaków morskich nie wydarzyło się tyle dramatów i tragedii, nie zginęło tyle pięknych żaglowców i tylu dzielnych marynarzy, ale też żaden inny nie pozwalał na tak szybką żeglugę. Ale by opłynąć przylądek Horn, trzeba wejść w rejon przerażających pięćdziesiątek i zbliżyć się do Hornu, gdzie warunki pogodowe są jeszcze gorsze.

Od szerokości 35°S aż do krańca kontynentu amerykańskiego ciągnie się nieprzerwanie potężny i wyniosły masyw Andów. Niebotyczne szczyty strzelające w niebo na sześć kilometrów stanowią dla leniwych mas powietrza nieprzebytą zaporę. W swej wędrówce na wschód przeciskają się one przez 400-milową lukę Cieśniny Drake'a i wiatry stają się jeszcze bardziej silne i gwałtowne. Powodem powstawania tych wiatrów są niże z ośrodkami leżącymi często na południe od równoleżnika Hornu. Depresje te, charakteryzujące się wielkimi spadkami ciśnienia, czyli bardzo głębokie, przesuwają się niekiedy jedne za drugimi, tworząc swoiste rodziny i powodują szczególne nasilenie złej pogody.

Sztorm zrodzony z niżów czterdziestek i pięćdziesiątek rozpoczyna się spadkiem ciśnienia i narastającą wichurą z północnego zachodu.

Niebo jest zachmurzone, fala zaś szybko rośnie. Po pewnym czasie, gdy ciśnienie przestanie spadać, wiatr przechodzi na zachodni i żeglarz musi być przygotowany na gwałtowny przeskok wichury na południowo-zachodnią w momencie, gdy ciśnienie zacznie rosnąć. Południowo-zachodniemu sztormowi niosącemu mroźny dech Antarktydy towarzyszą przejaśnienia na zmianę z deszczem i gradem. Gdy z czarnych chmur siecze deszcz lub lodowaty śrut gradu, wichura narasta. Takie gwałtowne uderzenie wiatru żeglarze nazywają szkwałem. Po pewnym czasie pogoda się poprawia do chwili, gdy ciśnienie ponownie zacznie spadać i wiatr powróci do kierunku północno-zachodniego. Wówczas „zabawa" zaczyna się od początku.

W pięćdziesiątkach ponad 30 procent wszystkich wiatrów to wiatry o sile sztormu, koło Hornu zaś sztormów jest jeszcze więcej, bo ponad 40 procent. Przeciętnie przez trzy dni w miesiącu nad hornowymi wodami szaleje huragan. Gdy takie wichry hulają nad oceanem, muszą podnosić fale monstrualnej wielkości. Niektóre osiągają wysokość 25 metrów. Gdy te gigantyczne olbrzymy przesuwają się nad wielotysięcznymi głębokościami na pełnym oceanie, nic nie zakłóca ich wędrówki. Na południe od Hornu rozciąga się płytki szelf kontynentalny, na którym występujące kilkudziesięciometrowe głębokości są śmiesznie małe w porównaniu z przepastnymi głębinami oceanów. Oceaniczna fala wchodząc w szelf zachowuje się podobnie jak fale Bałtyku na naszym wybrzeżu. Gdy z plaży obserwujemy morze, widzimy, że im bliżej brzegu, tym fale stają się bardziej strome i częściej się załamują. Takie zachowanie się morza z szumem rozbijającego swe wody o brzeg nazywamy przybojem, toczące się zaś w stronę plaży spienione fale nazywamy przybojowymi. Podobnie, choć w wielokrotnie większej skali, zachowują się oceaniczne olbrzymy koło Przylądka Nieprzejednanego. Jak groźny jest wygląd sztormowego morza przy Hornie, nie zdoła oddać żadne pióro i tylko ten, kto z nim się spotkał, na długo pod powiekami zachowa obraz szalejącego żywiołu. Gdy na dodatek zmienia się kierunek wiatru w sztormie, a jest to przecież reguła, to na grzbietach toczących się fal rodzą się nowe krzyżujące się z nimi i wówczas morze upodabnia się do ogromnej spienionej szachownicy, na której toczy się nieustanna wojna między monstrualnymi olbrzymami, zderzającymi się z trudną do wyobrażenia siłą.

Przez miliony lat Pacyfik walił bezlitośnie w zachodnie wybrzeża Ameryki Południowej. Skalisty ląd trwający, zdawałoby się, niewzruszenie, zmuszony został do nieustannego, choć powolnego odwrotu. Wyszczerbiło się to wybrzeże w dziesiątki tysięcy skalistych wysepek, zdradzieckich raf i podwodnych skał. O tę fantastyczną w linii i kształcie barierę rozbijają się najpotężniejsze fale, tworząc kipiel nazwaną przez żeglarzy „mleczną drogą" (*milky way*). Najpotężniejszy nawet statek, który będzie miał to nieszczęście, że wpędzony zostanie przez sztorm na mleczną drogę, ma taką przyszłość i tyle szans przetrwania co kawałek wołowiny w maszynce do mięsa. Kiedyś Karol Darwin, gdy badał kanały Patagonii, ujrzał ze szczytu wysepki rzuconej na granicę lądu i morza mleczną drogę. Napisał potem, że każdego, kto ją ujrzy, dręczyć będą przez wiele dni koszmary.

Nawigatorzy przy podchodzeniu do Hornu starali się prowadzić nawigację szczególnie starannie. Wystarczyła bowiem pomyłka o kilkanaście mil w określeniu pozycji i statek mógł się znaleźć w sytuacji bez wyjścia. Ale zadanie ich nie było proste. Brak słońca jest tu niemal regułą. Przeciętnie przez 21–26 dni w miesiącu niebo jest całkowicie zachmurzone, częste ulewy, śnieżyce i grad, duża wilgotność powietrza, niskie temperatury są kolejnymi poważnymi utrudnieniami dla najbardziej nawet kompetentnego nawigatora. Znany angielski żeglarz Bill Watson, gdy na swoim jachcie „Freedom" po przebyciu – jak oświadczył – „straszliwych" 5000 mil z Nowej Zelandii, zbliżał się do Hornu w złej widoczności, dostawał – później to wyznał – dosłownie rozstroju nerwowego z niepokoju i przygnębienia. A góry lodowe? Te potężne białobłękitne pływające wyspy lodu oderwane od antarktycznego kontynentu? Bywały lata, że spotykano je masowo na południe i na wschód od Hornu, dryfujące w Prądzie Falklandzkim na północ w kierunku swego przeznaczenia. Można je było spotkać w dzień przy dobrej widoczności i ominąć, można było spotkać w ciemną choć oko wykol noc lub w czasie mgły. Były z pewnością przyczyną wielu opowieści o statkach przepadłych.

Nadszedł wreszcie czas, kiedy opustoszały kaphornowe wody. Kanał Panamski i zwycięstwo mechanicznego napędu sprawiły, że ostatnimi żaglowcami handlowymi żeglującymi wokół Hornu były zbożowe windjammery Gustawa Eriksona. Ostatnim zbożowym barkiem, który

opłynął Horn w 1949 roku, był „Pamir". Na nim skończyła się epoka żaglowców wożących ludzi i towary wokół Hornu. Epoka, w czasie której na tych wodach zatonęło ponad osiemset statków i zginęło ponad dziesięć tysięcy ludzi.

W 1937 roku na spotkaniu w Saint Malo francuscy weterani Hornu powołali do życia stowarzyszenie pod nazwą Amicale Internationale des Capitaines ou Long Cours Cap Horniers. Stowarzyszenie kaphornowców wkrótce stało się międzynarodowe i gromadziło kilkanaście narodowych sekcji. Na czele stowarzyszenia stał Grotmaszt i przewodził kapitanom żaglowców z tytułem Albatrosów Hornu oraz pozostałym żeglarzom noszącym przydomek Malamoków. Stowarzyszenie działało do 2003 roku i było tak hermetyczne, że nigdy do swego grona nie przyjęło załóg żaglowców szkolnych i jachtów, które Horn opłynęły.

Nadal pływają wokół Hornu żaglowce szkolne, których kapitanowie i załogi z każdego opłynięcia sławnego przylądka są dumne. Opłynęły Horn także polskie żaglowce szkolne. Pierwszy w roku 1937 był „Dar Pomorza" pod dowództwem kapitana Konstantego Maciejewicza. W roku 1988 Horn opłynął „Dar Młodzieży" prowadzony przez kapitana Leszka Wiktorowicza, w roku 1995 zaś Przylądek Nieprzejednany pokonał okręt szkolny ORP „Iskra", dowodzony przez kmdr. por. Czesława Dyrcza. Mimo że żaglowców szkolnych opływających Horn było niewiele, to i tak nie obyło się bez tragedii. W 1928 roku na tych wodach przepadł bez wieści z całą załogą pięciomasztowy duński statek szkolny „Kjobenhavn". Podobny los spotkał niemiecki bark szkolny „Admiral Kapfanger" w roku 1938. Za opłynięcie Hornu zawsze się płaci wysoką cenę.

Nie ma już tych, którzy musieli pływać wokół Hornu, ale znaleźli się tacy, którzy chcą tam żeglować, i jest ich coraz więcej. Nadstawiają karku na jachtach większych i mniejszych, by opłynąć Przylądek Nieprzejednany i dołączyć do grona kaphornowców. Kiedy pływałem na dalekich i trudnych szlakach, często zadawałem sobie pytanie, dlaczego to robię. A raczej – dlaczego to robimy? Dlaczego mokniemy, marzniemy, narażamy życie i zdrowie, przeklinając jednocześnie swoją głupotę, która nas tam pognała? Dlaczego po szczęśliwym powrocie zaczynamy myśleć o kolejnej wyprawie? Nigdy nie znalazłem sensownej odpowiedzi na takie pytania. Chyba to, że zwykliśmy podejmować każde rzucone nam wyzwanie, nawet wtedy, gdy nie musimy. A może zwłaszcza

wtedy? A czy może być większe wyzwanie niż opłynięcie Hornu klasyczną drogą?

Pierwszym jachtem, który opłynął Horn, była australijska „Pandora". Jacht wyszedł w rejs z Australii i 16 stycznia 1911 roku minął w sztormie sławny przylądek, ale w pobliżu Wyspy Stanów pod uderzeniem ogromnej fali obrócił się do góry stępką i wstał bez masztu. „Pandorę" odholowano na Falklandy, skąd po naprawie wyszła ponownie w morze i słuch o niej zaginął. Pierwszym samotnym żeglarzem, który opłynął Horn, był norweski żeglarz Al Hansen. W 1934 roku na jachcie „Mary Jane" pokonał Horn płynąc ze wschodu na zachód i zginął przy brzegach osławionej wyspy Chiloé. W 1968 roku na jachcie „Polonia" Mieczysław i Piotr Ejsmontowie oraz Wojciech Dąbrowski zamierzali opłynąć Horn. 17 grudnia wyszli z Puerto Deseado w rejs bezpowrotny.

Tragedia „Pandory" zapewne sprawiła, że dopiero w 1925 roku Connor O'Brien poprowadził jacht „Saoirse" wokół Hornu. Tym razem bez jakiejkolwiek awarii. Pierwszym samotnikiem, który opłynął Horn w trakcie wspaniałego okołoziemskiego rejsu w ryczących czterdziestkach, był Vito Dumas. Argentyńczyk na jachcie „Lehg II" minął trawers Hornu w czerwcu 1943 roku. Pierwszym polskim żeglarzem, który opłynął Horn 23 lutego 1973 roku, był Krzysztof Baranowski. Dokonał tego na jachcie „Polonez" również w trakcie rejsu dookoła świata w ryczących czterdziestkach. Był to równie imponujący wyczyn jak Vito Dumasa.

Rok 1973 okazał się przełomowy. Do tego roku w ciągu 62 lat od pierwszego, tragicznego w swym finale, opłynięcia Hornu przez „Pandorę", przylądek ten pokonało osiem jachtów prowadzonych przez samotnych żeglarzy i około dwudziestu jachtów załogowych. Trudno w słowie wstępnym wymieniać wszystkie jachty, ale trzeba wspomnieć o przykładzie niewyobrażalnego wprost hartu, uporu i odwagi. Myślę tu o jachcie „Tsu Hang" i małżeństwie Smeetonów. W 1957 roku, gdy w towarzystwie przyjaciela próbowali sforsować Przylądek Nieprzejednany, w potężnym sztormie jacht koziołkował przez dziób(!). Stracili maszty i nadbudówkę. Uratowanie jachtu i doprowadzenie go do portu graniczyło z cudem. Każdy by miał dość, a oni wyremontowali jacht i po roku spróbowali znowu. Skończyło się podobnie. Ogromne fale położyły na wodzie jacht, który tym razem dokonał obrotu wokół

osi wzdłużnej. Gdy „Tsu Hang" wstał, nadbudówka była na miejscu, ale masztów nie było. Ja bym miał podwójnie dość. Ale Smeetonowie spróbowali po raz trzeci. W roku 1968 udało się: opłynęli Horn. Mówimy oczywiście o klasycznych opłynięciach Hornu: od 50 stopnia szerokości południowej na Atlantyku (Pacyfiku) do 50 stopnia szerokości południowej na Pacyfiku (Atlantyku). Bo tylko wtedy wymyślone przez Anglików porównanie opłynięcia Hornu do zdobycia Mount Everestu ma sens.

W 1973 roku zdarzyło się coś, co odbiło się szerokim echem w żeglarskim świecie. Trzy jachty pod polską banderą opłynęły przylądek Horn. Wspomniany wyżej „Polonez" Krzysztofa Baranowskiego, „Euros" prowadzony przez Aleksandra Kaszowskiego i „Kapitan Maciejewicz" pod dowództwem Tomasza Zydlera. Dwa pierwsze jachty opłynęły Horn drogą klasyczną, trzeci zaś półklasyczną, „Kapitan Maciejewicz" bowiem, idąc ze wschodu na zachód, po minięciu Hornu wszedł w cieśniny. Dodajmy, że w tym roku opłynął jeszcze Horn japoński „Ahadari II". Cztery opłynięcia Hornu w ciągu jednego roku zanotowano poprzednio tylko raz. W następnym roku wszystko się zmieniło. Po raz pierwszy zorganizowano wokółziemskie regaty Whitbread Round the World Yacht Race i co najmniej czternaście jachtów opłynęło Horn klasyczną drogą, wśród nich dwa polskie: „Otago" i „Copernicus". W następnych latach te liczby były jeszcze większe, między innymi dlatego, że regaty Whitbread są nadal organizowane co trzy lata, teraz pod nazwą Volvo Ocean Race. Od 1982 roku organizowane są okołoziemskie regaty etapowe samotnych Velux 5 Oceans Race. W ostatnich regatach 2010–2011 brał udział kapitan Zbigniew Gutkowski, zajmując znakomite drugie miejsce. Od 1989 roku również co cztery lata w regatach Vendee Globe startują samotnicy w okołoziemskim wyścigu non stop. Liczba jachtów, które po 1973 roku okrążyły Horn, jest wielokrotnie wyższa od liczby okrążeń Hornu w latach 1911–1973. Tylko brytyjskich jachtów, które opłynęły Horn drogą klasyczną, jest prawie 150. Pod polską banderą Przylądek Nieprzejednany pokonało dwadzieścia jachtów. Niektóre z nich wybrały drogę półklasyczną, co znaczy, że po minięciu przylądka Horn wchodziły w cieśniny.

Na miejsce rozwiązanego w 2003 roku stowarzyszenia na bazie sekcji brytyjskiej powstał i nadal działa The International Association

of Cape Horniers, w skrócie IACH. Jego członkiem może zostać każdy żeglarz, który opłynął Horn pod żaglami w rejsie o długości co najmniej 3000 mil morskich i prowadzącym od 50 stopnia szerokości południowej jednego oceanu do 50 stopnia szerokości południowej drugiego oceanu.

Do 1974 roku żeglarze jachtowi z całego świata, którzy opłynęli Horn, nie mieli swego stowarzyszenia. Stowarzyszenie z Saint Malo, mimo dyskusji i wahań, do końca swego istnienia nie znalazło formuły dla kaphornowych jachtów. Tylko polscy żeglarze mogli wstępować do Bractwa Kaphornowców, które powołaliśmy do życia 19 lipca 1974 roku. Jego członkiem z tytułem Albatrosa Hornu mógł zostać każdy, kto pod żaglami opłynął Horn. Ta prosta formuła wydawała się nam wystarczająca i pozwalała na przyjęcie tych żeglarzy, którzy okrążyli Horn drogą półklasyczną. To, że ta formuła uniemożliwiała naszemu Bractwu przystąpienie do IACH – trudno. Gorzej, że Albatrosem Hornu może zostać ten, kto na przykład skorzysta z zaproszenia w Internecie i Horn opłynie trasą Ushuaia–Horn–Ushuaia. Do tego nie potrzeba jachtu. Wystarczy ponton, co udowodnił w 2008 roku Arkadiusz Pawełek. Tymczasem nadal cały świat żeglarski ogromnie ceni opłynięcie Hornu i tym, którzy tego dokonali drogą klasyczną, wolno używać porównania z wejściem na Mount Everest.

Inną drogą do wysp korzennych, do Chin i Indii była droga północna. Jej poszukiwanie rozpoczęło się nawet wcześniej niż poszukiwanie drogi południowej. Angielscy geografowie w końcu XV wieku teoretycznie dowiedli, że przejście północno-zachodnie istnieje. Poszukiwania tego przejścia prowadzono tym bardziej nieustępliwie, im bardziej ponurą sławę zyskiwała droga wokół Hornu. Pionierami w poszukiwaniu północnej drogi do Azji byli John Cabot i jego syn Sebastian. Pierwszy dotarł w 1497 roku do Nowej Fundlandii, drugi w 1517 roku do Zatoki Hudsona. Nie trzeba dodawać, że dalszą drogę uniemożliwiły srogie warunki atmosferyczne. Przez wieki wszystkie wyprawy kończyły się albo częściowym tylko powodzeniem, albo tragedią. Niemal nieustanne zalodzenie tych wód długo zniechęcało do podejmowania znaczących przedsięwzięć. Dopiero po stu latach wyruszyły dwie kolejne wyprawy, dowodzone przez Martina Frobishera. W drugiej jego podróży statki dotarły do zachodnich wybrzeży Ziemi Baffina. Kolejne

trzy ekspedycje poprowadził John Davis. W trzeciej jego statki dotarły aż do Morza Baffina.

Wybitnym badaczem Arktyki był Henry Hudson. Jego wyprawa w 1609 roku miała za cel dalsze poszukiwanie przejścia północno-zachodniego. W 1610 roku na statku „Discovery" odkrył cieśninę oraz zatokę nazwaną jego imieniem. Przekonany, że pokonał przejście, postanowił zimować u wybrzeży Zatoki Jamesa. Było to pierwsze zimowanie statku i załogi w Arktyce. Zimno, głód i choroby dziesiątkowały załogę. Gdy wiosną Hudson zarządził dalszą drogę na zachód, załoga zbuntowała się. Hudsona z synem i ośmioma wiernymi towarzyszami wysadzono na brzeg, a statek ze zbuntowaną załogą ruszył w drogę powrotną. O Hudsonie i jego grupie wszelki słuch zaginął.

Kolejne wyprawy, jak Williama Baffina, który dotarł do akwenu nazwanego od jego nazwiska Morzem Baffina, Luca Foxa czy Thomasa Jamesa, kończyły się niewielkimi postępami. W połączeniu z badaniami prowadzonymi od strony lądu wiedziano już wiele o drodze prowadzącej Oceanem Arktycznym wzdłuż północnych brzegów Ameryki, między wyspami Archipelagu Arktycznego na Pacyfik, ale nadal była ona nie do przebycia.

W wieku XVIII niewiele się zmieniło. Warto wspomnieć, że po raz pierwszy próbowano podejść do przejścia od zachodu. W 1728 Vitus Bering po przepłynięciu cieśniny nazwanej później jego imieniem odkrył Alaskę. W 1778 roku nieudana próba przejścia północnego szlaku od zachodu była udziałem Jamesa Cooka.

Mimo coraz powszechniejszego przekonania, że w ówczesnej sytuacji klimatycznej sforsowanie Przejścia Północno-Zachodniego na drewnianych statkach z napędem żaglowym było niemożliwe, w wieku XIX wrócono do tych prób. Wszystkie wyprawy kończyły się niepowodzeniem, trzeba jednak dodać, że pozwoliły na praktyczne poznanie arktycznych obszarów Ameryki Północnej. Oczywiście nie obyło się bez tragedii. Najbardziej przejmujący był koniec wielkiej wyprawy Johna Franklina, zorganizowanej w latach 1845–1847. Okręty „Erebus" i „Terror" były specjalnie przygotowane do żeglugi w Arktyce. Oba dysponowały silnikami parowymi i były świetnie wyposażone. Okręty dotarły aż do północnych krańców Wyspy Króla Williama. Tam zostały uwięzione w lodach i przez napierający lód unicestwione. Jakikolwiek ślad

po wyprawie zaginął. W wyniku ciągłych niepowodzeń wreszcie uznano, że ta droga na Pacyfik nigdy nie będzie mogła być wykorzystana. Kolejne nieudane próby sforsowania przejścia zdawały się potwierdzać tę podyktowaną rozsądkiem tezę.

Jednak pionierzy nie kierują się rozsądkiem i ich kolejne szalone wyprawy otwierały nowe szlaki, co pozwalało na dotarcie do najdalszych krańców globu. W 1903 roku Norweg Roald Amundsen na przystosowanym do żeglugi w lodach 47-tonowym statku „Gjöa" wyruszył na podbój Przejścia Północno-Zachodniego. Po dwukrotnym zimowaniu w roku 1906 „Gjöa" wpłynęła do Nome. Po wiekach niepowodzeń, często tragedii, wreszcie się udało.

Na kolejne przejście tej drogi na Pacyfik czekać przyszło prawie 40 lat. Dopiero bowiem w 1942 roku Henry Larsen na kutrze Kanadyjskiej Policji Konnej „St. Roch" pokonał Przejście Północno-Zachodnie w obu kierunkach. Oczywiście załoga dwukrotnie zimowała w Arktyce. W drugiej połowie XX wieku niewiele było statków, które przebywały tę trasę. Były to najczęściej lodołamacze. Nadal nie było warunków do komercyjnego wykorzystania tej drogi. Być może w XXI wieku takie warunki powstaną.

Nie ma takiego akwenu groźnego i niebezpiecznego, gdzie, prędzej czy później, nie pojawiłyby się jachty. Kiedyś, gdy na „Eurosie" opływaliśmy po raz pierwszy w historii żeglarstwa światowego Islandię, od starego islandzkiego kapitana, który przestrzegał nas przed dalszą żeglugą na zachód, usłyszeliśmy taką uwagę: „Głupcy idą na morze, a przepracowana Opatrzność sprowadza ich z powrotem". Nic dodać, nic ująć!

Pierwszym jachtem, który między czerwcem a wrześniem 1977 roku pokonał Przejście Północno-Zachodnie, był stalowy czternastometrowy kecz „Williwaw" prowadzony przez Belga kapitana Willy de Roosa. W następnych latach zdarzało się, że jacht pokonał tę arktyczną trasę, ale dopiero od przełomu wieków kilku jachtom rocznie udaje się ten cel osiągnąć. Aż kilku czy tylko kilku? To przejście jest zawsze bardzo trudne i niebezpieczne, nazywa się je żeglarskim K2. Trasy tej nie da się pokonać sposobem. Dlatego myślę, że obie odpowiedzi są prawidłowe.

Pierwszymi polskimi żeglarzami, którzy na pokładzie jachtu „Vagabond II" pokonali przejście, byli: Wojciech Jacobson i Ludomir Mączka. Arktyczna część rejsu rozpoczęła się w lipcu 1985 roku, kiedy

„Vagabond II" przeszedł Cieśninę Beringa, i zakończyła się we wrześniu 1988 roku. Ze względu na warunki lodowe jacht trzykrotnie wyciągany był na ląd i na nim zimował. „Vagabond II" był 38. jednostką, która przepłynęła całą trasę, licząc od rejsu Amundsena, i pierwszym jachtem żaglowym, który przebył ją, płynąc z zachodu na wschód. Inny polski żeglarz Henryk Wolski był w załodze jachtu „Dagmar Aaen", który w sezonie 2003–2004 pokonał ten arktyczny szlak ze wschodu na zachód.

Nadszedł rok 2006 – rok jubileuszowy, setna rocznica pokonania Przejścia Północno-Zachodniego przez „Gjöę" Amundsena. W tym właśnie roku polskie żeglarstwo odnotowało ogromny sukces. Dwa jachty: „Stary" pod dowództwem zmieniających się kapitanów i „Nekton" prowadzony przez kapitana Tadeusza Natanka, sforsowały to trudne przejście i otworzyły listę jachtów pod biało-czerwoną banderą, które dokonały tego wyczynu. Oby ta lista była jak najdłuższa.

Jeżeli można opłynąć Horn i można sforsować Przejście Północno-Zachodnie, to dlaczego nie zrobić tego w jednym rejsie? Pierwszy dwa „żeglarskie ośmiotysięczniki" w jednym rejsie próbował zdobyć kapitan Dariusz Bogucki. W lipcu 1975 roku specjalnie zbudowany w tym celu jacht „Gedania" wyruszył w kierunku Arktyki. W dniu 25 sierpnia „Gedania" dotarła do zatoki Resolute. Tu załogę spotkał ogromny cios: Kanadyjczycy nie wyrazili zgody na dalszą żeglugę. „Gedania" we wspaniałym rejsie dotarła za oba kręgi polarne, żeglarze bowiem nie tylko opłynęli Horn, ale dotarli do Antarktydy. Mimo sukcesu na światową skalę kapitan Bogucki i jego załoga mogli czuć niedosyt, bo gdyby im pozwolono, „Gedania" zapewne byłaby pierwszym jachtem, który zdobył Przejście Północno-Zachodnie i opłynął obie Ameryki. Tak się nie stało i pierwszeństwo przypadło wspomnianemu wyżej kapitanowi de Roosowi, który po postoju w Vancouver ruszył na południe i opłynął Horn. Po „Williwaw" tylko dwa jachty opłynęły obie Ameryki: w latach 1990–1992 tym nadal pionierskim szlakiem kapitan Clark Stede poprowadził „Asmę", jacht pod niemiecką banderą, w roku 2010 zaś wyczyn ten powtórzył amerykański „Ocean Watch".

Od pamiętnego rejsu kapitana Boguckiego minęło ponad 30 lat, kiedy polski żeglarz zdecydował się podjąć to wielkie wyzwanie, jakim jest opłynięcie kontynentów amerykańskich w jednym rejsie. To, że tym

Promocja książki *Port macierzysty Bydgoszcz*, przygotowanej na rejs „Morskim szlakiem Polonii"

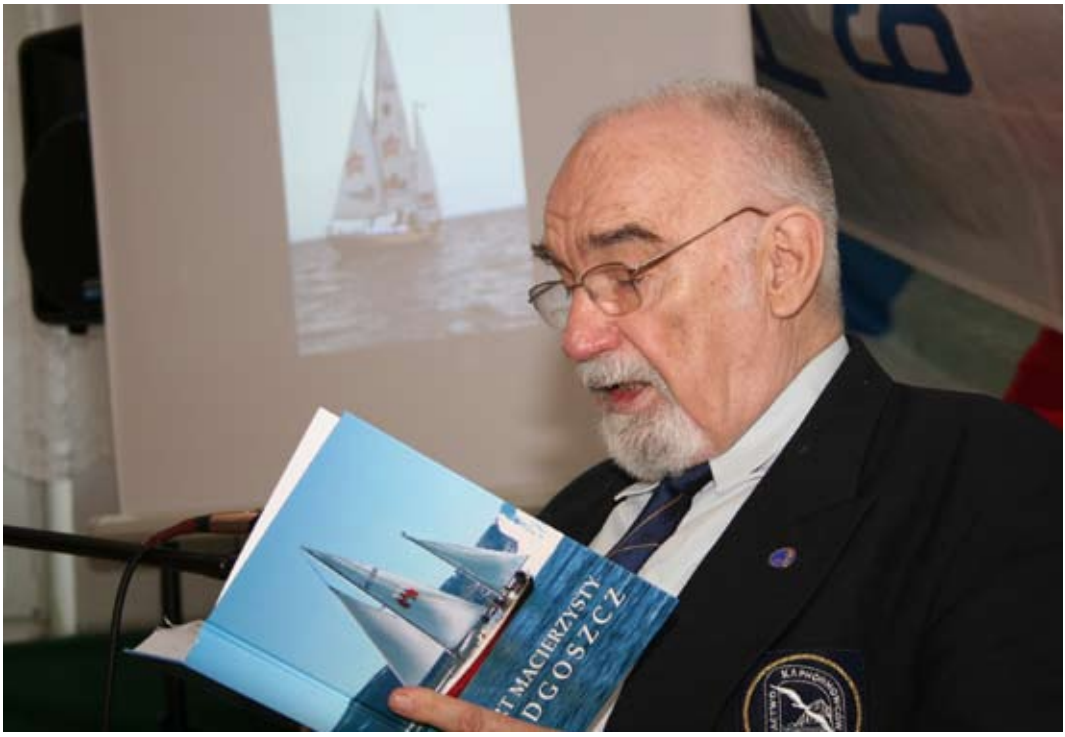
żeglarzem był kapitan Bronisław Radliński z klubu LOTTO-Bydgostia-WSG, nie powinno dziwić. Kapitanowie sekcji żeglarstwa morskiego tego klubu dziesięciokrotnie zdobywali wyróżnienia i nagrody „Rejsu Roku". Kiedy przestałem pływać w rejsach zwanych wyczynowymi, wyróżnienia tej prestiżowej nagrody zdobywali kapitanowie Edmund Kunicki i Hubert Latoś, nagrody zaś zdobywał i zdobywa kapitan Bronisław Radliński. Jego bogata praktyka morska dowodzi, że jest dobrze przygotowany do poprowadzenia wielkiego rejsu.

Aby wyruszyć w każdy wyczynowy rejs, a w taki w szczególności, trzeba mieć jacht i pieniądze. Kapitan Radliński miał jacht i nic więcej. Miał słynnego już „Solanusa", który wymagał remontu kapitalnego. Zapewne do dziś jego wielki rejs byłby tylko pomysłem, gdyby nie dwóch ludzi. Należą oni do tych nielicznych, „którym się chce". Myślę tu o prezesie klubu Zygfrydzie Żurawskim i komandorze sekcji żeglarskiej Antonim Bigaju.

Zygfryd Żurawski, Rafał Bruski i państwo Urbańscy słuchają fragmentów promowanej książki

Zygfryd Żurawski jest człowiekiem o żelaznej woli, niezwykle konsekwentnym i nieustępliwym w realizacji wyznaczonych celów. Pod jego kierownictwem wioślarze naszego klubu dziewiętnaście razy kolejno zdobywali drużynowe mistrzostwo Polski i są na najlepszej drodze do następnego, dwudziestego już tytułu. Nie ma na świecie klubu, który by w jakiejkolwiek dyscyplinie sportowej miał podobne osiągnięcia. Nic więc dziwnego, że gdy prezes Żurawski, też żeglarz morski, postanowił, że wyprawa jest sprawą klubu, to można było mieć pewność, że sprawy pójdą w dobrym kierunku. Znaleźli się sponsorzy, zapewniona została opieka medialna i – co bardzo istotne – pomysł wyprawy wsparły władze naszego województwa i miasta.

Antoni Bigaj, mój znakomity następca, jest komandorem wymarzonym. Mimo ogromu obowiązków znajduje czas na nasze żeglarskie sprawy. Był dobrym duchem wyprawy w czasie jej przygotowań. Remont jachtu był pracochłonny i skomplikowany. Trzeba było też jacht wyposażyć i zaopatrzyć na ponadroczną wyprawę, toteż trudności



Jachtowy kapitan żeglugi wielkiej Aleksander Kaszowski czyta swoje wspomnienia z rejsów

i przeszkód było bez liku. Ich pokonanie w ogromnym stopniu zawdzięczają uczestnicy wyprawy komandorowi właśnie. W czasie trwania rejsu dzięki łączności satelitarnej w każdej chwili był gotów nieść wszelką niezbędną pomoc. Był jak przysłowiowy anioł stróż. Kiedy awaria silnika groziła przerwaniem wyprawy, w kilkadziesiąt godzin sprawił, że na Grenlandii znalazły się nie tylko niezbędne części zamienne, ale także mechanik, który pomógł załodze wyjść z opresji. Mój podziw wzbudził sposób, w jaki, gdy żeglarze znaleźli się w lodowych tarapatach, docierały na jacht aktualne mapy lodowe. Poza tym sternik morski Antoni Bigaj wziął udział w trzech etapach rejsu.

Z własnego doświadczenia wiem, że przygotowanie do wielkiej wyprawy to ogrom pracy. Duża jej część spada na barki kapitana. W kapitalny remont jachtu, wykonywany siłami własnymi, kapitan Radliński był bez reszty zaangażowany. Ale bez ludzi dobrej woli nie dałby rady. Przywołuję tu nazwisko jednego z nich – Henryka Lewandowskiego, znakomitego fachowca i doskonałego żeglarza. Brał udział w ośmiu

Autorzy książki wpisują dedykacje

z jedenastu naszych rejsów wyczynowych. Był nie tylko niezrównanym bosmanem, ale świetnym kompanem. Wiem o tym dobrze, bo gdy tylko mogłem, to z nim pływałem. Póki mu zdrowie pozwalało, pracował z oddaniem przy remoncie „Solanusa". Jak cenna była jego pomoc, mogę sobie wyobrazić, bo pamiętam bosmana bosmanów z czasów, gdy budowaliśmy „Eurosa".

Długo trwały przygotowania do wyprawy. Ale wreszcie rejs „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011" mógł się rozpocząć. Nazwa rejsu wskazywała, że załoga oprócz sportowego celu postanowiła w każdym miejscu postoju poszukiwać serdecznych kontaktów z Polonią.

W dniu 16 maja 2010 roku w Górkach Zachodnich żegnaliśmy „Solanusa". Życzyliśmy jachtowi i załodze silnych wiatrów tam i z powrotem oraz stopy wody pod kilem. Kiedy rzucili cumy i jacht malał w oddali, przesłaliśmy im na pokład nasze najlepsze myśli, które miały towarzyszyć żeglarzom na dalekich morzach i oceanach.

Kapitan Bronisław Radliński omawia założenia wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011"

Mieliśmy ich powitać po długich 502 dniach. O tych dniach opowiada ta książka. O wiatrach pomyślnych i przeciwnych, o sztormach i ciszach, o lodowych pułapkach. O załodze „Solanusa", która przeżyła na jego pokładzie wszystkie dni i przepłynęła każdą milę: o kapitanie Bronisławie Radlińskim oraz jego oficerach – Witoldzie Kantaku i Romanie Nowaku, a także o tych trzydziestu, którzy dołączali do nich na poszczególnych etapach. Nie zabraknie w niej również relacji ze wzruszających spotkań z Polonią.

Kiedy w dniu 1 października 2011 roku licznie zebrani uroczyście witaliśmy „Solanusa" i jego załogę, byliśmy pewni, że uczestniczymy w ważnym wydarzeniu. Oto wrócił do kraju jacht i załoga, która po raz pierwszy w historii żeglarstwa polskiego opłynęła obie Ameryki, dołączając do ścisłej światowej czołówki tych, którzy tego dokonali.

Wiele razy zadawałem sobie pytanie, jakie stowarzyszenie na świecie jest najbardziej ekskluzywne, i nie znajdowałem jednoznacznej odpowiedzi. Ale dzisiaj już wiem. Wystarczy, że kapitan Radliński założy

Wspólne zdjęcie przed wyprawą (od lewej: Witold Kantak, Roman Nowak, Bronisław Radliński)

bractwo tych, którzy w jednym rejsie opłynęli obie Ameryki. Liczba uprawnionych na całym świecie będzie niewiele większa niż liczba palców u rąk.

Jacek Drozdowski

Ku dalekiej Północy

Za dwadzieścia lat bardziej będziesz żałował tego, czego nie zrobiłeś, niż tego, co zrobiłeś. Więc odwiąż liny, opuść bezpieczną przystań. Złap w żagle pomyślne wiatry. Podróżuj. Śnij. Odkrywaj.

(Mark Twain)

Jacht „Solanus" zapisał karty swojej historii dwoma wcześniejszymi wyprawami prowadzonymi przez kapitana Bronisława Radlińskiego: dookoła Spitsbergenu w 2001 roku, gdy osiągnął 81°06'N, 26°38'E oraz w 2003 roku, wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii, osiągając 79°05'N, 14°56'W. To podczas tych rejsów w głowach kapitana Radlińskiego i jego towarzyszy rodziła się myśl dokonania czegoś niezwykłego. Choć tak naprawdę, jak mówi sam Radliński, o wielkiej kilkumiesięcznej wyprawie myślano od czasu zwodowania w 1967 roku pierwszego bydgoskiego jachtu – „Eurosa". Wyprawa „Solanusa" rozpoczęła się 16 maja 2010 roku, choć tak naprawdę kilka lat wcześniej, gdy zapadła decyzja o jego remoncie właśnie pod kątem rejsu „życia" tego dzielnego jachtu i jego załogi.

Zwodowany w 1992 roku „Solanus" przed rejsem dookoła obu Ameryk przez Przejście Północno-Zachodnie i przylądek Horn wymagał kapitalnego remontu. Po trzynastu sezonach żeglarskich i kilku wyprawach polarnych mocno nadwerężony był przede wszystkim stalowy kadłub. Cztery najważniejsze wyprawy od zwodowania: do Narviku i na Lofoty w 1992 roku, dookoła Islandii w 1997 roku, dookoła Spitsbergenu

i wzdłuż wybrzeży Grenlandii, to ponad 17 tysięcy mil morskich po zimnych wodach, spotkania z lodami. Ponadto przez te lata jacht był także czarterowany na różne rejsy, także turystyczne. Armator, czyli LOTTO-Bydgostia-WSG, i jego prezes Zygfryd Żurawski przychylnym okiem patrzą zawsze na poczynania i plany sekcji żeglarskiej, więc nie dziwi fakt, że pomysł na kolejną wielką wyprawę i związany z tym konieczny remont spotkały się ze zrozumieniem.

– W 2005 roku w ostatnich dniach listopada wyciągnęliśmy jacht z wody – wspominał pod koniec remontu Radliński. – Przywieźliśmy go do Bydgoszczy i postawiliśmy na złomowisku firmy Depol, której właściciel, Wiesiek Zaleski, jest także żeglarzem i w ten sposób pomógł nam w przygotowaniach do kolejnej wielkiej wyprawy. Pamiętam, że gdy wjeżdżaliśmy na teren złomowiska, to wszyscy pracownicy wyszli oglądać i cieszyli się, że ich szef przywiózł tyle złomu: ale będzie kasa... Śmiałem się wtedy, mówiąc krótko: tylko mi go tknijcie... To był pierwszy remont jachtu od momentu zbudowania, który mu się po prostu należał. Gdy go budowaliśmy, chcieliśmy zrobić to szybko i w miarę tanio. Stąd blachy były takie a nie inne. Wymienionych zostało 70 procent blach, w całości „Solanus" jest prawie w 90 procentach nowy. Mamy prawie nowe maszty, grot został odnowiony, bezan jest nowiutki, wszystkie liny nowe nierdzewne. To musi wszystko lśnić, jacht musi być jedną z najładniejszych jednostek.

Taki ogrom prac wymagał odpowiednich środków. I tak jak przy budowie „Eurosa", potem „Zentka", „Solanus" zaczął się odradzać dzięki zaangażowaniu zapaleńców, przyjaciół, dzięki pieniądzom gromadzonym z każdego możliwego źródła. Jednak brak jednorazowego solidnego zastrzyku finansowego spowodował, że remont się przedłużał i wyprawa zaczęła się przesuwać w czasie. Planowany na trzy lata remont i start w 2009 roku ostatecznie przesunął się o cały rok.

– Dużo robiliśmy sami, własnymi rękami. Wycinaliśmy blachy przy pomocy paru dobrych spawaczy-żeglarzy, którzy za tę robotę też chcieli popływać. Przy dużej kasie zainwestowanej od razu mielibyśmy jacht gotowy w półtora sezonu i można byłoby pływać. Chociaż zarobiłby na siebie. A tak musieliśmy o rok odłożyć start – mówił kapitan Radliński.

„Solanus” sklarowany przed wyprawą

Dzwon „Solanusa” – uczestnik wszystkich rejsów i wypraw

Bałtyckie testy

Po prawie trzech sezonach prac na przyjaznym terenie Depolu 1 lipca 2009 roku jacht został uroczyście pożegnany i na specjalnej przyczepie pojechał do Górek Zachodnich. Tu został zwodowany następnego dnia i rozpoczęły się prace wykończeniowe; postawiono między innymi grot, zamontowano kopułę radaru i rolfok. Tak w relacji dla „Gazety Pomorskiej" mówił Radliński:

– Jacht jest gotów do wypłynięcia w 90 procentach. Nasi stolarze robią tzw. wykończeniówkę w środku, między innymi dopracowują półki w nawigacyjnej. Z grotem mieliśmy problem, bo był remontowany i przy stawianiu okazało się, że podstawa na dole jest o 15 centymetrów za krótka. Poradziliśmy sobie jednak i w tej chwili oba maszty, a więc grot i bezan stoją w pełnej okazałości. Mamy już zamontowaną tratwę ratunkową, z odpowiednim oczywiście atestem. Przed nami najwięcej teraz pracy „papierkowej", czyli uzyskanie pozostałych atestów. W poniedziałek lub wtorek przyjedzie inspektor Paweł Wencel z bydgoskiego oddziału Polskiego Rejestru Statków, który dozorował cały remont jachtu. Każda jednostka musi co pewien czas uzyskać świadectwo klasy jachtu. Sprawdzane jest między innymi poszycie, olinowanie, oś wału, praca silnika itp. Do uzyskania dokumentu potrzebna jest też próba przechyłowa, sprawdzenie stateczności jachtu. Polega to w skrócie na tym, że na topie grota mocuje się linę i ciągnie jacht tak, jakby chciało się go przewrócić na wodę. Za pomocą dynamometrów, dziś już elektronicznych, mierzy się siłę kąta przechyłu i na tej podstawie wylicza krzywą stateczności, która mówi, jaki jest zakres bezpieczeństwa, by przy danym wietrze jacht się nie przewrócił. Kiedy otrzymamy świadectwo klasy, przyjedzie inspektor z Głównego Urzędu Morskiego, który sprawdzi wszystkie wydane do tego momentu dokumenty i atesty i wyda kartę bezpieczeństwa „Solanusa". Pozostanie nam wówczas ubezpieczenie jachtu w „Warcie" i wtedy można będzie wyjść na morze. Mam nadzieję, że jeszcze przed 25 lipca uda nam się to zrobić, może w krótkim rejsie do Kłajpedy, by jacht sprawdzić już w normalnych warunkach. Potem będziemy pływać jak najwięcej, zabierając na początek w krótkie rejsy naszych przyjaciół – sponsorów,

tych wszystkich, którzy pomogli nam w remoncie jachtu czy to finansowo, czy też włożoną własną pracą.

Podczas tych rejsów testowana była między innymi kuchenka na ropę firmy Webasto, bo w długim rejsie załoga musiała mieć coś w zapasie, gdyby nie można było korzystać z kambuza.

– Trzeba było po prostu wszystko sprawdzić – wspominał Romek Nowak, który z Witkiem Kantakiem brał udział w pracach prawie od samego początku. – Silnik był również po kapitalnym remoncie, inna jest jego zabudowa. Stoi na amortyzatorach, więc trzeba było sprawdzić, czy i jak wytrzymają na przykład przechyły. Do października, a nawet listopada chcieliśmy nim „orać", żeby wszystkie mankamenty wyszły jak najszybciej. Wtedy przygotowania do następnego sezonu byłyby spokojniejsze, można by się zająć logistyką wyprawy i gromadzeniem pieniędzy na samą wyprawę.

Po zakończeniu wszelkich prac wykończeniowych, montowaniu między innymi radaru, GPS i tratwy ratunkowej, kolejnym etapem przygotowania jachtu do rejsów było jeszcze zdobycie wszystkich niezbędnych atestów, by „Solanus" mógł otrzymać tzw. świadectwo klasy, a na końcu kartę bezpieczeństwa wydaną przez Główny Urząd Morski. Okazało się też, że potrzebne było zezwolenie na radio UKF. Od czasu do czasu Radliński jeździł też do Bydgoszczy, bo wiele spraw „wychodziło" w trakcie pracy, jak na przykład to, że żeglarze nie zabrali zapasowego rumpla.

Nieocenioną pomoc załodze niósł komandor Bigaj, który ciągle dzwonił, jeździł i załatwiał „niemożliwe" od ręki. Ostatecznie wszystkie niezbędne dokumenty były gotowe 17 lipca 2009 roku.

Pierwszy poważniejszy rejs żeglarze LOTTO-Bydgostii zaplanowali do Kłajpedy. W niedzielę 19 lipca Radliński, Nowak i Kantak wyszli po raz pierwszy wyremontowanym jachtem w morze. Próba dopłynięcia do Kłajpedy niestety się nie powiodła.

– Ostatecznie nie dopłynęliśmy, bo wiał mocny zachodni wiatr i ryzykowaliśmy, że w drodze powrotnej możemy nie zdążyć na czas do portu – wyjaśnia Radliński. – W trakcie rejsu dokonaliśmy kolejnych poprawek i przeróbek. Okazało się na przykład, że wanty były niedokręcone. Przetestowaliśmy też instalację wodną i skorzystaliśmy pierwszy raz z prysznica. Jacht po remoncie stał się naprawdę wygodny, a to w długich rejsach nie będzie bez znaczenia.

Liczni przyjaciele przybyli pożegnać załogę „Solanusa”

Ostatnie zdjęcie przed wypłynięciem (od lewej: Zygfryd Żurawski, Stanisław Guzek, Roman Nowak, Bronisław Radliński, Witold Kantak, Antoni Bigaj)

Podziękowanie szkutnikowi z Górek Zachodnich, Marcelowi, za dobrą współpracę

Pierwszy oficer Roman Nowak – pożegnalne zdjęcie z rodziną

Pożegnalny uścisk dłoni prezesa Żurawskiego

Trzeci oficer Witold Kantak z rodziną – pożegnanie przed rejsem

Prezydent Bydgoszczy Konstanty Dombrowicz przekazuje flagę Bydgoszczy

Konstanty Dombrowicz i Krzysztof Sikora – ostatni goście na jachcie przed rejsem

Krzysztof Sikora ofiarował pamiątkowe albumy

Ilona Urbanyi podarowała kapitanowi pluszowego miśka Lucky

„Solanus” opuszcza Górki Zachodnie

Załoga stawia żagle

Pożegnanie z Gdańskiem

Nareszcie! Cumy rzucone...

Po ponad czterech latach od slipowania w Górkach Zachodnich, przewiezieniu do Bydgoszczy i ponownym zwodowaniu, 16 maja 2010 roku „Solanus" wyruszył z portu w swoją wielką podróż. Załogę w pierwszym etapie stanowili: Bronisław Radliński – kapitan, Roman Nowak – pierwszy oficer, Stanisław Guzek – drugi oficer, Witold Kantak – trzeci oficer, Violetta Sobacka, Anna Tataruch, Marek Nowak – członkowie załogi.

Po wypłynięciu z Górek „Solanus" zacumował na krótko w Kołobrzegu, by naprawić usterki w układzie napędowym, potem

Kołobrzeg – pierwsze slipowanie

Już pod pełnymi żaglami

Ania Tataruch na wachcie z kapitanem

Żeglowanie to czysta przyjemność – stwierdza Violetta Sobacka

Pamiątkowe zdjęcie w Kopenhadze

w Kopenhadze, gdzie uzupełniono mapy, a także na kilka godzin w Helsingør i wreszcie 28 maja dopłynął do Skagen, gdzie nastąpiła pierwsza częściowa wymiana załogi: Annę Tataruch, Violettę Sobacką i Marka Nowaka zastąpili: Odon Mikułan i Kazimierz Stasiński. Do Reykjaviku jacht dopłynął 13 czerwca, cumując po drodze w norweskim Larvik (29 maja), Lerwick na Szetlandach (4 czerwca), a po trzech dniach w Thorshavn na Wyspach Owczych. To zwyczajowe miejsca postoju bydgoskich jachtów podczas wypraw na Północ.

W Reykjaviku nastąpiło pierwsze oficjalne spotkanie z przedstawicielem polskiego rządu Konsulem Generalnym RP panią Danutą Szostak. Kapitan omówił trasę i cel wyprawy, a komandor Bigaj wręczył książkę *Port macierzysty Bydgoszcz*, przygotowaną specjalnie w związku z wyprawą. W dniu 17 czerwca załoga wzięła udział w uroczystościach Święta Niepodległości – największego święta narodowego Islandii.

– Spotkaliśmy się z dużym zainteresowaniem mieszkających tu Polaków. Ich życzliwość, a szczególnie żeglarzy: Olgierda, Łukasza i Izabeli, jest ogromna. Dzięki nim załatwienie każdej sprawy staje się bardzo proste – informował kapitan Radliński.

Tu także po raz pierwszy pod dużym znakiem zapytania stanęły losy wyprawy przez Przejście Północno-Zachodnie. Z rejsu z powodów

Skagen – zabytkowa latarnia morska

Stanisław Guzek sprawdza stan zapasów

Wyspy Owcze

Reykjavik

Islandia – tęcza przy wodospadzie Gullfoss

Wodospad Gullfoss

Spotkanie z panią konsul RP w Reykjaviku Danutą Szostak

Gejzery na Islandii

Spotkanie w konsulacie RP w Reykjaviku

osobistych zrezygnował drugi oficer Staszek Guzek. Dla pozostałej trójki było to zaskoczenie, ale przede wszystkim ogromne utrudnienie. Plan wyprawy zakładał, że w całym rejsie popłynie czteroosobowa stała załoga, którą na poszczególnych etapach będą wspierać inni żeglarze.

– Musieliśmy mocno się zastanowić, co robić dalej – mówi Radliński. – Nie będę zdradzał szczegółów rozmów, jednak już wówczas uznaliśmy, że płyniemy dalej, bez względu na wszystko, we trzech. Jeśli ktoś dołączy, to dobrze, jeśli nie, też sobie poradzimy.

W Reykjaviku oprócz Guzka, zgodnie z planem zeszli Mikułan i Stasiński, a ich miejsce na trzecim etapie do Nuuk na Grenlandii zajęli: Antoni Bigaj oraz Barbara i Krzysztof Kowalewscy.

W drodze na Grenlandię

Po kilku dniach postoju i zwykłych jachtowych pracach 19 czerwca wyprawa ruszyła w kierunku Grenlandii.

Ekspresowo na Grenlandię

W sprzyjających warunkach żeglugi 27 czerwca jacht dopłynął do pierwszego portu na Grenlandii – Qaqortoq, założonego w 1775 roku przez norweskiego handlarza Andersa Olsena. W jego pobliżu znajdują się ruiny Hvalsey, najbardziej znanej osady wikingów na Grenlandii.

Na odcinku z Reykjaviku „Solanus" ustanowił rekord dobowy – 144 mile, dzięki wiatrom początkowo 3–6°B z dobrego kierunku, a potem nawet 8°B. Później przyszła flauta i po włączeniu silnika, podziwiając fiord i góry lodowe, załoga dotarła do portu.

Przy lodowcu w pobliżu Qaqortoq

Góra lodowa „zakotwiczona" u wejścia do Qaqortoq

Qaqortoq – widok na marinę...

...i na piękne osiedle nad słodkim jeziorem

Port rybacki w Nuuk

Kościół w Paamiut na Grenlandii

Po trzydniowym postoju w Qaqortoq jacht wyruszył w kierunku przystani Paamiut, gdzie zameldował się 4 lipca, by znów po krótkim postoju 9 lipca dopłynąć do Nuuk (duń. Godthåb – Dobra Nadzieja), stolicy Grenlandii, największego jej miasta, liczącego około 17 tysięcy mieszkańców. Tu do załogi dołączyli: Monika Witkowska i Jacek Mrowicki.

– Nie chcieliśmy ryzykować żeglugi przez Przejście Północno-Zachodnie w trzy osoby – wspomina Bigaj. – Monikę spotkaliśmy na Islandii, gdzie zgłosiła swój akces, i kiedy zrezygnował Staszek, naturalnym krokiem było zaproponowanie jej dołączenia do załogi, po wcześniejszej oczywiście akceptacji stałej załogi. To był bowiem podstawowy warunek dla nowych członków załogi, że muszą zostać przyjęci przez Bronka, Romka i Tolka.

Paamiut
04–05.07.2010
Qaqortoq
27–30.06.2010
Nuuk
09–13.07.2010
Ilulissat
17.07–06.08.2010
Upernavik
09–10.08.2010
Reykjavik
13–19.06.2010
Thorshavn
07–08.06.2010
Lerwick
04–04.06.2010
Larvik
29–30.05.2010
Skagen
27–28.05.2010
Kopenhaga
24–25.05.2010
Gdańsk Górki Zachodnie
wyjście 16.05.2010
MORZE BAFFINA
MORZE GRENLANDZKIE
MORZE NORWESKIE
MORZE BAREN
MORZE BAŁTYCKIE
ISLANDIA
KOPENHAGA
SZTOKHOLM
HELSINKI
LENINGRAD
ARCHANGIELSK
MURMAŃSK
RYGA
KOWNO
WARSZAWA
GDAŃSK
HAMBURG
OSLO
Bergen
Aberdeen
EDYNBURG
Cieśnina Davisa

Monika Witkowska

Przez lody i mgły w Przejściu Północno-Zachodnim

Na „Solanusa" trafiłam poniekąd przez przypadek. Byłam w załodze planującej rejs przez Przejście Północno-Wschodnie, ale że nie doszedł on do skutku, „wylądowałam" na Przejściu Północno-Zachodnim. W sumie jestem wdzięczna takiemu zrządzeniu losu. Trasa, którą przepłynęliśmy między Grenlandią a Alaską, jest dużo ciekawsza od żeglugi przy brzegach Rosji, a co najważniejsze – miałam okazję spędzić niemal trzy miesiące w fantastycznej załodze i na świetnie spisującym się w każdych warunkach jachcie.

10 lipca, Nuuk (Grenlandia). Po dość długiej podróży, z dwiema przesiadkami, dotarliśmy wreszcie do Nuuk (duńs. Godthåb), stolicy Grenlandii. Leciałam wraz z Jackiem Mrowickim, który też dołączał do załogi. Po wyjściu z lotniska trochę kłopotliwe okazało się wyjaśnienie kierowcy taksówki, że chcemy jechać do portu. Ani angielskie słowo „harbour", ani też „port" i „marina" nie było dla niego zrozumiałe, jak to jest zaś po duńsku lub tym bardziej po grenlandzku, nie wiedzieliśmy. Ponieważ najbardziej skuteczne są najprostsze rozwiązania, pomógł rysunek jachtu.

Na jachcie powitał nas pełniący funkcję pierwszego oficera Romek Nowak, który na wstępie zapowiedział, że na obiad jesteśmy zaproszeni do mieszkającego w pobliżu portu polskiego małżeństwa lekarzy. Tam też spotkaliśmy resztę załogi, witając się niczym starzy znajomi

Z Polakami w Nuuk

(choć wcześniej widzieliśmy się tylko raz, kiedy będąc w Reykjaviku, wpadłam do portu odwiedzić stojącego tam „Solanusa"). Renata i Zbyszek Mościccy, którzy nas gościli, okazali się przesympatyczną parą, a obiad był pyszny i typowo polski (rosół, schabowy, domowe ciasto z owocami).

11 lipca, Nuuk. Niedziela. Ponieważ zabrałam się do robienia śniadania, uświadomiono mi, że zgodnie z jachtową „świecką tradycją", jeśli jest niedziela, to musi być jajecznica. Skoro tak, to była, na polskim bekonie. Przy śniadaniu tak się zagadaliśmy, że ledwo zdążyliśmy na umówione spotkanie z miejscowymi Polakami, którzy postanowili zabrać nas na mszę do miejscowego kościoła. To jedyna na całej Grenlandii parafia katolicka, bo wyspa jest ogólnie luterańska. Kościół wygląda jak zwykły dom, tyle że z wielkim krzyżem. Księdzem jest Walter – młodziutki przystojny Argentyńczyk, a co do uczestników

Polonia z Nuuk na pokładzie „Solanusa"

nabożeństwa, to zebrało się piętnaście osób, z czego jedną trzecią stanowiła nasza załoga.

Po wyjściu z kościoła przeszliśmy się trochę po mieście, które, licząc 15 tys. mieszkańców, jest największą metropolią na największej wyspie świata. Kiedy wróciliśmy na „Solanusa", zrobiło się bardzo „polsko", bo do grupy, z którą byliśmy w kościele i na spacerze (poza naszą załogą jeszcze Renia i Zbyszek oraz Gosia, która jest tu położną), dołączył jeszcze Piotr – także lekarz, młody chłopak Mirek ze swoją żoną Filipinką z ich polsko-filipińsko-grenlandzkim dzieckiem, a potem jeszcze ksiądz, który okazał się wyjątkowo sympatyczny. Zaprosiliśmy ich wszystkich na obiad przygotowany przez samego kapitana Bronka. Menu: ziemniaki z mięsem z weków jeszcze z kraju i polskie ogórki kiszone. Takiego tłoku na „Solanusie" nie było od wypłynięcia z Polski. Spotkanie zakończyło wyjście całej załogi do domu Renaty i Zbyszka na mecz

finałowy piłkarskich Mistrzostw Świata. Przy okazji sprawdziliśmy z Romkiem w Internecie komunikaty lodowe, ale nie było żadnych rewelacji. Z komunikatów wynikało, że w kanadyjskich cieśninach było jeszcze dużo lodu, ale już powoli topniał.

Miś Lucky rzeczywiście przynosi nam szczęście

13 lipca, wyjście z Nuuk. Już na morzu! Chociaż w Nuuk było bardzo miło (dzięki naszym rodakom), każdy żeglarz wie, że lepiej w portach za długo nie stać. Swoją drogą podczas postoju nieźle się napracowaliśmy. Każdy z nas miał jakieś indywidualne zadania – ja jako drugi oficer miałam na głowie zaopatrzenie i sztauowanie jachtu. Wyjście z portu odbyło się z całym tradycyjnym ceremoniałem, co oznacza symboliczny kieliszek rumu wylanego za burtę dla ułaskawienia Neptuna.

Moja pierwsza wachta minęła całkiem miło, bo ciągle się coś działo. Zerkaliśmy na otoczone górami znikające za rufą Nuuk, pojawiły się foczki, potem zaś pierwsze growlery (pływające bloki lodowe). Kapitan zaznajomił mnie z misiem-pluszakiem, siedzącym przy oknie w nawigacyjnej. To prezent od córki nieżyjącego Zbyszka Urbanyiego, dziennikarza i zapalonego żeglarza, autora kilku książek żeglarskich, który swego czasu pływał na „Solanusie", a wcześniej na słynnym „Eurosie". Teraz wychodząc na wachtę, głaszczę misia-maskotkę – na szczęście!

14 lipca, w drodze z Nuuk do Ilulissat. Świtówka minęła mi pod znakiem zmagań z klejącymi się oczami. Nawet stojąc przy sterze przysypiałam, choć bryzgi fal, które co jakiś czas dostawałam prosto w twarz, brutalnie mnie budziły.

Prędkość była całkiem niezła: 5–6 węzłów, przy wietrze o sile mniej więcej 6°B. Szkoda tylko, że tak szaro i ponuro, a do tego padało, właściwie nie padało, ale lało…

Przy lodowcu Ilulissat na Grenlandii

Fala rzucała nami tak, że ubranie się na wachtę to istna ekwilibrystyka, a zrobienie czegoś w kambuzie (akurat padło na mnie) to wyzwanie do potęgi. Na szczęście ekipa nie jest jedzeniowo wymagająca – śniadanie skończyło się na kanapkach wręczanych każdemu do ręki (wystawione na stół produkty mogłyby „odlecieć"), na obiad zaś był „meksykański kociołek" ze słoika.

15 lipca, sztormowo. Nad ranem przekroczyliśmy krąg polarny, czyli równoleżnik 66°33'39"N. Uczciliśmy to okolicznościowym przydziałem naszych ulubionych czekoladowych batoników.

Dzień zaczęłam o północy, przy czym w rzeczywistości był to dzień, bo trudno mówić o nocy, gdy nie ma ciemności (na Grenlandii trwały „białe noce"). Miałam tak zwaną psią wachtę (od północy do czwartej rano), czyli za wiele nie pospałam. Na szczęście na wachcie spać mi się nie chciało, bo warunki były sztormowe, co potwierdza pojawiająca się w dzienniku jachtowym w rubryce „siła wiatru" liczba osiem.

Sztorm sztormowi oczywiście nie równy – wiem coś o tym, bo już trochę przy bardzo silnych wiatrach popływałam (włącznie z tajfunem

Monika nawet w pobliżu lodowca ciągle coś pisze

przy wybrzeżach Japonii i sztormem z szesnastometrowymi falami koło Falklandów). Tym razem płynęliśmy baksztagiem (wiatr od rufy), a choć fale naprawdę były spore, płynęło się dobrze, ze sporą prędkością. Przy zjeździe z jednej z fal log pokazał 14,5 węzła!

17 lipca, podejście do Ilulissat. Wpłynęliśmy na wody zatoki Disko, jednego z najpiękniejszych rejonów Grenlandii. Z każdą godziną pojawiało się coraz więcej gór lodowych, odrywających się od pobliskiego lodowca. Piękne i dostojne pokazują ponad powierzchnią wody zaledwie jedną dziewiątą swojej bryły. W każdym razie powiedzenie „wierzchołek góry lodowej" jest jak najbardziej właściwe. Góry są niesamowite – każda inna, nie tylko białe, ale urozmaicone odcieniami zieleni i błękitu. Do portu zostało jakieś 20 mil. Płynęliśmy na silniku, bo wiatr zupełnie siadł, a woda bardziej przypominała powierzchnię wielkiego lustra niż ocean.

Widok osady Ilulissat

18 lipca, Ilulissat. W Ilulissat planowaliśmy dłuższy postój, bo niestety wystąpiły problemy z silnikiem i trzeba było w celu naprawy wyciągnąć go z jachtu. Port jest wyjątkowo tłoczny i ruchliwy. Pełno w nim zwłaszcza malutkich motorówek wykorzystywanych między innymi do polowań na foki. My stanęliśmy burta w burtę z dużym kutrem duńskim. Jego kapitan i zarazem właściciel, sympatyczny Hens, od razu zdobył naszą sympatię, zapraszając do skorzystania ze swojego prysznica oraz na szklankę kakao i ciasteczka.

Zabudowane kolorowymi domami Ilulissat jest drugą co do wielkości miejscowością Grenlandii – mieszka tu 4,5 tys. osób. Niewiele mniej niż mieszkańców jest w Ilulissat psów. Psiaki są śliczne – mają pyszczki niczym u miśków i grube, gęste futro. Rzecz jasna nikt ich nie traktuje jako domowych pupili, tylko jako psy do pracy, a ściślej – siłę pociągową do sań. Zimą takie psie zaprzęgi to na Grenlandii dość powszechny środek trans-

Port w Ilulissat jest wyjątkowo tłoczny i ruchliwy

Kościół luterański w Ilulissat

„Solanus" przy nabrzeżu rybackim w Ilulissat

Cyrulik w Ilulissat – Jacek

portu, przy ulicach są nawet znaki ostrzegawcze „Uwaga, sanie".

19 lipca, Ilulissat. Przedpołudnie minęło nam na różnych pracach pokładowych i podpokładowych, po obiedzie natomiast wybraliśmy się na wycieczkę. Wszyscy oprócz kapitana, który widocznie postanowił odpocząć od załogi. Przeszliśmy siedmiokilometrowy szlak prowadzący najpierw wzdłuż Icefjordu, potem odbijający w głąb lądu, do jeziorka przypominającego trochę nasze tatrzańskie stawy, i na koniec przez malowniczy wąwóz wracający do Ilulissat. Dobrze nam zrobiła ta eskapada, wszak na jachcie nie ma okazji do długich spacerów.

Trzeba wykorzystać ostatnie ciepłe dni – Tolek maluje pokład

27 lipca, Ilulissat. Coraz bardziej mieliśmy dość stania w porcie. Żeglarze tacy są – na morzu tęsknią za portem, a gdy za długo w nim pozostają, chcą wracać na morze. Na szczęście było jakieś światełko w tunelu – za trzy dni miały być dostarczone części do silnika, za tydzień mieliśmy mieć nasz telefon satelitarny i będzie można zacząć realnie myśleć o wypłynięciu. Niestety mapki lodowe ściągane z Internetu były nie najlepsze – cieśniny kanadyjskie wciąż zablokowane przez lody, chociaż już powoli odpuszczały. Przy Pond Inlet, pierwszym porcie Przejścia Północno-Zachodniego, już nie było tego znienawidzonego przez nas czerwonego koloru oznaczającego na mapie bardzo gruby stały lód – zrobiło się zielono („chudszy" lód), co już dobrze wróżyło.

Monika z malutkim alaskanem

Niekiedy helikopter jest tu niezbędny

Bez psów w Arktyce trudno przeżyć

28 lipca, Ilulissat. W ramach testowania naszego pontonu wypłynęliśmy z Romkiem na krótką wycieczkę, tylko do główek portu, a tu nagle zza lodowych gór wyłoniły się żagle! Była to nasza znajoma z Nuuk – szwedzka „Anna", którą z łatwością rozpoznaliśmy po jej charakterystycznym kadłubie typu szpicgat. Dziesięć minut później kapitan „Anny" Börje siedział już w naszej mesie na kawie. Miłe są takie żeglarskie znajomości.

30 lipca, Ilulissat. Czułam się jak w stoczni remontowej. Od samego rana trwały prace przy silniku, już na pełnych obrotach (naszych, nie silnika). Poprzedniego dnia doleciał do nas na kilka dni Mirek Nowak – klubowy bosman i spec od silników, a że czas gonił, od razu wziął się do pracy. O godzinie 9.30 byliśmy umówieni z Flemingiem, fachowcem od mobilnego dźwigu, który miał wyciągnąć naszą ważącą 700 kg

Tak na Grenlandii suszą ryby

machinę, co łatwe nie było, bo znajdujący się pod podłogą silnik „Solanusa" w całości nijak nie mieści się w zejściówce. Akcja z dźwigiem trwała półtorej godziny, choć staraliśmy się, aby było to jak najkrócej, bo każda minuta pracy dźwigu słono kosztuje.

1 sierpnia, Ilulissat. Mimo niedzieli trwały wytężone prace przy silniku. Tematem ubocznym, który w pewnym momencie przerodził się w hit dnia, stał się wieloryb, a właściwie kawał mięsa, jaki dostaliśmy w prezencie od Hensa, kapitana duńskiego kutra. Główny problem polegał na tym, że nikt z nas nie wiedział, jak takiego wieloryba przyrządzić. Ktoś rzucił, żeby usmażyć jak zwykłą rybę, ale przecież wieloryb to nie ryba. Jego mięso jest koloru bordowego i przypomina wołowinę.

Ostatecznie podzieliliśmy się zadaniami. Romek, który miał wachtę kambuzową, obrał ziemniaki, ja zrobiłam surówkę, a za mięso zabrał

Po naprawieniu usterki w silniku trzeba go teraz wstawić, co jest nie lada sztuką

się osobiście kapitan! Muszę powiedzieć, że Bronek włożył w tego wieloryba dużo serca i pracy – natarł poćwiartowane kawały czosnkiem, posypał masą przypraw, podsmażył cebulę, a efekt był naprawdę wyśmienity. Nawet zaproszony na kolację Börje stwierdził, że wieloryb à la Bronek smakował lepiej niż u rodowitych Inuitów.

2 sierpnia, Ilulissat. Tego dnia najważniejszą sprawą było wstawienie z powrotem na jacht silnika. Znowu przyjechał dźwig, zjawili się liczni kibice (turyści i Inuici z fabryki ryb) i rozpoczęła się skomplikowana operacja, trwająca tym razem tylko godzinę. Było spokojniej niż w piątek, bo tym razem nic się nie urwało i ogólnie wszyscy lepiej wiedzieli, co i jak zrobić, by było sprawniej. Wstawienie silnika od razu poprawiło nam humory, bo to znaczyło, że wypłynięcie w dalszą drogę stało się realne.

Góry lodowe przybierają niespodziewane kształty

5 sierpnia, Ilulissat. Stojący z nami burta w burtę Szwedzi z „Anny" i Luc z francuskiego jachtu „Roxane" już od kilku dni zapowiadali wypłynięcie, ale dopiero tego dnia o piątej rano rzeczywiście oddali cumy. Na miejsce Jacka Mrowickiego, który 20 lipca odleciał do kraju, przybył nowy członek załogi – Damian Chorążewicz.

Dzień zaczęliśmy wcześnie i bardzo pracowicie. Panowie coś jeszcze przeglądali w silniku i w kablach, ja kontynuowałam rozpoczętą poprzedniego dnia inwentaryzację prowiantu. Zajęłam się głównie margarynami, dżemami i pasztetami, które powpadały w najgłębsze zakamarki zęzy. Najwięcej było rybek – około 150 puszek. Dobrze było też z chlebem – zostało prawie sto bochenków wiezionych z Polski. Dzięki specjalnej recepturze wypieku i sposobowi pakowania (dziękujemy bydgoskiej piekarni „Siódemka"!) wciąż był to chleb idealny do spożycia – nie czerstwiał, nie pleśniał.

„Solanus" na tle lodowca – zdjęcie wykonane z „Anny"

Szwedzki jacht „Anna" na tle lodowca

„Solanus" pośród lodów

W ramach sprawdzenia silnika zrobiliśmy sobie wycieczkowy rejsik do odległej o jakieś 15 mil osady Rodebay – nazwa w wersji duńskiej, albo Oqaatsut – w wersji inuickiej. Wyjście z Ilulissat i przekonanie się, że silnik działa, dobrze wpłynęło na psychikę – od razu polepszyły się humory, a Tolka Kantaka nie można było odciągnąć od steru. Po prostu człowiek morza pełną duszą, na morzu jest w pełni szczęśliwy.

W drodze powrotnej podpłynęliśmy jeszcze w okolice Icefjordu pożegnać się z górami lodowymi. Nie ma sensu powtarzać frazesów, że góry lodowe są przepiękne, ale rzeczywiście takie są.

6 sierpnia, Ilulissat, wyjście w morze. Jak zwykle przed wypłynięciem mieliśmy zwariowany dzień. Trzeba było zrobić ostatnie zakupy, zgrać z Internetu mapki pogodowe, zatankować wodę i paliwo, wykąpać się – bo nie wiadomo, kiedy będzie następna okazja. Ja do tego

Świecąca góra lodowa to widok należący do rzadkości

„Biała tęcza" – niezwykłe zjawisko

Nie ma to jak kubek gorącej zupy

miałam wachtę kambuzową, a przed wyjściem oznacza to więcej pracy niż normalnie, jako że trzeba tak wszystko przygotować, aby na fali nic nie latało.

Pożegnaliśmy się z Mirkiem, który w południe odleciał do Polski. Przez tydzień pomagał nam naprawiać silnik, a przy okazji pomógł też w innych technicznych sprawach, bo o „Solanusie" wie on chyba wszystko.

7 sierpnia, w drodze do Upernavik. Byliśmy szczęśliwi, że wreszcie wypłynęliśmy z Ilulissat po trzech tygodniach postoju i zwątpień, czy da się przywrócić silnik do działania. Jako atrakcję porannej wachty mieliśmy śliczny wschód słońca. Słońce otoczone aureolą czerwonych chmur wynurzało się zza wysepki o skomplikowanej nazwie Arveprin-

Musi być czas na czytanie książek i pisanie listów

sens Ejland. Z drugiej strony mieliśmy wyspę Disko, która ciągnie się około 80 mil. Ciekawie wygląda – skalisty masyw pokrywa lodowiec tworzący lekko przybrudzoną białą czapę, wystającą prawie 900 metrów ponad wodą.

Gór lodowych wciąż mieliśmy pod dostatkiem. Co jakiś czas słychać było głuchy łoskot – to znak, że któraś z nich pęka. Jednak nie udało nam się zobaczyć, jak się przewracają. Za to hałas, jaki robią, jest niezwykły – przypominający grzmoty, a jeśli to mała górka – wystrzały myśliwskie.

8 sierpnia, około 50 mil od Upernavik. Przez cały dzień było mgliście. Nie bez powodu na angielskiej mapie, którą mieliśmy, nazywa się ten rejon „morzem mgieł". Ma to jednak wiele uroku. Przebijające się

Z wizytą na szwedzkim jachcie „Anna"

przez mgłę słoneczko powoduje powstawanie czegoś w rodzaju białej tęczy. Taka niby półaureola, albo brama do królestwa lodowego. Na mojej południowej wachcie trzymany kurs wprowadzał mnie idealnie w taką niezwykłą „bramę". Przepłynąć się przez nią nie da – ciągle jest w pewnej odległości, ciągle w oddaleniu, niedościgniona i niedostępna.

Poziom adrenaliny podniosło nam niezwykłe spotkanie z górą lodową. We mgle w ogóle nie była widoczna. Wyłoniła się nagle i niespodziewanie, około 100 metrów od nas, wielka i groźna, prosto na kursie. Z wyminięciem jej nie było problemu, ale widok spowitej mgłą białej ściany zrobił na wszystkich wielkie wrażenie. Chociaż muszę przyznać, że trochę się przestraszyliśmy. Normalnie zbliżanie się góry lodowej można wyczuć, poniekąd intuicyjnie, zwiastują ją też pływające bloki lodowe, ale ponieważ byliśmy zajęci akcją przy żaglach, niespecjalnie lustrowaliśmy otoczenie. Nauczka: trzeba bardziej uważać!

„Solanus" w Upernavik w towarzystwie jachtu szwedzkiego i francuskiego

9 sierpnia, Upernavik (północna Grenlandia). Jednak spotkaliśmy się! Znowu stały burta w burtę trzy jachty: nasz „Solanus", szwedzka „Anna" i „Roxane" Francuza. Byliśmy jeszcze w sporej odległości od portu, kiedy kapitan przez lornetkę zobaczył maszty dwóch jachtów. Od razu wiedzieliśmy, że to oni.

Jak zwykle w porcie pierwsze godziny minęły na rozpoznaniu sytuacji. Trzeba było załatwić dostęp do prądu, dowiedzieć się, gdzie jest sklep, bankomat, możliwości tankowania paliwa i wody itp. Damian pracował nad przystosowaniem naszego telefonu satelitarnego do odbioru mapek lodowych i udało się.

Niewątpliwą atrakcją dnia była kąpiel. W porcie żadnych łazienek nie było, ale załatwiliśmy możliwość kąpieli za 20 koron od osoby (około 10 zł) w lokalnym... szpitalu.

Otarcie o growlera grozi rozdarciem cienkich blach poszycia

10 sierpnia, kierunek Kanada. O godzinie 20.00 wypłynęliśmy z Upernavik. Przed samym wypłynięciem byliśmy jeszcze na jachcie u Szwedów na pożegnalnej herbatce. Jak na razie wiatry były dla nas niekorzystne – bardzo słabe, od północy, ale potem miało być lepiej, miały się odkręcić na silniejsze południowe. Tak czy owak to, co było do tej pory, stanowiło tylko łagodny wstęp do arktycznego żeglowania. Prawdziwa szkoła przetrwania miała się dopiero zacząć.

Mapa, którą posługiwaliśmy się, to nie była zwykła mapa, ale prawdziwie historyczna. I nie jest istotne to, że stara (wydana przez Kanadyjczyków w 1969 roku, co nie ma specjalnego znaczenia, bo morze się przez ten czas nie zmieniło), ważne jest to, że na tej mapie nawigowała załoga „Gedanii", dowodzona przez kapitana Dariusza Boguckiego. Od rejsu „Gedanii" minęły już 33 lata! Muszę powiedzieć, że z wielkim szacunkiem patrzyłam na te wykreślone przez żeglarzy z „Gedanii" pozycje,

tym bardziej że zwłaszcza w tamtych czasach ich rejs był rzeczywiście dużym wyczynem. Gdyby nie to, że w porcie Resolute zostali zawróceni przez Kanadyjczyków (byli z niewłaściwego bloku politycznego), mieli szansę przepłynąć Przejście Północno-Zachodnie jako trzecia w świecie i pierwsza polska jednostka.

11 sierpnia, na Morzu Baffina. Morze Baffina to rozległa część północnego Atlantyku, którą trzeba pokonać na odcinku około 400 mil. Znowu weszliśmy w morski rytm codziennego funkcjonowania – jak nie wachta to odsypianie zarwanych nocy.

Zrobiło się zimno, ale tylko na zewnątrz, bo dzięki włączonemu webasto pod pokładem roznosiło się przyjemne ciepełko. Pod postawionymi żaglami sprawdzaliśmy naszego „Pintę" – jak kapitan nazwał samoster. Mówił o nim jak o członku załogi, podkreślając jego dodatkowe zalety: ani jeść nie woła, ani nie nawymyśla, ani nie gada głupot. Faktycznie „Pinta" spisywał się rewelacyjnie. Trzymał kurs względem wiatru na tyle dobrze, że bez problemów można było zejść pod pokład ogrzać się czy zjeść posiłek, oczywiście kontrolując od czasu do czasu, czy nie ma zagrożenia spotkania z górami lodowymi czy z innymi statkami. Góry były, statków nie widzieliśmy.

12 sierpnia, około 200 mil od brzegów Kanady. Zeszłam z wachty i próbowałam odtajać. Sterowałam prawie trzy godziny, z małą przerwą, gdy Tolek zmienił mnie na jakiś czas, żebym się ogrzała.

Pierwsza godzina tej wachty należy do moich najpiękniejszych chwil przeżytych na morzu. Wpłynęliśmy w pole lodowe i kiedy wyszłam na pokład, ujrzałam ocean naszpikowany mnóstwem growlerów tudzież gór lodowych. Było tego tyle, że z daleka tworzył się iluzoryczny lodowo-śniegowy mur. Wyglądało to niesamowicie. Takiego nagromadzenia pływającego lodu nie pamiętam nawet z rejsu na „Starym" wokół Hornu i na Antarktydę. Taki widok wkrótce miał się stać dla nas codziennością, ale wiadomo, że pierwszy raz zawsze robi największe wrażenie. Na pierwszy rzut oka zamknięta lodem linia widnokręgu wydawała się nie do przebrnięcia, jednak w rzeczywistości można było znaleźć w niej różne kanały i slalomem między lodowymi krami jakoś przedzierać się w pożądanym kierunku. Kiedy kanały były wąskie albo

Porty w Arktyce istnieją tylko na mapach – na kotwicy w Pond Inlet

nachodziła mgła, na pokład wychodził kapitan i stojąc „na oku" podpowiadał, jak sterować.

Te growlery trochę różniły się od tych spotkanych w okolicy Ilulissat. Przede wszystkim są bardziej błękitne (choć to może kwestia padania światła), a pod wodą bardziej rozłożyste. Trzeba uważać, aby nie płynąć za blisko nich i nie nadziać się na takie lodowe „mielizny".

13 sierpnia, około 65 mil od brzegów Kanady. Całkiem sympatyczny dzień i to mimo że trzynastego, piątek. Kiedy ktoś z załogi zwrócił na to uwagę, pocieszyłam, że tutaj przynajmniej czarny kot nam nie przebiegnie drogi. Co najwyżej miś polarny przepłynie na krze.

Miałam wachtę kambuzową, co nie było niczym szczególnym, poza odkryciem, że ryż gotowany w wodzie morskiej to jednak kiepski pomysł. W ramach oszczędności wody słodkiej eksperymentowaliśmy

różne warianty. Mycie naczyń w wodzie zaburtowej to była u nas norma – każdy się przyzwyczaił, że pierwszy łyk kawy czy herbaty jest z tego powodu nieco słonawy. Gotowanie ziemniaków w wodzie zaburtowej też wychodziło całkiem nieźle, nie trzeba ich przynajmniej solić (ziemniaków mieliśmy jednak mało i zostawialiśmy je tylko na niedzielę). A ryż z zaburtówki zjeść się da, ale smak jest kwaśno-gorzki.

14 sierpnia, na dojściu do Pond Inlet. Brzegi Kanady pierwszy zobaczył Damian. Od dłuższego czasu płynęliśmy cieśniną, mając z lewej burty Ziemię Baffina, a z prawej Wyspę Bylota. Ich brzegi wyglądają podobnie – są to wzgórza, z których gdzieniegdzie „spływają" jęzory niewielkich lodowców. Jak wysokie są wzgórza, za bardzo nie było widać, bo ich czubki tonęły we mgle, ale na tyle wysokie, że skutecznie nas chroniły od zimnych wiatrów, doskwierających nam na otwartym morzu. Oficjalnie już wpłynęliśmy w Przejście Północno-Zachodnie.

Zawsze przy dojściu do portu odczuwa się jakieś specyficzne podniecenie, ciekawość, co w nim zastaniemy, jakich ludzi spotkamy. Tak było i tym razem – mimo późnej nocy nawet ochota na sen nam odeszła. Inna sprawa, że zbyt wiele po określeniu „port" w tym wypadku nie mogliśmy sobie obiecywać. Z *Locji Admiralicji* wynika, że to niewielka osada inuicka, w której mieszka około 1200 osób. Nawet nabrzeża jako takiego nie ma – trzeba stać na kotwicy, a na ląd przeprawiać się pontonem.

15 sierpnia, Pond Inlet. Przy śniadaniu kapitan uroczyście wręczył Damianowi 1 euro. To nagroda za wypatrzenie lądu po przejściu Zatoki Baffina, dla podtrzymania tradycji obowiązującej w dawnych czasach na żaglowcach. Marynarz, który pierwszy wypatrzył ląd, dostawał złotego dukata; jedno euro też jest częściowo złote, więc dukata z powodzeniem może zastępować.

Pozwoliłam sobie na mały prysznic i czysta, ubrana w świeży zestaw ciuchów, mogłam wybrać się na ląd w celach formalno-reprezentacyjnych, bo trzeba było dokonać odprawy granicznej załogi. Kiedy spuściliśmy na wodę nasz ponton, pojawili się spotkani poprzedniego dnia u wejścia do cieśniny Nowozelandczycy, którzy kotwiczyli w pobliżu nas. Podczas krótkiej rozmowy dowiedzieliśmy się, że ich

Przebić się przez lód za wszelką cenę; „Anna" (przed dziobem) ma ten sam problem

motorowe cudo nazywa się tajemniczo „T 6" i planują przebyć jak najszybciej Przejście Północno-Zachodnie do Seattle w USA. Żeby było im łatwiej, mieli do dyspozycji (tu omal nie usiadłam z wrażenia) malutki helikopter, z którego wypatrywali pól lodowych! Jakby tego było mało, prowadził ich profesjonalny, znający teren, specjalnie wynajęty pilot lodowy. Zaprosiłam ich na kawę, ale kiedy wróciliśmy z posterunku policji, Nowozelandczyków już nie było. Szkoda! Jak się jednak okazało, przed odpłynięciem przywieźli nam butelkę wina.

16 sierpnia, Pond Inlet, wyjście w Eclipse Sound. Zaraz po śniadaniu wybraliśmy się na ląd załatwiać różne sprawy. Było to o tyle proste, że w Pond Inlet wszystko znajduje się w jednym miejscu, a konkretnie w blaszanym hangarze, w którym pod jednym dachem jest poczta i kilka sklepów, w tym także supermarket. Co ciekawe – na zakupy

Wspólnie z „Anną" ustalamy dalszą taktykę

przyjeżdża się quadami. Świetnie z prowadzeniem radzą sobie panie, wożąc na tych terenowych pojazdach nie tylko pakunki, ale także swoje pociechy. Kiedy wracaliśmy ze sklepu i ledwo zipiąc taszczyłam ciężki plecak, a Romek dwa wielkie kanistry z wodą, nagle podjechała do nas quadem Inuitka, proponując podwiezienie! Zupełnie bezinteresownie, choć wcale nie jestem przekonana, czy było jej po drodze.

Również Kanadyjczycy, których trochę w Pond Inlet mieszka, dawali wyrazy życzliwości. Kiedy czekaliśmy na ponton, którym Damian miał nas zabrać z powrotem na jacht, podeszła młoda dziewczyna i zaproponowała, aby przyjść do jej rodziny na noc i przespać się w normalnych domowych warunkach. Dwa razy się upewniałam, czy się nie przesłyszałam, ale nie! Podziękowałam sympatycznej panience i powiedziałam, że to bardzo miłe, ale niestety zaraz podnosimy kotwicę i odpływamy. Kanadyjka była dosyć przerażona, bo zaczęło już dość

Lawirowanie między dużymi growlerami

mocno wiać i utworzyły się spore fale. Na koniec jeszcze raz powtórzyła, że w razie potrzeby nawet w środku nocy można jej rodzinę obudzić i wprowadzić się pod ich dach. Przyznaję, wzruszyła mnie...

Decyzja o odpłynięciu była już nieodwracalnie podjęta, pomimo rzeczywiście nie najlepszych warunków pogodowych. Wypłynęliśmy zaraz po kolacji, ponaglani przez Tolka, który nie kryje, że nie lubi portów. Tolek powoli odzyskiwał dobry nastrój, tym bardziej że szliśmy w ładnym przechyle, pchani do przodu przez fok i bezan. Przechył zrobił trochę zamieszania w kambuzie udowadniając, że talerz z nietłukliwego ponoć duraleksu jednak może się stłuc, ale co tam takie straty przy szczęśliwych oczach Tolka.

17 sierpnia, w cieśninie Navy Board Inlet. Po dwudziestu godzinach od opuszczenia Pond Inlet przepłynęliśmy 50 mil. Może nie za wiele, ale mieliśmy dość silny wiatr od dziobu, więc musieliśmy przedzierać

Bosak to podstawowe narzędzie do torowania drogi

się pod fale. Niestety, w pewnym momencie zastopowało nas. W ciągu trzech godzin mojej wachty nie przesunęliśmy się praktycznie nic. To okropne – steruję, ręce mnie bolą, bo trzeba pokonać opór wody, kręcę kółkiem w prawo i w lewo (kręcić trzeba, aby skontrować uderzenia fal), a i tak ciągle na trawersie mam ten sam lodowiec. Lodowiec jest dość malowniczy, ale ile czasu można oglądać ten sam widok?

19 sierpnia, u brzegów wyspy Devon. Przez noc przeszliśmy w poprzek cieśninę Lancaster i płynęliśmy wzdłuż jej północnych krańców, mając z prawej burty widok na oświetlone przez słońce góry wyspy Devon. To dosłownie „góry stołowe" (ze ściętymi wierzchołkami), tak przy tym surowe i dziewicze, że trudno oderwać od nich wzrok. Środkiem cieśniny płynąć nie mogliśmy, były na niej bowiem pola lodowe, które sprawiały, że zamknięte było dojście do Resolute, planowanego

Szwedzki „Ariel" też w opresji

przez nas jako następny port. Wyglądało na to, że trzeba z Resolute zrezygnować i płynąć tam, gdzie się da.

Wiatr, jak to się mawia w żeglarstwie, „zdechł", ale w nocy to dopiero była jazda! Na wachcie do północy szliśmy pięknym baksztagiem 7–8 węzłów, i to na samym bezanie i foku. Wiało równe 6°B (w porywach więcej), a przechył mieliśmy taki, że trzeba się było nieźle zapierać, aby utrzymać względny pion. Stojąc za sterem czułam się, jakbym powoziła rydwanem zaprzęgniętym w rącze rumaki, pędzące gdzieś przed siebie z zawrotną prędkością. Pędziliśmy zalewani co chwila przewalającymi się przez pokład spienionymi falami. Naprawdę żal było odchodzić od steru. Lubię takie baksztagowe fale, które na przemian to wnoszą jacht na góry wody, to sprawiają, że się z tych gór zjeżdża, czemu towarzyszą przypominające wycie odgłosy morza i wiatru. Inna sprawa, że bak-

sztagowa jazda zachwyca tylko tych na pokładzie, bo tych na dole zdecydowanie mniej. Przy kolacji skok na takiej fali doprowadził do katapultowania się słoika z dżemem, którego część zawartości wylądowała w koi Romka – będzie mu można teraz życzyć „słodkich snów".

Żeglarz z „Ariela" z wysokości salingu wypatruje wolnej wody

20 sierpnia, w Barrow Strait. Znowu przecinaliśmy w poprzek cieśninę łączącą Atlantyk, a dokładniej Morze Baffina z Morzem Beauforta. W stosunku do kursu z poprzedniego dnia płynęliśmy w stronę przeciwną, czyli z północy na południe. Do miejsca, w którym znaleźliśmy się, cieśnina nazywała się Lancaster Sound, od tego miejsca zaś jest to już Barrow Strait. Znowu otaczały nas lody. Wpłynęliśmy w nie po raz pierwszy poprzedniego dnia po południu, jednak było bardzo przyjemnie, bo kluczenie między growlerami przy średniej koncentracji lodu to była dla nas już wręcz frajda.

Po południu zrobiło się ciężko, a przy okazji brzydko. Sceneria stała się szarobura, bo niebo zasłoniła gruba warstwa chmur, a zimno takie, że trudno dłużej wytrzymać na pokładzie. Do tego jeszcze było wilgotno, co sprawiało, że choć nie padało, i tak wszystko przesiąknęło wilgocią. Kiedy po półtorej godziny stania za sterem kapitan zaproponował mi podmianę, nie kryłam radości z kwadransa w cieplutkim wnętrzu jachtu. W którymś folderze z Pond Inlet przeczytałam, że najcieplejszym miesiącem jest w tym rejonie lipiec; średnie temperatury wahają się wówczas od +1°C do +9°C, choć było jakieś rekordowe lato, kiedy

Szwedzki jacht „Anna" w lodach

zanotowano +20°C! We wrześniu zaczyna się mocno ochładzać i statystyczne średnie temperatury spadają już poniżej zera stopni. Najzimniej jest w lutym – średnia temperatura wynosi od –28°C do –35°C, a rekordowa dochodzi do –52°C!

Najgorzej marzły mi ręce i stopy i to mimo zakładanych podwójnych rękawic, a także dwu par skarpet oraz myśliwskich kaloszy wyściełanych ciepłym owczym futerkiem. Głowę chroniłam czapką z podwójnego polaru, na którą zakładałam jeszcze kaptur sztormiaka. Wyglądałam i czułam się jak kokon albo kosmonauta.

Pod pokładem jednym z naszych sposobów na chłody była herbatka o smaku grzanego wina. Procentów w niej żadnych nie było, ale zapach wina dawał się wyczuć. No i jak smakowała! Te herbatki to prezent od naszych znajomych – Zbyszka i Reni z grenlandzkiego Nuuk.

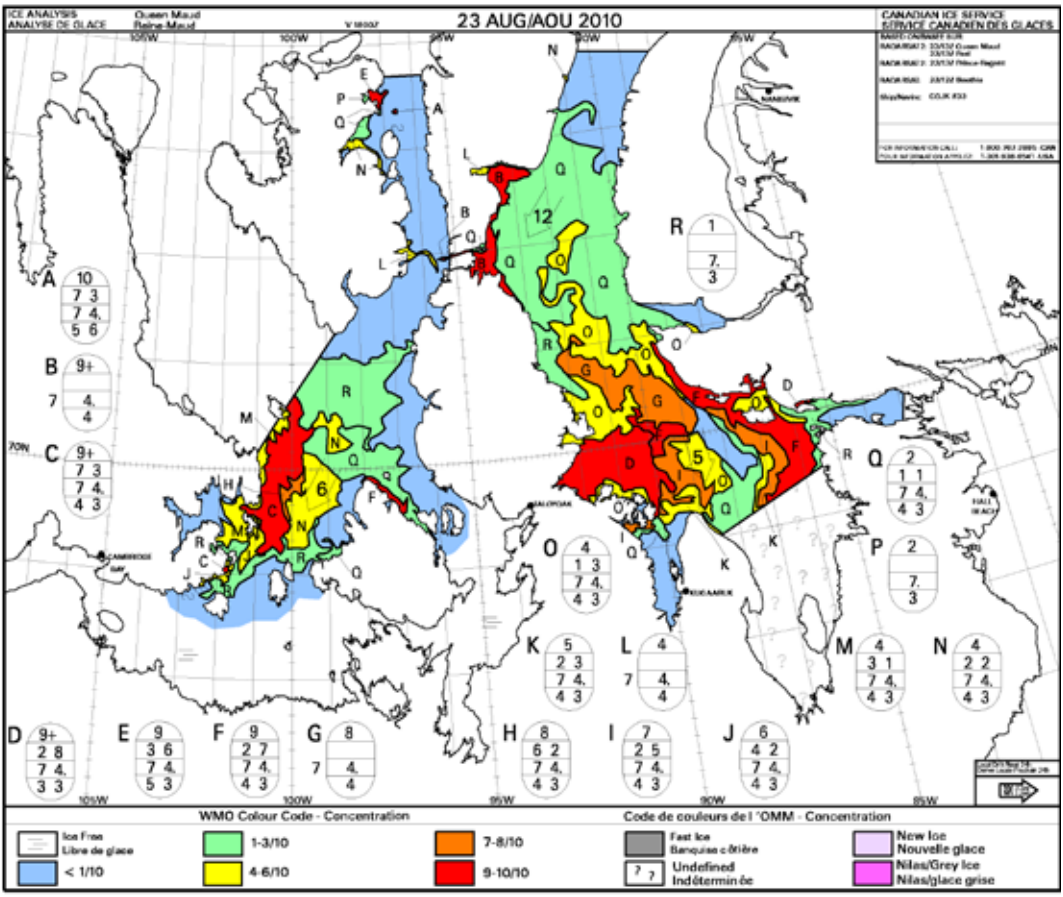
21 sierpnia, w Peel Sound. Przyszedł satelitarny sms od Szwedów z „Anny", którzy pochwalili się, że widzieli białego niedźwiedzia i to z odległości zaledwie 30 metrów. Akurat wrócili z wycieczki na ląd i już z jachtu dostrzegli, że w miejscu, gdzie wcześniej leżał ich ponton, przechadzał się wielki biały futrzak.

Nanosząc na mapę nasze położenie, odkryłam, że jesteśmy bardzo blisko Portu Strzeleckiego (Strzelecki Harbour). Miło zobaczyć polską nazwę w tak dalekim od naszego kraju zakątku świata.

Zaczęliśmy żyć myślą o zbliżającym się porcie. Kapitan marzył o kupnie kończących mu się papierosów, my z Romkiem o prysznicu i możliwości uprania ciuchów, Damian nie sprecyzował, na czym najbardziej mu zależy. Poza tym wszyscy cieszyliśmy się, że znowu będzie można zadzwonić i spokojnie porozmawiać z rodzinami.

Misia spotkaliśmy tylko w muzeum w Gjoa Haven

22 sierpnia, koło Cieśniny Bellota. Tego dnia mieliśmy prawdziwy „lodowy hard-core". W każdym razie emocje mieliśmy spore. Nie tylko my, bo spotkaliśmy się w tych lodach w sumie w trzy jachty. Z „Anną" umówiliśmy się już wcześniej, natomiast drugi szwedzki jacht, „Ariel", czekał w tym rejonie na poprawę sytuacji lodowej już od kilku dni. Wyglądało to dość koszmarnie. Od brzegu do brzegu cieśninę przegradzał pas zbitych kawałów lodu. Takie nawarstwienie kry wydawało się nie do przepłynięcia. Wolnej wody było bardzo mało – nieliczne korytarze, przy czym



Mapa lodowa z 23 sierpnia 2010 roku: widoczny jęzor lodowy wysunięty z Cieśniny Bellota, który narobił tyle zamieszania

żaden z nich nie był otwarty na stałe, bo lód co chwila się przemieszczał. Trudno było zdecydować, co zrobić, tym bardziej że „Ariel" właśnie wrócił z nieudanej próby opłynięcia owej lodowej bariery.

Pierwszy do ataku ruszył Börje z „Anny". Pokombinował, delikatnie się w owych krach z pomocą silnika poprzepychał i jakoś przeszedł! Chcieliśmy iść zaraz za nim, ale nim się zdecydowaliśmy, korytarz wolnej wody zrobiony przez kadłub „Anny" ponownie został przez lody zamknięty. Drudzy zaryzykowali żeglarze „Ariela". Przyjęli bardzo dobrą taktykę – w celu obserwacji terenu jednego z żeglarzy wciągnęli na maszt. Kilka razy wydawało się, że zostali przez lody zakleszczeni, tu i ówdzie przytarli o growlery, ale w końcu przeszli!

Nie było wyboru – musieliśmy spróbować i my. Pierwsza próba się nie udała i trzeba było się wycofać, bo utknęliśmy w ślepej uliczce. Było bojowo, w ruch poszły bosaki, ale jakoś się udało. Było nam miło, że choć akcja zajęła trochę czasu, „Anna" na nas czekała, co znaczyło, że w razie czego można było liczyć na pomoc. Kiedy już wypłynęliśmy na wolną wodę, cieszyliśmy się jak dzieci.

Mieszkanka Gjoa Haven (Arktyka Kanadyjska) ze swoim maleństwem

23 sierpnia, w James Ross Strait. Właśnie zeszłam z popołudniowej wachty. Morze gładkie jak stół, kompletny sztil, więc szliśmy na silniku. Damian zamotał na kole sterowym system różnych linek, dzięki którym mieliśmy naszą wersję autopilota.

Płynęliśmy bardzo blisko brzegów półwyspu Boothia. Dziwne wybrzeże. Skończyły się już malownicze góry i schodzące do morza lodowce. Brzeg jest niski, przypomina goły, zupełnie bezdrzewny wał przeciwpowodziowy lub dochodzącą do morza pustynię.

Do Gjoa Haven było coraz bliżej. Palaczom (Bronkowi i Damianowi) zostały po trzy ostatnie papierosy. Przeprowadzali kalkulacje, jak nimi rozporządzać, aby dotrwać do zakupów w porcie. Mieliśmy nadzieję być tam następnego dnia na wieczór. Spotkaliśmy statek kanadyjskiego Coast Guard. Wielka, biało-czerwona jednostka, z małym helikopterkiem na pokładzie podpłynęła do nas całkiem blisko, marynarze nas obfotografowali, a na koniec zapytali przez VHF-kę, czy wszystko w porządku i czy nie potrzebujemy mapek lodowych.

Tylu jachtów naraz Gjoa Haven dawno nie widziało

25 sierpnia, Gjoa Haven. Takiego „zlotu" jachtów nawet najstarsi mieszkańcy Gjoa Haven nie pamiętali. Tak przynajmniej mówili. W malowniczej zatoczce stały na kotwicy (innej możliwości z braku nabrzeża nie ma) cztery jednostki. Oprócz nas byli jeszcze nasi znajomi z dwóch szwedzkich jachtów oraz fińska „Sarema", na której żeglowało sympatyczne małżeństwo ze śmiesznym psiakiem.

Gjoa Haven to nazwa pochodząca z języka norweskiego i oznacza „port statku „Gjøa". Jest to nazwa jachtu Roalda Amundsena, na którym sławny norweski polarnik i jego kompani spędzili w tym miejscu dwie zimy (1903–1905). Całkiem niedawno, w latach 1986–1987, zimował tu także „Vagabond II", który płynął przez Przejście Północno-Zachodnie wprawdzie pod francuską banderą, ale z pierwszą na tych terenach polską załogą (Janusz Kurbiel, Wojciech Jacobson oraz nieżyjący już Ludomir Mączka). Jacobson, należący do największych autorytetów

Tęcza w Arktyce też ma inny kolor

polarnej żeglugi, był jednym z naszych doradców. Drugim był Wojtek Wejer z Toronto, który zasypywał nas e-mailami z mnóstwem porad praktycznych. Gjoa Haven to niewielka mieścina – liczy około tysiąca mieszkańców.

Przedpołudnie zajęło nam załatwianie różnych spraw jachtowych. Po południu był czas wolny, który wykorzystaliśmy przede wszystkim na spacer i zwiedzanie miejscowego muzeum poświęconego pierwszym badaczom tych terenów. Najwięcej pamiątek dotyczy oczywiście Amundsena, którego popiersie z charakterystycznym krzywym nosem jest stałym obiektem przy fotografiach pod hasłem „ja i Amundsen".

27 sierpnia, między Wyspą Króla Williama i Victoria Island. Gjoa Haven opuściliśmy poprzedniego dnia zaraz po obiedzie, w nocy zaś przeszliśmy Simpson Strait. Jest to cieśnina zaliczana do najtrudniejszych

odcinków Przejścia Północno-Zachodniego. Problem stanowią liczne w niej płycizny, skały i wysepki, a do tego prądy, według *Locji Admiralicji* w niektórych miejscach dochodzące do 7 węzłów.

Zaczęła się walka z czasem, by jak najszybciej wydostać się z Arktyki, uciekając przed szybko nadchodzącą tu jesienią (i zimą). Z naszych pobieżnych obliczeń wynikało, że z Cambridge Bay, czyli najbliższego portu, do Vancouver pozostało jeszcze jakieś 4200 mil.

Arktyka dała nam lekcję pokory i pokazała, że nie należy się zbyt wcześnie cieszyć, gdy wszystko idzie dobrze. Zaczęło się od tego, że najpierw przyszedł sms od Börje, że znowu robi się „lodowo". Wkrótce już w tych lodach siedzieliśmy. Cała psia wachta minęła nam z Romkiem i wspomagającym nas kapitanem pod hasłem kręcenia się w lodowym labiryncie. Na dodatek było ciemno i mgliście, nie mówiąc o tym, że depresyjnie nieprzyjemnie i do tego diabelnie zimno. To kręcenie się w kółko było naprawdę irytujące, gdy przychodził moment, że już cieszyliśmy się korytarzem wolnej wody, pojawiała się nowa lodowa bariera i znowu byliśmy w ślepej uliczce.

29–30 sierpnia, Cambridge Bay. Spodobał mi się ten port. Sama osada nic szczególnego, ale za to od samego początku trafiliśmy na wspaniałych ludzi. Każda przeprawa pontonem na brzeg to okazja, aby spotkać kogoś zainteresowanego, pytającego skąd jesteśmy, jak się żegluje, czy było dużo lodu. Ludzie proponowali pomoc, zapraszali na kawę, oferowali możliwość skorzystania z Internetu czy wyprania rzeczy. Miłe…

Po sąsiedzku z nami kotwiczyła też „Anna". Okazało się, że Börje został w podbramkowej sytuacji, bo niespodziewanie opuścił go jego załogant, a on musiał dopłynąć do Tuktoyaktuk, gdzie zostawiał swój jacht na zimę. W tej sytuacji poprosił kapitana, by go wspomóc na tym odcinku jakąś osobą z naszej załogi. Na ogół nie praktykuje się „wypożyczania" członków załogi, więc gdyby nie chodziło o Börje, nie mielibyśmy skrupułów, by odmówić. Z Börje jednak byliśmy bardzo zżyci (tym bardziej że on też często nam pomagał), a poza tym każdy z nas wie, że pływanie na tych akwenach w pojedynkę nie jest bezpiecznym pomysłem.

W końcu wypadło na mnie i przesiadłam się na „Annę". Rozczulił mnie Tolek, który patrząc, jak wskakuję na ponton, którym Börje mnie zabierał, rzucił:

Cambridge Bay – taki pojazd asfaltu nie potrzebuje

– Córciu, jak ci będzie źle, to od razu dzwoń…

Umówiliśmy się, że dwa razy dziennie będę podawała pozycję, na której aktualnie będziemy.

1 września, w cieśninie Dease Strait. Aż trudno było uwierzyć, że to arktyczny pierwszy września. Termometr wskazywał 20 stopni, a słońce tak przygrzewało, że chodziłam po pokładzie w koszulce z krótkimi rękawami. Na „Annie" wachtowaliśmy w pojedynkę, ze zmianą co pięć godzin. Robiłam wszystko, aby pokazać, że na załogę „Solanusa" można liczyć.

Niesamowite wrażenia przyniosła noc. Akurat sterowałam, kiedy na niebie pojawiły się dziwne „chmury". Wyglądało to jak deszcz meteorytów, potem jednak pionowe smugi zaczęły przybierać coraz bardziej fantastyczne kształty, stały się dużo wyraźniejsze i nabrały zielonkawych odcieni. Nie miałam już wątpliwości – to była najprawdziwsza

Ostatnie spotkanie „Anny" i „Solanusa" w Tuktoyaktuk

zorza polarna! Nie mogłam oderwać oczu od widoku nieba. Gapiłam się niczym zahipnotyzowana, a kiedy Börje około pierwszej w nocy przyszedł mnie zmienić, stwierdziłam, że szkoda przy takim spektaklu schodzić pod pokład, i położyłam się w śpiworku na pokładzie.

7 września, na Morzu Beauforta. Mając z lewej burty Tuktoyaktuk Peninsula, płynęliśmy już w dwa jachty. Miło było znowu zobaczyć „Solanusa", bo stęskniłam się już za swoją „macierzystą jednostką" i załogą. Dzieliła nas odległość około dwóch mil, ale ponieważ była dobra widoczność, mieliśmy siebie w zasięgu wzroku, nie mówiąc o tym, że można było spokojnie porozmawiać przez radio. Bronek żartował, iż dobrze byłoby się umówić, kto pierwszy będzie wchodził do portu, żeby nie było tak, że na pustym oceanie dojdzie do zderzenia dwóch zaprzyjaźnionych jachtów.

8 września, Tuktoyaktuk. Spędziliśmy tam 24 godziny. To ostatni kanadyjski port w Przejściu Północno-Zachodnim, następny będzie już amerykański. Jest to sympatyczna osada, rozciągnięta na krańcu wąskiego cypelka. Trudno się tu zgubić, bo z obu stron jest morze, a przez całą „metropolię" liczącą około 900 mieszkańców biegnie jedna główna droga. Asfaltu oczywiście nie ma.

W Tuktoyaktuk poroża można znaleźć wszędzie

Nazwa „Tuktoyaktuk" w tłumaczeniu z języka inuickiego znaczy: „o wyglądzie jak karibu" (samo „*tuktu*" to karibu, czyli tutejsza odmiana renifera). W dawnych czasach był to ważny teren polowań na te rogacze, ale nie tylko, bo miejscowi Inuici słynęli również z polowań na wieloryby.

O godzinie 21.50 podnieśliśmy kotwicę. Wcześniej wypiliśmy jeszcze pożegnalną herbatkę z Börje, zjedliśmy przyniesione przez niego pyszne babeczki i trzeba było się żegnać. Przykro było rozstawać się. Minęło ponad dwa miesiące od pierwszego spotkania „Anny" i „Solanusa", a my ciągle trzymaliśmy się razem, naprawdę jak dobrzy kumple. Tolek powiedział szwedzkiemu kapitanowi, że bardzo go ceni za jego sposób żeglowania. Börje też się z nami zżył. Byliśmy już bardzo daleko, a fotografując „Annę" moim teleobiektywem widziałam, że szwedzki kapitan ciągle siedział na pokładzie i patrzył, jak wypływamy.

9 września, na Morzu Beauforta, około 55 mil za Tuktoyaktuk. To miał być nasz najdłuższy przelot – około 1200 mil. Następny planowany port to już Nome na Alasce, gdzie wraz z Damianem mieliśmy się rozstać z „Solanusem" i wracać do kraju.

Morze Beauforta dało nam taryfę ulgową. Ale wiedzieliśmy, że w naturze musi być równowaga i gdzieś tam dalej pewnie dostaniemy w kość…

Na Morzu Beauforta; Damian próbuje złowić coś na obiad

W ramach zadowolenia z dobrej pogody Damian zrobił pyszny popcorn. W otrzymanej od Börje paczce pożegnalnej znaleźliśmy między innymi ziarna kukurydzy i mieliśmy urozmaicone menu. Damian, który miał wachtę kambuzową, liczył, że może po takim podwieczorku nie będziemy już chcieli kolacji, ale szybko został wyprowadzony z błędu.

11 września, na Morzu Beauforta. Znowu „plaża". Kompletny sztil, błękitne niebo, cieplutko. Nikt by nie uwierzył, że tak może wyglądać jesienne Morze Beauforta w daleko na północ wysuniętej Arktyce. Po dość długiej żegludze na silniku trzeba było dać mu trochę odpocząć, tak więc kolebaliśmy się na zupełnie gładkiej wodzie, a nasz log pokazywał liczbę 0,0. W takich warunkach chce się siedzieć na pokładzie. W nocy też było ładnie. Podczas psiej wachty zrobiliśmy sobie z Tolkiem sesję wyszukiwania różnych gwiazdozbiorów. Dokładnie ponad

Chwila spokoju na Morzu Beauforta

masztem mieliśmy Wielki Wóz, obok Mały Wóz z Gwiazdą Polarną, wyszukaliśmy też Smoka, pas Oriona, a bliżej rufy zbiorowisko Plejad i oczywiście niezawodną, najjaśniej świecącą Wenus.

Świeciło również morze. Co jakiś czas pokazywały się w wodzie pojedyncze niby-iskierki, co do których mieliśmy różne domysły. Według Romka i Damiana to były małe meduzy, według mnie raczej plankton. Arktyka jest pełna różnych, zaskakujących często zjawisk. Tolek mówił, że widział odbicie morza… na chmurach. Poprzedniej nocy natomiast pojawiła się dziwna biała poświata. Aż mnie zmroziło – przypominało to znany nam dobrze widok zbliżającego się pola lodowego. Ponieważ było mgliście i trudno było wyczuć, czy to tajemnicze „coś" jest przed nami w odległości pół mili, czy pięciu mil, na wszelki wypadek wywołałam spod pokładu Romka.

– Czy widzisz to samo co ja? – zapytałam.

Romek wziął lornetkę i przyglądał się dłuższą chwilę. Wiedziałam, że też się obawia, by nie okazało się, że to bariera kry. Minęło stresujące pół godziny, zanim przekonaliśmy się, że to jednak tylko złudzenie, a dokładniej chmury – biała poświata pod pierzyną wyższych, ciemnych obłoków. Chmury często potrafią zbić z tropu. W nocy bardzo często przypominają brzeg. Taka trochę morska fatamorgana.

12 września, na Morzu Beauforta. Żeby nie było za dobrze, po sympatycznej, słonecznej aurze zrobiło się zimno, mgliście i nieprzyjemnie wilgotno. Jedynym plusem było to, że zaczęło wiać, chociaż i tak ciągnął nas „osiołek" – jak Bronek nazywał silnik. Niestety, mieliśmy przeciwny wiatr, a na halsowanie nie było czasu, tym bardziej że jedyny hals jeszcze w miarę do przyjęcia ze względu na kierunek i tak prowadził w pole lodowe, którego skrajem szliśmy.

Pogoda barowa czy jak kto woli – telewizyjna, choć ani baru, ani telewizji nie widzieliśmy już od dawna. Ciągle tylko mgła, mżawka i chłód, ale przecież nikt nie obiecywał, że będzie łatwo.

14 września, na Morzu Czukockim. Wreszcie udało się przejść Point Barrow – cypelek będący najbardziej na północ wysuniętym krańcem USA (71°23'N). Tym samym zostawiliśmy już za sobą Morze Beauforta i wpłynęliśmy na Morze Czukockie. I jedno, i drugie jest częścią Oceanu Arktycznego. Dopadł nas mały sztormik. Według wskazań wiatromierza wiało z siłą 18,7 m/sek., co oznacza jakieś 37 węzłów, czyli według tabelki w dzienniku jachtowym pełne 8°B. Dobrze, że wiało już z dobrego kierunku, czyli od rufy. Lubię takie pływanie – dynamiczną żeglugę na fali, głośne drgania takielunku, ryk morza. Na pokład wychodziliśmy w pasach asekuracyjnych, przy sterze przypinając się do specjalnie do tego celu zrobionych okuć, a przy pracach na pokładzie do przeciągniętej przez cały pokład stalowej lifeliny. Co do przypinania się nawet nie było żadnego odgórnego nakazu – wszyscy zdawali sobie sprawę, że to w ich dobrze pojętym interesie. Szczerze mówiąc, miałam już okazję być zmyta przez falę przelewającą się przez pokład – dawno temu przy przechodzeniu Pacyfiku na „Zawiszy Czarnym". Przerażona zatrzymałam się na relingu, z głową w spienionej wodzie. Była to dobra szkoła i nigdy już do czegoś takiego wolałabym nie dopuścić.

Przez Morze Czukockie

15 września, na Morzu Czukockim. Arktyka nie chciała nas wypuścić. Sztorm się wprawdzie skończył, ale morze było „zbełtane", trudno było się przebijać pod fale i przeciwny prąd. Wszystko wskazywało na to, że ten prąd miał nam towarzyszyć cały czas. Na mapkach w *Locji Admiralicji* widać, że w tym rejonie jego prędkość może wynosić nawet 2,5 węzła.

18 września, na Morzu Czukockim. Chwilowo dobra pogoda znalazła odzwierciedlenie w naszych dobrych humorach. Przy popołudniowej herbatce wymyśliliśmy, że warto wreszcie zrobić zdjęcia „Solanusa" z masztu. Uzgodniliśmy kolejność wysokościowej wycieczki – najpierw ja, potem kapitan. Rzecz jasna „zdobycie" salingów nie jest specjalnie trudne, jeśli ma się kolegów, którzy wciągną na ławeczce bosmańskiej. Jedyny problem to to, że u góry nieźle buja, a więc trzeba trochę siły i równowagi. Ale widok z góry był fantastyczny – prujący fale Morza Czukockiego „Solanus" wyglądał naprawdę imponująco.

Na Morzu Czukockim; tym razem sam kapitan wjeżdża na maszt

19 września, około 50 mil od kręgu polarnego. Od rana świąteczny nastrój. Nie dlatego, że znowu niedziela, ale dlatego, że mieliśmy nadzieję – gdyby Pan Ocean pozwolił – wraz z przecięciem koła podbiegunowego północnego (równoleżnik 66°33'N) i przejściem Cieśniny Beringa tego dnia oficjalnie zamknąć Przejście Północno-Zachodnie.

Upiekliśmy z Damianem specjalne ciasto okolicznościowe, w piekarniku pachniały pięknie chleby. Nawet pogoda dopisywała. Słońce, umiarkowana fala i wiatr wreszcie odkręcił na północno-wschodni, czyli dla nas korzystny. Niestety, niepokojąco szybko zaczął spadać wskaźnik barometru – w ciągu ostatnich pięciu godzin o dobre cztery kreski. Nie wróżyło to za dobrze...

O godzinie 17.56 zakończyliśmy żeglugę przez Przejście Północno-Zachodnie. Z lecącego w dół barometru nic specjalnego nie wynikło. Wprawdzie wiatr rzeczywiście przybrał na sile, ale nie na huraganowy – doszło do 7°B, czyli w sam raz. Dosłownie śmigaliśmy na falach,

Załoga na linii kręgu polarnego

w efektownym przechyle, przy połówkowym wietrze. Trudno było się dopchać do steru, każdy po kolei deklarował, że chętnie posteruje.

Linię koła podbiegunowego przeciął Romek. Już kilka godzin wcześniej co chwila ktoś spoglądał na GPS i relacjonował, ile mil jeszcze zostało do wyczekiwanej chwili. Próbowaliśmy dla zabicia czasu odespać zarwaną wachtami noc, ale jakoś nikomu nie udawało się zasnąć. Nawet nie dlatego, że pod pokładem rzucało jak diabli i trzeba było nieźle walczyć z przeciążeniami, aby nie wylecieć z koi. Głównym powodem było po prostu podekscytowanie. Ze względu na świetną prędkość (7–8 węzłów) i błyskawicznie pokonywane mile, pytania: „czy już?", były jak najbardziej uzasadnione. W końcu kiedy było wiadomo, że „prawie już", wygrzebaliśmy się w sztormiakach na pokład. Sztormiaki były rzeczywiście potrzebne, bo co rusz wchodziła na pokład fala i co jakiś czas dostawało się pianą w twarz. Nie tak jak sześć lat temu przy Hornie

podczas rejsu na „Starym", kiedy zakładaliśmy sztormiaki, chociaż była flauta, żeby na zdjęciach wyglądało bardziej „bojowo".

Oczywiście uwieczniłam na zdjęciu GPS z magicznym dla nas równoleżnikiem 66°33'39" szerokości geograficznej północnej, bo taką współrzędną właśnie ma koło podbiegunowe.

Dla uczczenia tego wydarzenia wyciągnęłam zakamuflowany u mnie w koi, w tajemnicy przed załogą, rum. Oczywiście dla Neptuna za burtę też trochę wylaliśmy. Do tego było upieczone ciasto i obiecane wcześniej batoniki. W końcu jak święto, to święto!

20 września, na Morzu Beringa. Okazało się, że wcale nie tak łatwo przejść Cieśninę Beringa. Problem stanowi przeciwny prąd. Wydaje się, że płyniemy całkiem szybko, a tymczasem nasz log pokazuje, że efektywna prędkość wynosi zaledwie 1,5 węzła. Kiedy wstawałam przed czwartą rano na wachtę, widziałam brzegi Przylądka Księcia Walii. O godzinie 12.30 w południe wciąż widziałam to samo.

Ów przylądek, będący najbardziej na zachód wysuniętym krańcem Alaski, wyznacza jeden kraniec Cieśniny Beringa, od drugiej natomiast strony jest Mys Deżneva (po naszemu Przylądek Dieżniewa), co z kolei stanowi najbardziej na wschód wysunięty kraniec Syberii.

Bezdrzewne brązowe grzbiety Przylądka Księcia Walii mieliśmy dosłownie niemal na wyciągnięcie ręki. Był to pierwszy amerykański ląd, jaki widzieliśmy – do tej pory mieliśmy widoki tylko na bliższe i dalsze morze.

Widok morza nie nudzi. W nocy było przepięknie. Cudownie rozgwieżdżone niebo, z moim ulubionym gwiazdozbiorem Oriona, jakby śledzącym nasz kurs, i niezwykły księżyc. Tutaj jest on trochę inny niż u nas – ma nieco inny odcień i jest lekko zdeformowany. Tolek porównał go do piłki od rugby.

Tolek z namaszczeniem wyrzucił w wody Cieśniny Beringa butelkę z napisanym przeze mnie listem od załogi. Butelka była nie byle jaka – po rumie wypitym przy przecięciu koła podbiegunowego, list zaś napisany po polsku, angielsku i rosyjsku wyjaśniał, że to z „Solanusa", polskiego jachtu, a kto morską przesyłkę znajdzie, proszony jest o kontakt. Ciekawe, czy trafi w czyjeś ręce, czy skończy żywot na jakichś skałach lub bryłach lodowych.

W Cieśninie Beringa Tolek wrzucił do wody list w butelce. Może ktoś go znajdzie...

21 września, na podejściu do Nome. Morze Beringa to już Pacyfik. Cały dzień płynęliśmy blisko brzegu. Niezwykły jest tamtejszy krajobraz – iście księżycowe góry, które kojarzą się bardziej z krajobrazami znanymi z Półwyspu Arabskiego niż z wyobrażeniami o Alasce.

Bliskość brzegu została wymuszona przez prąd. Ponieważ w nocy ciągle walczyliśmy z przeciwnym prądem, a do tego wiatr odkręcił się na wschodni, czyli dla nas niekorzystny, zaczęliśmy kombinować, jak płynąć efektywniej. Okazało się, że prąd przy brzegu zanikł, więc nam odpowiadała żegluga blisko brzegu. Inna sprawa, że tym razem wyjątkowo nie spieszyło mi się do portu. Tęsknota do domu i do bliskich to fakt, ale żal było myśleć, że to moje ostatnie godziny wachty i żeglowania na „Solanusie" w tym rejsie.

Wybrzeże Alaski koło Cieśniny Beringa

Wejście do portu w Nome było nieco skomplikowane, bo płytkie. Już na główkach portu machała do nas jakaś pani przy samochodzie opatrzonym emblematem Kapitanatu Portu i pokazywała, jak płynąć i gdzie stanąć. Ledwo sklarowaliśmy cumy, pojawił się potężnych rozmiarów Robinson, czyli – jak zdradzała plakietka – noszący takie imię Inuita z biura Immigration. Facet był bardzo miły, ale że był służbowo, to dał nam do wypełnienia różne kwity i dopiero po ich wypełnieniu podstemplował paszporty. Był to upragniony moment, długo wyczekiwany zwłaszcza przez Damiana i Bronka, którzy już od dłuższego czasu marzyli o papierosach. Oczywiście pół minuty po zniknięciu Robinsona również i oni ulotnili się z jachtu, szukając najbliższego sklepu.

22 września, Nome. Nome ma całkiem sporo obrazków kojarzących się z filmem *Przystanek Alaska*. Mieszka tu około 3,8 tys. osób, a choć miasto jest dość rozciągnięte, życie biznesowo-kulturalno-rozrywkowe skupia się przy głównym placu z pomnikiem poszukiwacza złota i na nadmorskiej ulicy.

Mimo że do Nome nie da się dotrzeć z innych miast drogami, czyli ma się do wyboru jedynie transport morski lub powietrzny, jest to miejsce w miarę rozwinięte turystycznie. Dowodem tego jest choćby drogowskaz stojący przy jednym z hoteli, wskazujący, jaka jest odległość na przykład do Honolulu (4800 km), do Rosji (262 km), do Londynu (7000 km), kręgu polarnego (225 km) czy na biegun północny (2814 km).

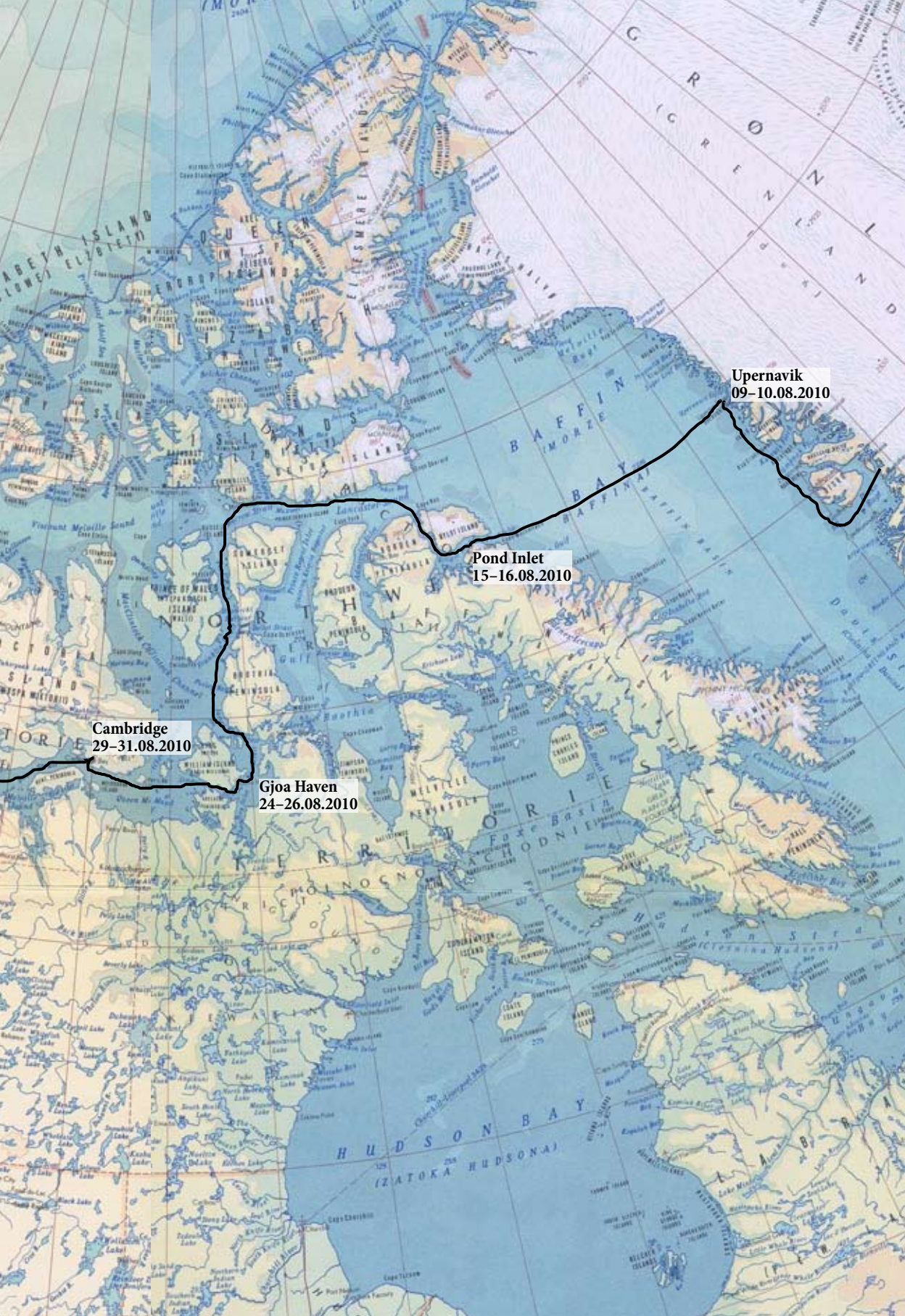
Wymiana banderki przed Nome

Przy okazji trafiłam na pracującą w bibliotece Polkę o imieniu Basia, która na moje „dzień dobry" aż zaniemówiła z wrażenia.

Ważnym punktem programu dnia była kąpiel, czyli możliwość skorzystania z pryszniców w miejscowym kompleksie sportowym. Co znaczy kąpiel po dwóch tygodniach na morzu, nie muszę chyba mówić. Stałam pod tym prysznicem i stałam, zużyłam chyba tyle wody, ile mogą pomieścić wszystkie zbiorniki „Solanusa", i pewnie stałabym dłużej, gdyby nie to, że wypadało wrócić na jacht na kolację.

23 września, Nome, wylot do kraju. Ciężko było rozstawać się z „Solanusem" i załogą, z którą spędziłam prawie trzy miesiące. Nie było jednak czasu na roztkliwianie się, bo zaraz po śniadaniu wraz z Damianem pojechaliśmy na lotnisko. Z okna samolotu mieliśmy okazję ostatni raz spojrzeć na port i punkcik, który był naszym jachtem. Jakiś czas potem wyłoniły się wielkie, ośnieżone góry, potem zaś pojawiły się lasy. Pierwsze normalne drzewa, które zobaczyłam po tych długich tygodniach! Niewiele później znowu byliśmy w cywilizacji – w Anchorage, największym mieście Alaski, co wcale mnie nie ucieszyło. I wtedy właśnie zrozumiałam, że ja te arktyczne pustkowia naprawdę pokochałam…

Nome
21–23.09.2010
Tuktoyaktuk
07–08.09.2010
BEAUFORT SEA
(MORZE BEAUFORTA)
ARCTIC OCEAN
BEAUFORT BASIN
(BASEN BEAUFORTA)
CHUKCHI SEA
(MORZE CZUKOCKIE)
ČUKOTSKOJE MORE
(MORZE CZUKOCKIE)
STANY
ZJEDNOCZONE
YUKON
TERRITORY
TERYTORIA PÓŁNOCNO-ZACHODNIE
BRITISH COLUMBIA
Pointe aux Trembles
Jacques Cartier
Saint Lambert


Upernavik
09–10.08.2010
Pond Inlet
15–16.08.2010
Cambridge
29–31.08.2010
Gjoa Haven
24–26.08.2010
BAFFIN BAY
HUDSON BAY

Bronisław Radliński

Z Nome do Vancouver

Po trzynastu dniach żeglowania z Tuktoyaktuk w dość trudnych warunkach pogodowych w przenikliwym zimnie, wilgoci, mgłach, nareszcie podchodzimy do portu Nome na Alasce. Szukamy wejścia, analizując mapę elektroniczną, na której co prawda są pokazane główki wejściowe, ale po dopłynięciu na wskazane przez mapę miejsce okazuje się, że port został przebudowany i wejście do niego zostało zamknięte. Wcześniej mijaliśmy duży awanport, w którym cumował okręt straży granicznej. Postanowiliśmy wrócić w to miejsce i tędy szukać drogi do wnętrza portu. Na pierwszy rzut oka wygląda na to, że jest tu dość głęboko, ale płynąc dalej wzdłuż awanportu, widzimy wyraźne płycizny, z których dna, nad lustrem wody, widnieją liczne wraki stalowych barek. W pewnym momencie sonda wskazuje dwa i pół metra głębokości, co świadczy, że przechodzimy bardzo wąziutkim i płytkim kanałem. Przy dwóch metrach zanurzenia „Solanusa" ta głębokość jest jeszcze wystarczająca, by nie stanąć na mieliźnie. Całe szczęście, że kanał nie jest zbyt długi i kończy się tuż przed samym wejściem do głównego portu, gdzie cumują małe barki o dziwnych konstrukcjach. Na ich pokładach widać pełno specjalistycznego sprzętu, najwyraźniej służącego do prac podwodnych. Po krótkiej wymianie zdań z jednym z właścicieli zagadkowej barki ciekawość nasza zostaje zaspokojona. Okazuje się, że sprzęt ten służy do wypłukiwania złota z dna morskiego. To znaczy, że w Nome są poszukiwacze złota. Byłem przekonany, że złoto wydobywa się wyłącznie z rzek gdzieś w głębi Alaski.

„Solanus" w Nome

Podchodzimy do betonowego nabrzeża, gdzie już czeka samochód z napisem: Szeryf. Widocznie namierzono nas jeszcze przed wejściem do awanportu, trudno bowiem nie zauważyć w tym miejscu jachtu, który stanowi tu naprawdę rzadkość. Obok samochodu stoi kobieta puszystych kształtów w granatowym mundurze, która wskazuje nam miejsce do cumowania. Mamy zaszczyt poznać bardzo energiczną panią szeryf, zajmującą się utrzymaniem porządku w całym Nome łącznie z portem. Obkładamy cumy na portowych polerach i czekamy cierpliwie na przybycie odpowiednich władz celnych i imigracyjnych. Jest 21 września 2010 roku godzina 19.20. Nie pomyliliśmy się co do energiczności pani szeryf, bo w niecałą godzinę zorganizowała nam odprawę celną i imigracyjną. Procedura odprawowa była bardzo prosta, albowiem obie te funkcje sprawuje tu jedna osoba, a w związku z tym musieliśmy wypełnić

Nome – na szczycie widoczne resztki instalacji antyrakietowych

tylko jeden dokument, który zawierał wszystkie informacje o nas i jachcie, satysfakcjonujący tutejsze władze.

Za dwa dni Monika i Damian opuszczą pokład „Solanusa", a więc zostaje nam mało czasu do wspólnego poznania Nome, jego mieszkańców i historii, oraz uzupełnienia prowiantu na dalszą żeglugę. Zaczęliśmy od wizytacji sklepów z nadzieją, że będzie w nich dużo większy wybór towarów niż w Arktyce kanadyjskiej. Jak na 3,8-tysięczne miasteczko byliśmy zdziwieni ich dużą ilością i różnorodnością. W jednym z odwiedzanych sklepów naszą uwagę zwrócił bacznie obserwujący nas mężczyzna. Najwyraźniej wsłuchiwał się w naszą rozmowę, gdy nie mogliśmy się zdecydować, co kupić: butelkę smirnoffa czy moskowskoj. W końcu podszedł do nas, pytając łamanym angielskim, jakiej jesteśmy narodowości. Wyjaśniliśmy mu, że jesteśmy z Polski i właśnie zakończyliśmy etap wyprawy z Gdańska do Nome, pokonując Przejście Północno-Zachodnie. Nie ukrywał podziwu dla naszego osiągnięcia. Podczas dalszej rozmo-

Igor z ukochanymi psami

wy okazało się, że jest Rosjaninem, który mieszka na stałe w Anchorage, a w Nome pracuje przy wydobyciu złota z dna morskiego. Mimo krótkiego spotkania z Igorem – bo tak miał na imię – nawiązała się między nami sympatyczna znajomość.

Podczas uroczystej kolacji na jachcie z okazji zakończenia pierwszego etapu rejsu, na którą zaprosiliśmy Igora, uzyskaliśmy od niego dużo informacji dotyczących historii Nome i jego mieszkańców. Zaoferował nam wycieczkę samochodową w rejony, do których sami nigdy byśmy nie dotarli. Umówiliśmy się z nim na następny dzień na godzinę 10.00. Rano punktualnie tuż przy burcie jachtu usłyszeliśmy głośny warkot silnika. Wyjrzeliśmy na pokład i ku naszemu zdziwieniu ukazał się nam duży samochód terenowy, na którego tylnej platformie siedziały dwa piękne duże rasowe psy. Igor zauważył nasze zdziwienie.

– To są moi najlepsi przyjaciele – wyjaśnił krótko. – Zawsze jestem z nimi, szczególnie kiedy wyjeżdżam w góry. Pojedziemy najpierw zobaczyć radary wczesnego ostrzegania – zaproponował.

– Co takiego? – zapytałem z ciekawości.

– Opuszczoną stację wczesnego ostrzegania, która przez kilkanaście lat była elementem amerykańskiego systemu obrony radarowej podczas zimnej wojny między Stanami Zjednoczonymi a Związkiem Radzieckim. – Powiedział to w taki sposób, jak gdyby ten temat nie był mu obcy. – A poza tym jest tam najpiękniejszy punkt widokowy na całą okolicę Nome – dodał.

Pięliśmy się krętymi serpentynami pod stromą górę w kierunku widocznej wielopiętrowej konstrukcji, największej wojskowej instalacji lat osiemdziesiątych. Droga do tego miejsca pozostała ciągle taka sama jak w tamtych latach, kamienista, z licznymi wybojami, bardzo stroma. Po dotarciu do celu konstrukcje radarów okazały się naprawdę monstrualne. Z tego też miejsca rozpościerał się przepiękny widok na miasteczko Nome i jego okolice. Widokiem tym można było sycić wzrok w nieskończoność, ale czas, którym dysponowaliśmy na tę eskapadę, dobiegł końca. Igor uwolnił psy z samochodu i ruszyliśmy w dół do miasteczka. Jechaliśmy bardzo wolno, obserwując jednocześnie żwawo biegnące za nami pieski.

– Muszą się wybiegać przynajmniej raz dziennie – wyjaśnił Igor.

Po kilku kilometrach szutrowej drogi zmęczone psiaki zajęły z powrotem swoje miejsce w aucie. Jechaliśmy jedną z głównych ulic miasta, mijając po drodze obszerną drewnianą bramę, nad którą widnieje duży napis „Meta".

– Jakie znaczenie w tym miejscu ma ta brama? – zapytaliśmy Igora.

– Tu raz w roku kończy się największy wyścig psich zaprzęgów z Anchorage do Nome – odpowiedział.

Bardzo zaciekawiła nas historia tego wyścigu i miejsca, w którym się kończył. Postanowiliśmy sięgnąć do źródeł. Okazało się, że to wydarzenie nie jest przypadkowe. W 1925 roku w połowie stycznia w Nome panowała epidemia dyfterytu. Ponieważ zła pogoda uniemożliwiała użycie samolotu do przewiezienia szczepionki, została ona dostarczona pociągiem z Anchorage do Nenana, a ostatni, liczący ponad tysiąc kilometrów odcinek trasy miały przebyć psie zaprzęgi. Dwudziestu

Meta wyścigu psich zaprzęgów z Anchorage w Nome

maszerów ze 150 psami zaprzęgowymi podjęło próbę dostarczenia szczepionki dla mieszkańców. Podczas wyprawy temperatury spadały w nocy do –40°C, a przy uwzględnieniu siły wiatru temperatura odczuwalna wynosiła –65°C. W pięć i pół dnia wymieniający się maszerzy pokonali trasę obliczoną na trzynaście dni (1085 km), stając się bohaterami Amerykanów. Dla upamiętnienia tego wydarzenia rokrocznie od 1973 roku na Alasce odbywa się jeden z najtrudniejszych i najbardziej prestiżowych wyścigów psich zaprzęgów.

Można było spodziewać się różnych niespodzianek w tak odległym od Polski kraju jak Alaska, ale spotkać Polaków to naprawdę wielkie szczęście. Wprawdzie rejs nasz odbywa się pod hasłem „Morskim szlakiem Polonii", co mobilizuje nas do szukania jej śladów, ale nikt nie przypuszczał, że w tym właśnie miejscu można spotkać Polaków. Dzięki Igorowi, który jest bardzo kontaktową i towarzyską osobą mimo swoich 65 lat, mogliśmy ich poznać. W końcu pracuje tu jako „poławiacz złota" i jest znaną postacią

w Nome. Z Krzysztofem spotkaliśmy się przy kawie na „Solanusie". Mieszka i pracuje w Nome od pięciu lat wraz z żoną (Amerykanką). Poznali się na studiach w Nowym Jorku. Ona urodziła się i mieszkała w Anchorage. Do Nome trafili ze względu na dobrze płatną pracę. Mieli szansę zostać i pracować w Nowym Jorku, ale żona – jak twierdzi Krzysztof – jest rodowitą Alaskanką i uwielbia ciszę i spokój. Krzysztof pracuje jako psycholog w jedynym więzieniu, znajdującym się w Nome. Można by rozmawiać bez końca, bo ciekawych tematów nam nie brakowało, ale właśnie do nabrzeża w miejscu, gdzie staliśmy, podjechała zamówiona cysterna z paliwem. Pożegnaliśmy się z Krzysztofem, życząc sobie nawzajem wszystkiego dobrego, i przystąpiliśmy do tankowania paliwa. Monika i Damian następnego dnia, 23 września, wcześnie rano mieli opuścić „Solanusa" i polecieć z Nome przez Anchorage, Chicago do Warszawy. Dziwnym zbiegiem okoliczności Igor w tym samym czasie leciał do Anchorage odwiedzić najbliższą rodzinę po długiej nieobecności w domu. Zaoferował naszej parze przejazd na lotnisko swoim samochodem.

23.09.2010, godzina 5.00. Budzimy się w dziwnie przygnębiającym nastroju. Nasza dwójka współtowarzyszy opuszcza „Solanusa", dlatego jest trochę smutno. Podczas całego etapu rejsu rozumieliśmy się doskonale, w końcu razem przeżeglowaliśmy prawie trzy miesiące. Igor czeka już w samochodzie gotowy do drogi. Ostatnie pożegnalne słowa „do zobaczenia w kraju" i zostajemy w trzyosobowym składzie. Chcemy wyjść w morze dzisiaj późnym popołudniem, a więc czeka nas jeszcze trochę pracy na jachcie. Głównie sprawdzenie olinowania i pracy silnika. Czynności te koniecznie muszą zostać wykonane, przed nami bowiem około 2600 mil morskich żeglugi do następnego celu (Vancouver) i to w trzyosobowym składzie. Musimy pokonać Morze Beringa, przejść Aleuty i Północny Pacyfik. Zdajemy sobie sprawę z tego, że jest koniec września, co nie wróży dobrej pogody o tej porze roku na tych wodach. Nad masztami „Solanusa" słyszymy głośny ryk wznoszącego się samolotu. Spoglądamy w niebo.

– Patrzcie, to samolot, w którym lecą nasi przyjaciele – twierdzi Romek.

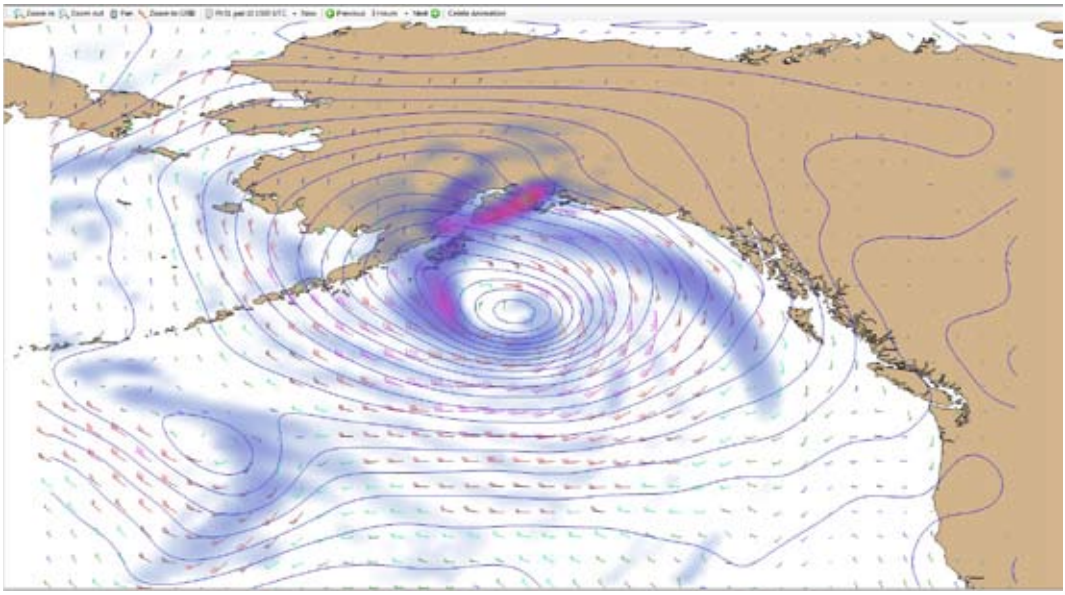
– Ciekawe, czy nas widzą z tej wysokości – dodaje Tolek.

Zupełnie spontanicznie unieśliśmy ręce ku górze, by przekazać ostatni pożegnalny gest naszym przyjaciołom. Pełni refleksji zastygamy w bezruchu na dobrych kilka chwil.

23.09.2010, godzina 14.00. Odchodzimy od nabrzeża. Wieje dość silny i chłodny wiatr z kierunku północno-wschodniego o sile 5°B. Podział wacht jest bardzo prosty, bo cóż można wymyślić przy trzyosobowej załodze. Ustalamy, że każdy z nas co trzecią dobę pełni wachtę kambuzową, a także raz na trzy doby każdemu wypada dwunasto-, ośmio- i czterogodzinna wachta pokładowa za sterem. Na pierwszą wachtę od wyjścia w morze idzie Romek od godziny 14.00 do 16.00. Ja dzisiaj mam kambuz. Pierwsza doba w morzu po wyjściu z portu jest dla mnie najtrudniejsza, szczególnie podczas tak zwanej „psiej wachty", to jest między godziną 24.00 a 04.00. Trudno bowiem przestawić się tak od razu z lądowego trybu życia na morski.

Drugi dzień w morzu. O godzinie 14.00 lewą burtą mijamy wyspę pochodzenia wulkanicznego Nunivak, drugą pod względem powierzchni na Morzu Beringa. Wiatr gwałtownie zwiększył swoją siłę z czterech do sześciu stopni Beauforta, zmieniając kierunek na północny. Do Aleutów pozostało jeszcze około 370 mil morskich. Prognozy pogodowe podawane z Polski przez telefon satelitarny na najbliższe dni nie są optymistyczne. Rozważamy możliwość zatrzymania się w porcie Dutch Harbor na Aleutach. Po wnikliwej analizie prognozy pogody dochodzimy do wniosku, że jednak popłyniemy dalej mimo sztormowego wiatru. – Ważne, że wieje z dobrego kierunku – krzyknąłem spontanicznie do chłopaków. – Pozwoli to nam osiągnąć duży przebieg dobowy – dodałem. Z każdą godziną wiatr przybiera na sile. Wiatromierz wskazuje już 9°B. Może jednak trzeba było obrać kurs na Dutch Harbor i tam przeczekać idącą falę sztormów? Tylko na jak długo – pomyślałem w duchu. Mamy za mało czasu na dotarcie do Vancouver w wyznaczonym przez Polonię terminie na uroczyste z nią spotkanie.

29.09.2010, środa. Przecinamy archipelag Wysp Aleuckich. Rozciągają się one na przestrzeni około 1200 mil na zachód od krańca



Mapa z prognozą meteorologiczną. Widoczny niż na Północnym Pacyfiku – sztormowy „kocioł"

półwyspu Alaska do półwyspu Kamczatka. Wyspy te zostały odkryte w 1741 roku przez rosyjskiego żeglarza Aleksieja Czirikowa i Duńczyka w służbie rosyjskiej Vitusa Beringa. Podziwiamy ich surowe piękno w całej okazałości mimo przenikliwego zimna potęgowanego silnym wiatrem.

O godzinie 20.00 kończę wachtę. Pozostała mi jeszcze jedna godzina ciągnąca się niczym wieczność. Zmarzłem do szpiku kości. Następną wachtę przejmuję jutro o czwartej rano. Jeśli nic szczególnego się nie wydarzy, przede mną osiem godzin snu. Myślę tylko o jednym – przyjąć pozycję horyzontalną w wygodnej koi.

01.10.2010, piątek. Od dwóch dni ocean huczy jak oszalały. Ocean Spokojny wcale nie jest taki spokojny, jak ma to w swojej nazwie. Sztorm przybiera na sile do 10°B. Wyjątkowo wysokie fale ścigające „Solanusa" od strony rufy przypominają gonitwę rozwścieczonych psów, chcących dopaść swoją ofiarę za wszelką cenę. Przy spotkaniu dwóch załamujących się fal, nadbiegających z różnych kierunków, powstaje czasem monstrualny grzywacz. Nieustanny ryk potężnych grzywaczy załamujących się w bliskości jachtu, kładących go na

burtę i ześlizgujących po sobie z nieprawdopodobną prędkością. Boję się wywrotki, gdyż sądząc po wyglądzie, niektóre fale zdolne są obrócić jacht wokół jego osi, zanim człowiek zdąży o tym pomyśleć. Widok jest fascynujący, a jednocześnie napawający trwogą.

Greting z pamiątkowym napisem został zmyty na Północnym Pacyfiku

10.10.2010, niedziela. Ocean znowu się rozszalał. Wiatr zrywa pianę z grzbietów kilkunastometrowych fal. Znowu mam pecha do sztormu i to wtedy, gdy w ciągu doby muszę odbębnić swoje dwanaście godzin wachty. Romek ma dzisiaj najwięcej szczęścia, bo wypadają mu tylko cztery godziny, Tolkowi osiem godzin. Jeśli można nazwać pechem to, że w tym dniu ma się kambuz, to Romek do szczęściarzy także nie należy. Czwarta godzina za sterem daje mi się mocno we znaki. Czuję ostry ból wszystkich mięśni pleców. To od ciągłego kręcenia sterem, aby nie dać się ustawić burtą jachtu do fali. Wystarczyło na ułamek sekundy spojrzeć za siebie, żeby przygotować sternika i jacht na przyjęcie gigantycznej fali. Chwila mojej dekoncentracji i nieszczęście gotowe. Jacht kładzie się masztami w spienionym oceanie. Przypięty szelkami asekurującymi do jachtu, stoję po pas w wodzie. W tej sytuacji nie mogę nic zrobić, tylko czekać na moment, kiedy „Solanus" podniesie z powrotem swoje maszty ku niebu. Jedyne co mogę zrobić, to prosić Neptuna o przetrwanie. Mimo że zejściówka jest szczelnie zamknięta, woda wdziera się do środka jachtu przez wszystkie, nawet najmniejsze szczeliny. Wydaje mi się, że ta chwila trwa wieczność. Ciekawe, co czują chłopcy zamknięci pod pokładem. Czy na pewno nie dopuszczają do siebie czarnych myśli? Tym razem Neptun był dla mnie łaskawy, wysłuchał mojej prośby i „Solanus" podniósł swoje maszty z piekielnej kipieli oceanu.

„Solanus" przy odprawie celnej w Victorii – Kanada

13.10.2010, środa. Kolejny sztorm. Jak do tej pory dni bez sztormu było tylko kilka. Kończę wachtę o godzinie 16.00. Zmienia mnie Tolek. Żeby przejąć ster, musi wypiąć moje szelki asekuracyjne i wpiąć się swoimi w to samo miejsce. Podczas wykonywania tej czynności ogromna masa wody nadbiegająca od strony dziobu jak taran przetoczyła się przez pokład. Ogarnęło mnie przerażenie, kiedy obok mnie nie było Tolka. Spojrzałem w kierunku rufy. Tolek z przerażoną miną obiema rękami kurczowo trzymał się want bezana, nogi miał za burtą. Potężna siła przetaczającej się wody spowodowała, że nie zdążył przepiąć swoich szelek asekuracyjnych. Z wielkim trudem wgramolił się na pokład. Znowu mamy dużo szczęścia – pomyślałem. Z pokładu fala wymywa nam jeden z gretingów. Sól i wilgoć zakłócają działanie większości urządzeń elektronicznych.

Odprawa w Victorii zakończona – jesteśmy w Kanadzie legalnie

Ogarnia mnie niechęć przed odczytaniem kolejnej prognozy, gdyż każda następna może okazać się gorsza od poprzedniej. Z pozycji na mapie wynika, że powinniśmy znajdować się kilka mil od Wysp Królowej Charlotty. Jednak gęsta mgła ogranicza nam widzialność. Całe szczęście, że sztorm znudził się ciągłą walką z nami i poszedł sobie gdzieś na południowy wschód. Podchodzimy bliżej lądu i jak na dłoni odsłaniają nam się Wyspy Królowej Charlotty. Jeszcze dwie doby żeglowania na resztkach posztormowego wiatru i przed nami wyłania się cieśnina Juan de Fuca, wzdłuż której przebiega linia graniczna między Kanadą i Stanami Zjednoczonymi. Tylko 60 mil morskich dzieli nas od stolicy Kolumbii Brytyjskiej, Victorii. Płyniemy nocą. Trudno o tej porze podziwiać piękno krajobrazów wyspy Vancouver. Mam nadzieję, że w drodze powrotnej będziemy mogli to wszystko zobaczyć.

Powitanie w Victorii. Kosz pełen owoców, potem prysznic i pralnia

18.10.2010, poniedziałek. O godzinie 11.40 cumujemy przy kei w Victorii, gdzie kanadyjscy celnicy dokonują odpraw celnych wszystkich jachtów, które tu zawijają. Telefonicznie zgłaszamy swoje przybycie w urzędzie imigracyjno-celnym i cierpliwie czekamy na odprawę. Po chwili na pokładzie „Solanusa" pojawia się policja i celnicy. Odprawa trwa bardzo krótko. Od tej chwili możemy powiedzieć: w Kanadzie jesteśmy legalnie. Wiedzieliśmy, że oficjalne przywitanie „Solanusa" ma nastąpić w Vancouver. Tym bardziej byliśmy mile zaskoczeni, kiedy bardzo sympatyczne panie, przedstawicielki Polonii zamieszkałej w Victorii, przywitały nas pięknym bukietem kwiatów i koszem pełnym owoców. Przestawiamy jacht do mariny Victoria Harbour Authority z zamiarem dwudniowego postoju. Musimy naprawić wszystkie uszkodzenia na jachcie wyrządzone podczas żeglugi w szalejących sztormach.

Tego się nie spodziewałem – przecież nie planowaliśmy wchodzić do Victorii

Krzątamy się wewnątrz jachtu, porządkując totalny bałagan po 25 dniach żeglugi. Pod pokład dochodzi donośny głos z zewnątrz:

– Cześć chłopaki!

Wyjrzałem na zewnątrz jachtu. Na pomoście stał drobnej postury mężczyzna z sumiastym wąsem i długą brodą.

– Wiem o was wszystko z Internetu. Mogę wam pomóc w zakupach i zorganizowaniu wszelkiej pomocy technicznej – dodał.

Byłem bardzo mile zaskoczony jego deklaracją. Spadł nam z nieba – pomyślałem. Zaprosiłem go na jacht, oferując herbatkę z rumem. Podczas rozmowy okazuje się, że jest Polakiem z krwi i kości, o czym świadczyć mogą „soczyste" słowa w jego wypowiedziach. Mimo częstego używania niecenzuralnych słów wydaje się być bardzo uczynnym i szczerym człowiekiem. Jurek Łubisz ma swój kuter rybacki o nazwie „Pathfinder", na którym zawodowo odławia tuńczyka. Będzie nas pilotował wąskimi cieśninami do samego Vancouver.

Nome
21–23.09.2010
Vancouver
23.10–03.11.2010
Victoria
18–22.10.2010
MORZE CZUKOCKIE
MORZE BEAUFORTA
BASEN
Cieśn. Beringa
Zat. Anadyrska
Zat. Norton
Zat. Bristolska
Zat. Cooka
Zat. Alaska
GÓRY BROOKSA
GÓRY KUSKOKWIM
GÓRY ALASKA
GÓRY MACKENZIE
GÓRY SELWYN
GÓRY RICHARDSONA
GÓRY FRANKLINA
Jukon
Fairbanks
Anchorage
Dawson
Fort Yukon
Fort Simpson
Edmonton
Calgary
Spokane
Portland
Seattle
Vancouver
Victoria
Peace River
Athabaska
Pelly
Lewes
Skeena
WYŻYNA FRASERA
WYŻYNA
Missouri
Helena
ARCH. ALEKSANDRA
W-A GRAHAMA
WYSPY KRÓLOWEJ CHARLOTTY
Królowej Charlotty
W-A VANCOUVER
KRAWĘDŹ MENDOC
PÓŁNOCNO PACYFICZNY
WYSPY PRIBYŁOWA
W-A ŚW. MATEUSZA
W-A ŚW. WAWRZYŃCA
W-A CZIRIKOWA
KODIAK
Przyl. Bianco

Jerzy Kuśmider

Powitanie „Solanusa" w Vancouver

Na początku lata 2010 kapitan jachtowy Wojtek Jacobson, znany żeglarz, zdobywca Przejścia Północno-Zachodniego, wielki entuzjasta i badacz przejść arktycznych, przysłał mi wiadomość, że jacht „Solanus" pod polską banderą płynie arktyczną trasą i oczywiście pierwszym dużym portem z liczną Polonią będzie Vancouver. Wiadomość ta bardzo mnie zainteresowała i zacząłem dokładnie śledzić postępy wyprawy.

W roku 2006 dwa jachty pod polską banderą: s/y „Nekton" i s/y „Stary", po przepłynięciu lodów kanadyjskiej Arktyki zawinęły do Vancouver. Zaangażowałem się wtedy w koordynację powitań tych jachtów. Szczególnie powitanie „Starego", który płynął z bardzo młodą załogą (średnia wieku wynosiła niewiele ponad 20 lat), było wydarzeniem Polonii w Vancouver. Powitanie to odbyło się pod patronatem Konsulatu RP, a ja byłem oficjalnym koordynatorem powitania i całego pobytu żeglarzy w naszym mieście.

W Vancouver mieszkam prawie trzydzieści lat, mam własny jacht o nazwie „Varsovia". W tym okresie dużo żeglowałem po Pacyfiku i przez te lata mało co w dziedzinie polonijnego żeglarstwa odbyło się bez mojego udziału.

„Solanus" nie był pierwszym jachtem z Polski, który przepłynął tę niezwykle trudną i niebezpieczną trasę przez lody Arktyki, ale moją uwagę zwróciła wyjątkowość tej wyprawy. Przede wszystkim wyjątkowo ambitny, na skalę światową, plan opłynięcia dwóch Ameryk ze sławnym przylądkiem Horn, w dodatku w ciągu jednego sezonu żeglarskiego, to znaczy z uwzględnieniem zmian pór roku na krańcach obu

Ameryk. Drugim ważnym elementem był szyld wyprawy: „Morskim szlakiem Polonii", oraz długa lista patronów i sponsorów wyprawy.

Najciekawszą sprawą, która zwróciła moją uwagę, był wiek załogi. Poprzednio miałem do czynienia z najmłodszą, a teraz zapowiadała się najstarsza załoga. Szczególnie 71-letni Witek Kantak zaimponował mi.

Podczas pobytu w Vancouver młoda załoga „Starego" pytała mnie, kiedy ja wybiorę się moim jachtem na Przejście Północno-Zachodnie. Odpowiadałem wtedy z uśmiechem, że muszę poczekać, by bić rekordy i odbyć niecodzienny rejs, bo jest coraz mniej możliwości, prawie wszystko już zostało zrobione. Pozostaje mi na przykład rekord najstarszy żeglarz na Przejściu Północno-Zachodnim. Patrząc na Witka, trochę załamałem się, bo bardzo podniósł mi poprzeczkę rekordu wiekowego i teraz musiałbym czekać kilka lat, zanim wyruszyłbym w taki rejs.

W sierpniu „Solanus" przebijał się przez lody Przejścia Północno-Zachodniego. W dniu, kiedy wyszedł z lodów i wypłynął na otwarte wody, napisałem list z gratulacjami dla załogi i jednocześnie przedstawiłem się, oferując pomoc w koordynacji powitania w Vancouver.

Pierwsza odpowiedź z klubu w Bydgoszczy była z bardzo dużą rezerwą. Odpowiedzieli, że będą szukać kontaktów z Polonią różnymi innymi drogami. Uśmiechnąłem się na to, bo – nie chwaląc się – znałem dobrze sytuację polonijną i żeglarską w Vancouver. Wiedziałem, że wcześniej czy później, tą czy inną drogą i tak ja będę koordynował powitanie dzielnej załogi.

Jedyny problem, jaki miałem, o którym oczywiście nie wspominałem w korespondencji do Bydgoszczy, to był zaplanowany wyjazd z Vancouver od 21 września do 6 października w rejs statkiem pasażerskim przez Kanał Panamski. Mając doświadczenie w koordynacji powitań jachtów, wiedziałem, że takie przedsięwzięcie to setki telefonów, e-maili, kontaktów z różnymi osobami i instytucjami. Jak to pogodzić i jak wszystko załatwiać, gdy będę daleko od domu? Na szczęście Internet daje duże możliwości, przynajmniej w początkowym okresie przygotowań.

Przeanalizowałem pozycje „Solanusa" oraz realne możliwości terminu dopłynięcia do Vancouver i wyliczyłem, że da się to pogodzić. Wymieniłem sporo e-maili z klubem w Bydgoszczy i 16 września Antoni

Bigaj napisał: *Będziemy się cieszyć, jeśli podejmiesz się tej organizacji. My ze swej strony zdalnie pomożemy Ci, na ile tylko będziemy mogli. Czekam na Twoje sugestie.*

Tak to się zaczęło. Przygotowałem długą listę spraw do załatwienia i harmonogram orientacyjnych terminów działań. Wysłałem do Antka moje uwagi i sugestie. Wtedy poinformowałem, że nie będzie mnie w Vancouver i działać będę tylko drogą internetową z pokładu statku „Koral Princess", gdzie niestety będę miał trochę ograniczony dostęp do Internetu.

Pierwszą najważniejszą sprawą do załatwienia było uzyskanie patronatu Konsula Generalnego RP w Vancouver Krzysztofa Czapli. Poszła odpowiednia korespondencja z Bydgoszczy i ode mnie; okazało się, że Pan Konsul również „rejsuje", ale na Hawajach. Pozostały więc e-maile i sprawa została odłożona do mojego powrotu do Vancouver.

Obserwowałem w komputerze codzienne postępy „Solanusa". Porównywałem pozycje i na swoim komputerze z mapami morskimi analizowałem sytuację. Muszę się przyznać, że bardziej cieszyłem się z mniejszych przebiegów jachtu, ale jako żeglarz wiedziałem, co czuje załoga „Solanusa", i odrzucałem takie myśli.

W dniu 4 października Antek pisał: *Z niecierpliwością czekam na Twój powrót do Vancouver. Cieszę się, że już zacząłeś działania. „Solanus" posuwa się bardzo szybko. Chłopaki dostają w tyłek, ale gnają do przodu. Mają kłopot z łącznością, bo wysiadły im akumulatory. Dzwonią do mnie, gdy uruchomią agregat prądotwórczy. Myślę, że dobrze im zrobi jakiś postój przed Vancouver, żeby doprowadzić się do porządku i chociaż trochę wyspać. Spróbuję uzgodnić z Bronkiem listę potrzeb.*

Ja odpisałem: *Już w środę 6 października wieczorem będę w Vancouver i pora żeby ostro ruszyć ze sprawami. Sprawdzałem pozycje „Solanusa" i wygląda na to, że jak warunki będą dobre, to za tydzień, plus kilka dni, mogą dopłynąć, więc czas ucieka. Zapytaj kapitana i podejmijcie decyzję, czy ustalić termin powitania na sobotę 16.10, to znaczy ewentualne zaczekanie w pobliskim porciku, tak jak zrobił to „Stary", żeby wpłynąć na czas. Czy sprawę zostawić otwartą, tzn. w środku tygodnia, tak jak pozwolą warunki bez przeczekiwania? Żeby rozkręcić lepszą ceremonię powitania, trzeba podać do Polonii konkretny termin z pewnym wyprzedzeniem i nagrać dużo innych spraw.*

Po powrocie do Vancouver ostro zabrałem się do załatwiania spraw. Prace zawodowe odsunąłem na dalszy plan i tylko załatwiałem niezbędne rzeczy, pozostawiając resztę na później. Wszystko zostało podporządkowane powitaniu „Solanusa". Zrobiłem długą listę spraw do załatwienia, ważnych i mniej ważnych, które składały się na całość powodzenia przedsięwzięcia.

Zaczęły się dla mnie normalne typowe dni. Rano pierwsza rzecz to sprawdzenie e-maili. Naniesienie pozycji „Solanusa" na mapę morską. Ocena sytuacji meteorologicznej. Odległość do Vancouver. Wstawienie tej pozycji na moją stronę internetową „Żeglarze w Vancouver" z komentarzem i sugestiami, kiedy „Solanus" dopłynie.

Pierwsza najważniejsza sprawa, czyli patronat Konsula Generalnego RP w Vancouver, została załatwiona bardzo szybko. Pan Krzysztof Czapla z entuzjazmem podszedł do sprawy i gdy jeszcze byłem na statku, już mieliśmy umówione robocze spotkanie w konsulacie. Pani Katarzyna Juraczko – asystentka konsula, też bardzo życzliwie podeszła do sprawy. Zaczęły się nasze codzienne robocze kontakty i rozwiązywanie wielu spraw. Między innymi załatwienie i opłacenie miejsca cumowania na Granville Island w centrum miasta, gdzie tradycyjnie odbywały się powitania jachtów polskich wpływających do Vancouver. Ustalenie programu ceremonii powitania, informacje do mediów kanadyjskich i polonijnych, ustalenie treści transparentu powitalnego i jego załatwienie itp. To była tylko cząstka wszystkich spraw do załatwienia.

Pani Katarzyna bardzo wspierała mnie i podtrzymywała na duchu, gdy miałem chwile załamania z powodu nadmiaru spraw do załatwienia.

Inne sprawy to wyszukanie osób do prowadzenia powitania na pomoście, nagłośnienie, filmowanie, zaproszenie oficjalnych gości, przygotowanie i przetłumaczenie na język angielski oraz wydrukowanie ulotek informujących o rejsie „Solanusa". Oczywiście nie byłbym w stanie wszystkiego tego załatwić sam. Wiele osób pomagało mi, ale konieczna była moja koordynacja i załatwianie przeze mnie spraw, do których nie było chętnych. Jak to w życiu często bywa, niektórzy nie wywiązywali się z zadań i musiałem robić to za nich.

Wszystko było prawie zapięte na przysłowiowy ostatni guzik, tylko pozostawała decyzja i pytanie, czy zdążą na zaplanowany termin.

W wywiadzie radiowym dla Polskiego Programu Radiowego „NOFA" z Radiostacji Co-Op Radio w Vancouver zapowiadałem przypłynięcie „Solanusa", ale zastrzegałem, że to jacht, a na oceanie, szczególnie o tej porze roku, są różne warunki.

W dniu 11 października wysłałem do konsulatu e-mail: *Ostatnie pozycje s/y „Solanus" dają nadzieję, że zdążą na powitanie w sobotę. Nie mają łatwej żeglugi, bo sztormy przechodzą jeden za drugim. Jest problem z łącznością, ale pozycje są wysyłane co kilka godzin. W tej sytuacji przyjmujemy termin powitania: godz. 13.00 w sobotę 16.10.* Na wszelki wypadek, mając żeglarskie przeczucie, dodałem: *To jest jacht i, szczególnie zanim wejdą w cieśniny, wszystko może wydarzyć się.*

Był to sygnał do wysłania setek e-maili do Polonii i przekazywania wiadomości tzw. pocztą pantoflową: *Już za kilka dni będziemy witać w Vancouver polski jacht „Solanus", który przepłynął lody kanadyjskiej Arktyki, sławny Northwest Passage, jedną z najtrudniejszych tras żeglarskich na świecie. Powitanie w Vancouver odbędzie się pod patronatem Konsulatu R.P. w Vancouver, w sobotę 16 października 2010 o godzinie 13.00 na Granville Island (przy pomoście obok Public Market).*

Niestety następne wiadomości nie były tak optymistyczne. 12 października rano następny e-mail z Bydgoszczy:

Dzięki Ci za wszystko, co zrobiłeś dotąd, i proszę o jeszcze. Odsłuchałem jeszcze raz nagranie Bronka. Mówił, że ładuje akumulatory silnika i ma nadzieję, że mu silnik odpali. Gdyby nie, to mruczał coś o holu. Ale to chyba nie ma sensu… Będziemy czekać na następny telefon, jak się wiatr trochę uspokoi i schowają się za wyspę Vancouver.

Po tym liście przeanalizowałem pozycje „Solanusa". Znam dobrze ten rejon, bo wielokrotnie sam tam pływałem na moim jachcie. Wieczorem napisałem moje sugestie.

Nie wiem, czy masz jakieś nowsze wieści. Może weszli schować się i przeczekać na kotwicy na Queen Charlotte. Byłoby dobrze, żeby odpoczęli, ale rejon wyspy Kunghit na południowym cyplu jest praktycznie niezamieszkały i na pomoc nie bardzo mogą liczyć. Może w Rose Hbr ktoś będzie (latem byłem tam, trochę ludzi mieszka, ale teraz sezonowicze już wyjechali). Jeżeli ktoś tam będzie, to przynajmniej pomógłby podładować akumulatory, gdyby tam np. weszli pod żaglami, ale w tych cieśninach ciężko na żaglach halsować.

Jeżeli pójdą w cieśniny wyspy Vancouver, to bez silnika ciężko będzie halsować, chyba że będzie wiatr NW i wpłyną do Port Hardy z biegu. W zatoce Hardy Bay łatwo byłoby rzucić kotwicę i działać dalej. Rozmawiałem przed chwilą z Jurkiem Łubiszem („Mrówa", ten sam, o którym wspominał Wojtek Jacobson). Jest na swoim żaglowym kutrze rybackim „Pathfinder III" w rejonie Ucluelet–Tofino. Jest to jedyny na zachodnim brzegu wyspy Vancouver dostęp drogowy, porty z serwisem i możliwością odprawy granicznej.

Gdyby zdecydowali się płynąć otwartą wodą wzdłuż wyspy Vancouver bez silnika, to Jurek może wypłynąć i wciągnąć ich do portu, gdzie pomoże w pozostałych sprawach. Ma na pokładzie przenośne generatory, więc może np. pożyczyć, przekazać na wodzie itp.

Niedługo potem odpowiedź z Bydgoszczy:

Przed chwilą rozmawiałem z „Solanusem". Na razie łączność będzie przeze mnie. Oni mogą dzwonić na inne telefony, gdy uruchomią agregat. Podajcie pewne telefony, to przy następnej rozmowie przekażę je na „Solanusa".

Silnika nie mogą uruchomić i mają problemy z elektronicznymi mapami. Bronek podjął decyzję iść pełnym oceanem do wejścia południowego. Przekazałem mu informacje o Jurku Łubiszu i wysłałem tego e-maila (jak agregat pracuje, mogą odbierać e-maile). „Solanus" będzie wysyłał częściej SPOTA, to będziemy mogli go obserwować. Serdecznie dziękują za zainteresowanie i opiekę. Dostali „w d...", ale czują się dobrze. Marzą o chwili odpoczynku.

Po tej informacji sprawa była jasna. Gdyby silnik pracował, to przez cieśniny pomiędzy wyspą Vancouver i stałym lądem mieliby niewiele ponad 300 mil morskich. To znaczy trzy doby z kawałkiem powinno wystarczyć. Płynięcie po otwartym oceanie i omijanie wyspy Vancouver od południa to dalsza trasa i nie było szans, żeby zdążyli na zaplanowane powitanie w sobotę 16 października.

Napisałem do Antka: *Planowane* ***powitanie w sobotę odwołuję****. Napisałem to już na mojej stronie, a jutro będę na spotkaniu z konsulem w konsulacie i będziemy rozmawiać o innym terminie, prawdopodobnie za tydzień 23.10 lub niedziela 24.10, ale wszystko do potwierdzenia sytuacji, co będzie i kiedy dopłyną do Tofino (Jurek sugeruje, że lepiej Ucluelet). Jak będę mieć kontakt z jachtem, to będziemy ustalać sprawy powitania.*

Teraz najważniejsze, żeby szczęśliwie dopłynęli do lądu i naprawili to, co najważniejsze, żeby dopłynąć do Vancouver.

Zaczęła się dla mnie następna wielka praca odwoływania powitania. Znowu poszły setki e-maili do Polonii, ale tym razem bez określenia konkretnej daty powitania, jedynie sugestia, że prawdopodobnie odbędzie się w następną sobotę.

Taka sama wiadomość poszła do zarządu przystani na Granville Island, gdzie miało być powitanie. Życzliwy zarząd ze zrozumieniem przesunął zarezerwowany i już opłacony termin.

„Solanus" płynął otwartym oceanem i pozostawało pytanie, gdzie ma wpłynąć, żeby dokonać kanadyjskiej odprawy granicznej. Napisałem, że na wyspie Vancouver od strony oceanu mogą to załatwić jedynie w Tofino lub dalej w Victorii. Dodałem, że Jurek „Mrówa" mówił, iż czasami urzędasy muszą przyjechać z Port Alberni. Mogą być dodatkowe koszty i potrzeba więcej czasu.

15 października „Mrówa" na swoim „Pathfinderze III" łowił ryby, obserwował prognozy i osobiście widział, co dzieje się obok niego i „Solanusa" żeglującego w niedużej odległości. Cały czas śledził ich pozycję i napisał: *„Mają do mnie 84 mile. Jutro chodzę ok. 48°55' do 49°N i 127°22' do 126°E. Zadzwonię rano. Teraz prawie flauta, potem złapią trochę NW, to może ich jutro gdzieś namierzę, gdybym miał często pozycje.*

Za chwilę wysłałem e-mail: *Antek, może ta wiadomość przyda się „Solanusowi". Jurek „Mrówa" na „Pathfinderze" nie może oglądać stron na Internecie, jedynie ja wysyłam mu nowe pozycje na jego satelitarny e-mail.*

Na co odpowiedź: *Niestety, łączność z „Solanusem" mam tylko z ich inicjatywy. Dzwonili w czwartek w nocy czasu polskiego, czyli rano czasu miejscowego. Mają aktualne meteo i wszystkie e-maile od Ciebie, Jurku. Mają też dane Jurka „Mrówy". Jak zadzwonią, to przekażę im aktualności. W czasie ostatniego sztormu znowu moczyli salingi. Nie działa im ogrzewanie, więc mają mokro i zimno. Próbują odpowietrzyć silnik, znając jednak Bronka, to trzeba się liczyć, że będzie szedł do Vancouver o własnych siłach. Musimy poczekać na jego inicjatywę.*

Po tej wiadomości napisałem do Antka: *Wstawiłem na moją stronę ostatnią wiadomość z czwartku. Jak masz jakiekolwiek wieści tego typu, to pisz jak najszybciej. Polonia w Vancouver czeka na każdą nawet najkrótszą wiadomość.*

Następna wiadomość 16 października: *Próbowali dodzwonić się godzinę temu, ale kilka razy zerwało łączność. Wysłałem im e-mailem mapę pogodową i informacje o pozycji „Mrówy". Na razie jeszcze nie odebrali. Musimy czekać.*

Wieczorem wiadomość z „Pathfindera III": *Złapałem rano więcej niż wczoraj przez cały dzień.*

Przekazałem to dalej: *„Mrówa" dobrze łowi i jak zapełni tuńczykami swoją ładownię, to będzie wolny do pomocy „Solanusowi". Jest stosunkowo niedaleko: 49°06'N, 127°28'W.*

Odbierałem te wiadomości i przekazywałem dalej. Czułem się jak operator radiostacji Coast Guard. Było to dla mnie bardzo absorbujące, a jednocześnie miałem wielką satysfakcję, bo jako kapitan jachtowy dobrze wiedziałem, co czuje kapitan jachtu i jego dzielna załoga zmęczona sztormami, żeglując bez silnika, bez dokładnych map brzegowych.

Zapytałem wtedy Antka: *Czy myślisz, że Bronek zdecyduje płynąć na samych żaglach aż do Vancouver, tak jak sugerujesz w wiadomości z czwartku?*

Dodałem następną informację i sugestie dla kapitana: *Bezpieczniej byłoby dopłynąć do Victorii. Na żaglach mogą próbować wejść awaryjnie do portu i dalej ktoś pomoże (może Jurek „Mrówa", bo już kończy sezon połowów i będzie wracał do domu koło Victorii). Do portu w Victorii mogą awaryjnie wchodzić na żaglach. Oczywiście, jeżeli będzie odpowiedni wiatr i prąd. Jest w miarę szerokie wejście i można awaryjnie rzucić kotwicę zaraz za główkami albo jeśli będzie miejsce, przy dokach. Tylko niech nie pomylą wejść. Na zachód od portu Victoria jest baza marynarki wojennej Esquimalt. (Kiedyś żołnierze radzieccy strzelali do jachtów w bazie Świnoujście, a tutaj na lotnisku policja strzelała z tasera).*

17 października o 8.40 czasu lokalnego otrzymałem od Antka wspaniałą wiadomość: *„Solanus" wchodzi do Tofino. Uruchomili silnik. Telefon do nich (...) Odbierają też e-maile, ale tylko ode mnie.*

Korespondencję dotyczącą żeglugi i „Solanusa" wysyłałem zwykle grupie kilku osób najbardziej zainteresowanych sytuacją. Oprócz Antka Bigaja listy otrzymywał między innymi Michał Żurawski w Bydgoszczy, Wojtek Jacobson w Szczecinie, Jurek Łubisz, czyli „Mrówa", który łowił ryby na swoim kutrze w rejonie, do którego zbliżał się „Solanus",

„Pathfinder III" Jurka Łubisza – ciągły towarzysz „Solanusa" przy kanadyjskich brzegach

oraz Ivo Zembal w Meksyku, u którego później załoga „Solanusa" celebrowała Wigilię i Święta Bożego Narodzenia.

Informacja ta była tak wspaniała, że Antek w przypływie radości, chcąc podzielić się tą wiadomością ze wszystkimi, kliknął e-mail do większej listy odbiorców, nie ukrywając adresów. Wynikła z tego powodu ciekawa i w końcu zabawna dyskusja na necie, bo ja napisałem: *Koledzy. Usuńcie natychmiast ze wszystkich list adresowych e-mail (...). To jest adres satelitarny Jurka „Mrówy" z „Pathfindera". On płaci za każde odebrane słowo. Nie nadąży łowić ryb, żeby zapłacić rachunek. Adres był podany tylko do bezpośredniego kontaktu z „Pathfinderem", ale „Solanus" minął już ten rejon i spotkają się chyba dopiero w Victorii.*

Pierwszy odezwał się Antek: *Sorry, to ja, w przypływie radości, że chłopakom z „Solanusa" udało się naprawić silnik i „odpalić" telefon, poinformowałem o tym także „Mrówę".*

Za chwilę następne e-maile na ten temat: *Przepraszam najmocniej za „niewiedzę". Klasyfikowany adres „Mrówy" raczej nie powinien być*

w stercie innych adresów. Poproszę więc Jurka Łubisza o rachunek i bezzwłocznie uzupełnię to lub prześlę jemu 1/2 tony łososia, ale atlantyckiego. Cheers, Wojtek Wejer.

Widać było, że radosny nastrój udzielił się wszystkim i potraktowano to na wesoło. („Mrówa" wiele miesięcy później odszukał ten e-mail na swoim kompie i pytał mnie, co z tym atlantyckim łososiem).

Tymczasem „Solanus" płynął, walczył ze sztormami i ciszami, borykał się z różnymi problemami, a koledzy na necie pasjonowali się sprawą. Wojtek Jacobson zwrócił uwagę, że w Victorii na bulwarze nadmorskim są tablice upamiętniające wielkich żeglarzy związanych z Victorią, między innymi tych, którzy przepłynęli Przejście Północno-Zachodnie. Padła sugestia, że „Solanus" powinien mieć taką tablicę. Rozgorzała na ten temat burzliwa dyskusja. Antek pytał o wymiary i był gotowy przysłać z Polski gotową tablicę do zamontowania. Inni studzili zapały, bo to złożona sprawa, wymagająca akceptacji władz miejskich i odpowiednich urzędów.

Co do „Solanusa", to radość trochę ostygła, bo przyszła następna wiadomość od Antka o zmianie decyzji kapitana: *Uruchomili silnik, mogą tylko chwilę rozmawiać z telefonu ręcznego. Przedstawiłem Bronkowi warunki Tofino i Ucluelet. Nie mają map podejściowych i decydują płynąć do Victorii. To jakieś 150 mil.*

Posypały się następne listy i komentarze innych kolegów żeglarzy.

Sytuacja była już jasna, do Victorii niedaleko i wieczorem w niedzielę 17 października napisałem szczegółową instrukcję wejścia i podstawowe informacje: *Do Victorii mają dobre i szerokie wejście bez skał i mielizn. Bez problemu mogą wejść nawet z mapami generalnymi. Po przejściu główek portowych i minięciu (po prawej stronie) dużych doków ze statkami skręcić w prawo (na wschód) w dobrze oznakowany kanał do Inner Hbr (basen wewnętrzny). Uwaga na często lądujące na wodzie samoloty. W basenie wewnętrznym na wprost jest pomost odpraw granicznych. Trochę w lewo od tego pomostu są pomosty publiczne, gdzie mogą przycumować na postój. Po prawej stronie duży budynek parlamentu, jest tam również publiczny pomost, ale zwykle zapchany.*

W Victorii nie można liczyć na żadne naprawy, tylko cumowanie, ewentualni mechanicy musieliby przyjeżdżać z daleka. Znacznie lepsze zaplecze remontowe jest w okolicach Sidney, tylko bez dokładnych map cięż-

Załoga s/y „Varsovia" gotowa do wypłynięcia na powitanie „Solanusa"

ko tam wpłynąć, bo dużo skał i mielizn. Niedaleko Sidney mieszka kolega Grzegorz Nowakowski, kiedyś miał łódkę żaglową, a teraz pływa na canoe. Rozmawiałem z nim przed chwilą i chętnie pomoże. Jeżeli wejdą do Victorii, to może ich powitać i przywieźć potrzebne mapy brzegowe.

W Vancouver wszyscy czekali na termin wpłynięcia. Dogrywały się dziesiątki spraw do załatwienia, ale brakowało sygnału do ruszenia przygotowanej już całej machiny organizacyjnej.

Napisałem do Antka list z konkretnymi pytaniami: *Jeżeli silnik będzie pracował, to niecała doba do Victorii (poniedziałek rano) i 60 Mm do Vancouver (wtorek).* ***Czas na decyzje****. Czy będą czekać na powitanie oficjalne w sobotę 23.10? Czy zrobimy skromne powitanie w ciągu tygodnia?*

Tak zapytałem, ale nie wyobrażałem sobie, by kapitan i centrum „dowodzenia" w Bydgoszczy zrezygnowali z oficjalnego powitania

Pierwsze spotkanie z koordynatorem powitania w Vancouver – Jurkiem Kuśmiderem

z wielką pompą. Wyprawa nosi nazwę „Morskim szlakiem Polonii" i Polonia oraz sponsorzy byliby zawiedzeni, gdyby odbyło się tylko powitanie „z biegu w ciągu tygodnia".

Bardzo szybko przyszła odpowiedź od Antka: *Powitanie robimy w sobotę. Ruszam już machinę przygotowań. Jutro wejdą do Victorii, trochę odpoczną, kupią nowe akumulatory i w końcu tygodnia dalej. Gdzieś przeczekają, żeby wpłynąć na czas. Teraz naprawiają telefon z możliwością odbioru e-maili. Gdy czegoś potrzebują, dzwonią do mnie. Nawet przez telefon przekazuję im najważniejsze informacje. Są w dobrej kondycji. A pracujący silnik to najważniejsza rzecz.*

Wejście do Victorii nie było planowane, bo nie wiadomo było, jaką trasą będą płynąć. Z oceanu bardziej naturalne i bliższe wejście jest przez cieśniny od północy wyspy Vancouver, dlatego w Victorii nikt nie przygotowywał się do powitania. Dla mnie była to dodatkowa praca koordynacyjna – nie tylko w Vancouver, ale również w Victorii.

Miejsce przy kei w Vancouver zarezerwowane dla „Solanusa"

Pierwszy kontakt w Victorii podałem już parę dni wcześniej, do Grzegorza Nowakowskiego, który od razu sam zaczął działać, żeby przygotować powitanie „Solanusa". W dniu, kiedy mieli wpłynąć, wcześnie rano zadzwoniłem do nieocenionej w sprawach organizacyjnych Katarzyny Juraczko z konsulatu w Vancouver z prośbą o przekazanie wiadomości do działaczy polonijnych w Victorii. Nie zdążyłem zakończyć porannej kąpieli, gdy rozdzwoniły się telefony. Jedną ręką zakręcałem wodę w prysznicu, a drugą trzymałem telefon. Pierwsza zadzwoniła Jarka Piecuch, potem Alicja Rudzki.

Panie, nie zaznajomione ze sprawami żeglarskimi, pytały mnie, jak przyjąć załogę i w czym mogą jej pomóc. Z mojego żeglarskiego doświadczenia dobrze wiem, że po tak bardzo długim etapie żeglugi najbardziej brakuje żeglarzom świeżych owoców oraz suchego i ciepłego miejsca do spania. Zasugerowałem kosz owoców i ewentualne zaproszenie na domowy nocleg.

Panie energicznie zabrały się do działania. Załogę „Solanusa" powitano owocami. Organizatorki powitania na gorąco chciały jak najlepiej ugościć żeglarzy i załatwiły dla nich hotel. Grzegorz Nowakowski napisał w swojej relacji: *Panie zabrały panów do hotelu na nocleg.* To sformułowanie zabrzmiało tak dowcipnie, że nasze netowe towarzystwo miało dobry ubaw, tylko Antek sugerował, żeby tego nie eksponować, bo co pomyślą żony w Polsce.

Krótki pobyt w Victorii załoga wykorzystała do sklarowania jachtu i załatwienia ważnych spraw technicznych. Kontakt z nimi był już znacznie lepszy, ale i tak głównie przez Antka w Bydgoszczy.

Zaczęliśmy dogrywać ostatnie szczegóły powitania w Vancouver. Ustaliłem ostateczny program powitania, a właściwie dwóch powitań: na wodzie i przy pomoście. Oczywiście nie mogłem być w dwóch miejscach jednocześnie. Na pomoście Granville Island w centrum Vancouver nagrana była oficjalna ceremonia, ale cały czas musiałem na bieżąco kontrolować i ustalać wszystkie szczegóły, często zmieniające się w trakcie przygotowań.

Na powitanie na wodzie miałem wypłynąć i kierować osobiście z pokładu mojego jachtu „Varsovia". Podałem dokładnie proponowany plan. Witające jachty miały spotkać „Solanusa" w pobliżu latarni morskiej Pt. Atkinson, to jest około siedmiu mil od pomostu, gdzie miała się odbyć lądowa część powitania.

Wydawało się, że wszystko jest ustalone i skoordynowane, ale w nocy przed powitaniem zajrzałem na pozycję „Spot" i o mało nie dostałem zawału serca! „Solanus" był około dwóch mil od pomostu, na którym dopiero o godzinie 14.00 miał zebrać się tłum witających, a jachty witające miały się spotkać pięć mil dalej. Pomyślałem, czyżby cała koordynacja i zaangażowanie tylu osób miało spalić na panewce? Jachty witające były już w drodze, często z odległych marin w rejonie Vancouver, a „Solanus" już praktycznie w porcie.

Okazało się, że Bronek zdecydował stanąć na noc na kotwicy w bezpiecznym miejscu w zatoce English Bay. Dobrze, że udało mi się nawiązać kontakt z jachtem i kazałem im jak najwcześniej wypłynąć na otwartą wodę, żeby witające jachty płynące na miejsce spotkania koło latarni morskiej nie widziały „Solanusa" wypływającego z portu. Kto kogo by wtedy witał?

Inspekcja techniczna jachtu

Wątek inspekcji technicznej „Solanusa" przewijał się od dłuższego czasu. Zaczęło się jeszcze wiele dni przed przypłynięciem. Przez kilka pierwszych dni pobytu w Vancouver inspekcja była jednym z ważniejszych tematów, dlatego piszę o tym w oddzielnej części.

4 października, jeszcze gdy byłem na statku w rejsie przez Kanał Panamski, Antek napisał: *Mam do Ciebie jeszcze jedną prośbę. TUiR „Warta" ubezpieczając „Solanusa" postawiła wymóg dokonania przeglądu jachtu w Vancouver. „Warta" wyłączyła z ubezpieczenia Przejście Północno-Zachodnie i chodzi o sprawdzenie, czy jacht nie ma jakichś uszkodzeń. Sprawdzenie to odbędzie się na zlecenie i koszt naszego Klubu. Z „Warty" dostałem taki namiar: Lloyd's Agent jak również przedstawicieli klasyfikatorów Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas. Gdybyś mógł po powrocie skontaktować się z tym agentem i zapytać go o sposób badania (czy jacht musi być np. podnoszony), o koszty i sposób zlecenia/zapłaty, w jakim języku prowadzić korespondencję itp. Tak że spraw mamy (ładnie to piszę – „mamy") naprawdę dużo do załatwienia. Czekam na kontakt z Vancouver.*

Zaraz po powrocie do Vancouver zatelefonowałem to tego inspektora podanego przez „Wartę" i napisałem do Antka 13 października: *Mówił on, że nigdy nie robił inspekcji jachtu polskiego i nie wie, co i jak ma sprawdzać, żeby polska firma ubezpieczeniowa była zadowolona. Zapytaj też w „Warcie", czy będą akceptować jakiegoś innego inspektora, czy musi być tylko wskazany przez nich imiennie. Inspektorów tutaj nie brakuje.*

Dalej wyjaśniłem, że w Kanadzie (podobnie jak w USA) inspekcjami jachtów zajmują się liczni inspektorzy, którzy nie posiadają wysokich kwalifikacji i autoryzacji rządowej instytucji „Transport Canada", odpowiednika polskiego PRS, która zajmuje się sprawdzaniem dużych statków. Znam te sprawy na bieżąco, bo od lat jestem brokerem ubezpieczeniowym i między innymi ubezpieczam też jachty.

W nadmiarze spraw koordynacyjnych związanych bezpośrednio z powitaniem nie miałem już czasu na prowadzenie tej sprawy, która wydawałaby się bardzo prosta, ale nieżyciowe i całkowicie nie pasujące

do warunków na kontynencie amerykańskim wymogi „Warty" niezmiernie wszystko to skomplikowały.

18 października napisałem do Antka: *Przekazałem naszą korespondencję i informacje o inspekcji do kolegi Włodka Szaryka. Włodek jest żeglarzem, ma łódkę, którą trzyma obok mnie w marinie. Jest on teraz na emeryturze, ale przez lata pracował jako inspektor nadzoru statków „Transport Canada", czyli naszego odpowiednika PRS. Jest oblatany w tych sprawach i obiecał pomoc. Kopię tego listu wysyłam również do Włodka i mam nadzieję, że sprawy ruszą. Ja oczywiście będę uzgadniać z Bronkiem, gdzie i jak wyciągać i co robić z jachtem, ale dobrze będzie, gdy sprawami formalnymi rozmów z inspektorem zajmie się Włodek.*

Następnego dnia Włodek napisał: *Na prośbę Jurka Kuśmidera wstępnie sprawdziłem możliwości przeprowadzenia inspekcji w/w jachtu w celu uzyskania ubezpieczenia z „Warty". Crawford Marine Services nie jest w stanie wykonać tej inspekcji, ponieważ głównie zajmują się oni sprawdzaniem ładunków na statkach, a nie ich stanem technicznym. Z podanych przez Państwa instytucji klasyfikacyjnych rozmawiałem z inspektorem Lloyd's Register of Shipping, który byłby w stanie przeprowadzić w/w inspekcję, jakkolwiek ocenił jej koszt pomiędzy* ***5****–10 tys. $.*

Nietrudno było domyślić się, jaka będzie na to odpowiedź armatora „Solanusa": *Koszt jest szokujący. Jurek Kuśmider mówił mi, że są też w Vancouver inspektorzy mający doświadczenie w przeglądach jachtów, którzy są uznawani przez towarzystwa ubezpieczeniowe. Może mi Pan przysłać taką propozycję i jakiś certyfikat czy licencję. Spróbuję porozmawiać z „Wartą" o uznaniu takiego przeglądu.*

Włodek przygotował listę kilku inspektorów jachtowych i przekazał tę informację wraz z linkami do stron internetowych, na których były podane kwalifikacje poszczególnych inspektorów, dodając: *Trzeba się liczyć z tym, że w wyniku takiej inspekcji będą podane zalecenia, co trzeba wykonać z punktu widzenia bezpieczeństwa przed kolejnym wyjściem w morze.*

Równocześnie prowadził korespondencję z kolejnym inspektorem statkowym, którego kwalifikacje pasowałyby do wymogów „Warty", i który ewentualnie byłby w stanie dokonać inspekcji za nie tak szokującą cenę.

Inspektor ten zaznajomił się z przekazanymi mu informacjami o jachcie i 21 października napisał, że jego stawka wynosi 100 dolarów za godzinę. Ocenił, że orientacyjnie potrzebuje 10 godzin pracy na jachcie plus napisanie raportu i zebranie informacji. W sumie całkowity koszt byłby około 2000 dolarów za jego usługi, ale dodał, że nie jest specjalistą od olinowania, masztów i żagli i do tego celu powinien być zatrudniony inny inspektor.

Znając dobrze system inspekcji jachtów w Kanadzie, uznaliśmy z Włodkiem tę ofertę nadal za szokującą i Włodek napisał: *Wydaje mi się, że kwota podana przez Mr. Oldham jest trochę wygórowana. Z drugiej strony według listy prac „Warty" ma on podstawy do takiego interpretowania tego zlecenia. Jeżeli będziemy musieli zaangażować kogoś innego do masztów i olinowania, to koszty tej inspekcji dalej wzrosną. Proszę mi podać, czy kontynuować współpracę z tym inspektorem. Wczoraj miałem okazję przyjrzeć się jachtowi i specjalnie nic drastycznego nie zauważyłem. Warunki stawiane przez „Wartę" wydają mi się trochę wygórowane, biorąc pod uwagę, że jacht był generalnie wyremontowany parę miesięcy temu. Moim zdaniem, oświadczenie załogi, że jacht jest pełnosprawny i nie doznał żadnych poważnych uszkodzeń podczas pokonywania North-West Passage, powinno w zupełności wystarczyć.*

Z Polski przyszła na to odpowiedź: *Niestety, jedna z załóg wykorzystała wywrotkę i przy okazji wyremontowała jacht na koszt „Warty". „Warta" nie chciała w ogóle podjąć się ubezpieczenia. (...) Udało mi się wynegocjować takie warunki. Oświadczenie załogi nie wystarczy. Ale wystarczy, że inspektor z licencją wypisze uszkodzenia jachtu, jakie zastał w Vancouver, np. brak gretingu, otarcie burty, ubrudzenie ropą z zęzy materaców, wymiana baterii akumulatorów, uszkodzenie alternatora do ładowania baterii itp. „Warta" wyłączy te rzeczy z odpowiedzialności do czasu ich naprawy lub wymiany na koszt armatora. Taki jest cel tego przeglądu.*

Niestety, o ile Klub wyraża zgodę na płynięcie dalej bez CASCO, to bez OC jacht może nie być wpuszczany do marin (proszę tego nie mówić w marinie Vancouver!!!). Załoga jest ubezpieczona na cały rejs. Tak więc przegląd musi się odbyć. Nie jest to jednak przegląd dopuszczający do żeglugi. „Solanus" ma ważne dokumenty. Kwota, jaką zaproponował ten inspektor, jest rzeczywiście duża. Stoimy jednak pod ścianą. Przegląd musi się odbyć.

Włodek zasugerował: *A może, po zapoznaniu się z dokumentami z jachtu, ten inspektor „spuści z tonu”?*

Na co przyszła odpowiedź z Bydgoszczy: *„Pozostawiam to Panu. Jeżeli wydamy pieniądze na inspektora, to załoga musi zaoszczędzić na czym innym. Tak jak w każdym klubie, nasze pieniądze są ograniczone.*

W wyniku tych dyskusji i przekazaniu spraw do „Warty” okazało się, że jednak są tam ludzie życzliwi i myślący, niepatrzący na przestarzałe i nieżyciowe przepisy.

Antek przysłał bardzo dobrą wiadomość: *„Warta” akceptuje inspektorów. Działamy dalej. Będę rozmawiał z Bronkiem, ale myślę, że wtorek 26.10 byłby dobry na slipowanie.*

Wydawałoby się, że to koniec problemów. Włodek umówił zwykłego inspektora jachtowego na konkretny termin. Zamówiony został dźwig do wyciągania jachtu. Załoga była gotowa do przepłynięcia około 100 metrów od pomostu, przy którym stali. Cumy były już oddane, gdy zawołano od dźwigu, żeby nie przypływać, bo inspektor dzwonił, że nie może przyjechać. Wyciąganie zostało odłożone na kolejny dzień.

Podsumowując temat sprawy inspekcji technicznej „Solanusa” trzeba powiedzieć, że było to absorbujące czasowo i bardzo denerwujące. Dzięki dobrej woli i zaangażowaniu kilku osób cena zeszła z 10 tysięcy dolarów do kilkuset. Załoga „Solanusa” nie musiała zaciskać pasa w innych wydatkach, których oczywiście przez cały rejs nie brakowało.

Tomasz Malinowski

„Solanus" w Vancouver

Po 161 dniach żeglugi i pokonaniu około 10 tysięcy mil morskich „Solanus" dotarł bezpiecznie do Vancouver. Kończył się tym samym jeden z najważniejszych etapów rejsu zaplanowanych w 2010 roku.

Ostatni odcinek z Nome do Vancouver był dla załogi bardzo trudny, sztormowy. Na dodatek żeglarze zmagali się z problemami technicznymi. Kapitan Radliński z uczuciem ulgi, jak najbardziej zrozumiałym, mógł w dzienniku pokładowym poczynić zapis: „Dopłynęliśmy do Vancouver. Jacht obronną ręką przetrwał ten trudny w naszej podróży etap, załoga przebyła go w dobrym zdrowiu. Pora rzucić kotwicę, dać odpocząć jachtowi i sobie. Nacieszyć się spotkaniami z rodakami oraz bajecznymi widokami".

Nie ma takiego miejsca na globie

Trójkę dzielnych bydgoskich żeglarzy rzeczywiście bardzo radowała możliwość zawinięcia do tego malowniczego miasta. Sięgnijmy do jednego z popularnych przewodników, gdzie o Vancouver czytamy: „To miasto w południowo-zachodniej Kanadzie, w prowincji Kolumbia Brytyjska, leżące przy ujściu rzeki Fraser do cieśniny Strait of Georgia (Ocean Spokojny) i zamieszkiwane przez 578 041 mieszkańców (wraz z zespołem miejskim zamieszkuje w nim 2 116 581 ludzi według spisu ludności w roku 2006, ale w ostatnich latach był bardzo znaczący wzrost mieszkańców spowodowany stosunkowo mniejszym wpływem

światowego kryzysu ekonomicznego). Vancouver jest z tej przyczyny największym miastem i zarazem prężnym ośrodkiem gospodarczym zachodniej części Kanady".

Mówiąc o Vancouver, należy myśleć o całej metropolii zamieszkiwanej przez ponad dwa miliony mieszkańców. Stosunkowo mało Polaków mieszka w samym mieście Vancouver. Większość, szczególnie młodszej Polonii, mieszka w innych rejonach tej dużej aglomeracji.

Unikalne piękno rejonu jest związane nie tylko z miastem Vancouver. Takie miejscowości, jak North Vancouver i West Vancouver, stanowiące oddzielne miasta, są równie piękne jak centrum. Na wodzie przez cały rok cumują w marinach jachty, a wznoszące się góry dają możliwość jazdy na nartach przez prawie pół roku. Zjeżdżając na nartach ze stoku narciarskiego można oglądać na wodzie jachty pod pełnymi żaglami. Położenie tego rejonu to unikatowy w skali światowej fenomen natury.

Olimpiada Zimowa Vancouver 2010 odbywała się w różnych miastach tej aglomeracji, na przykład w West Vancouver, Richmond, a duża część w odległej o prawie 200 km miejscowości Whistler. W samym Vancouver odbywały się tylko nieliczne dyscypliny. Tylko ceremonia otwarcia i zamknięcia Olimpiady oraz wręczanie medali (ale nie wszystkich, bo część wręczano w odległym Whistler) odbyło się na stadionie w centrum miasta Vancouver.

Vancouver jest więc tylko szyldem rejonu, do którego dopłynął, był witany i goszczony „Solanus".

Eksperci nie mają wątpliwości – Vancouver wraz z takimi metropoliami, jak Rio de Janeiro i Hong-Kong, należy do najpiękniej położonych miast świata. Decydują o tym wtapiające się w całość: ocean, góry, dziewicze lasy i niezwykłej urody jeziora. Jest też inny powód tak wysokiego miejsca rankingowego Vancouver – to miasto jest w stanie zaproponować jego mieszkańcom wysoką jakość życia. Nic zatem dziwnego, że spośród 213 miast świata Vancouver wybrano jako najlepsze do zamieszkania na naszym globie.

Z kolejnych kartek przewodnika: „Vancouver leży pomiędzy oceanem a majestatycznymi górami. To Góry Skaliste, przykryte czapami śniegu. Olśniewające centrum miasta zajmuje wąski półwysep, od strony północnej przylegający do Burrard Inlet, a od strony zachodniej

oblewany wodami English Bay. Granicę południową stanowi False Creek. Główna część miasta rozpościera się na południe aż do rzeki Fraser. Jest to ruchliwy port, z idyllicznymi plażami i nadbrzeżem, wspaniałymi parkami, drapaczami chmur. Po drugiej stronie Burrard Inlet rozpościerają się tętniące życiem miasta North i West Vancouver. Osiedla położone są na wyżynnym terenie. Za dzielnicami podmiejskimi wyrastają strome, zalesione zbocza Gór Nadbrzeżnych. Tworzą one kontrastowe tło dla sylwetek budynków w centrum. Nic dziwnego, że właśnie tutaj powstał Greenpeace".

Po prostu bajka...

Vancouver zamieszkuje wiele narodowości i wyraźny jest tu wpływ różnych kultur. Znaczącą grupę stanowią zwłaszcza Polacy. Zdaniem kanadyjskich socjologów miasto dzięki obecności naszych rodaków nabrało świeżości. Solidarni i świetnie zorganizowani, są na tle lokalnej społeczności widoczni i słyszalni. W Vancouver ukazują się trzy polskie gazety i działają także trzy polskie programy radiowe na dwóch radiostacjach etnicznych.

Funkcjonuje także Polski Klub Żeglarski. Gromadzi on kilkunastu członków i posiada, do wspólnego użytku, mały jacht morski oraz jedną żaglówkę.

W rejonie Vancouver jest duża liczba jachtów, których właścicielami są Polacy nie należący do Polskiego Klubu Żeglarskiego, ale czasami również przypływający swoimi jachtami na okazjonalne imprezy na wodzie organizowane przez klub.

Polonijni żeglarze odbywają lokalne rejsy i tradycyjne spotkania, na przykład pod nazwą „Powitanie" i „Pożegnanie lata". Planują podczas nich kolejne morskie wyprawy, weekendowe zloty czy pikniki. Podczas takich wypadów starają się dowiedzieć czegoś ciekawego o żeglarstwie. Przy grillu wymieniają doświadczenia z rejsów, dzielą się informacjami na temat zakupu elementów wyposażenia lub napraw na jachcie. Miło jest wtedy zobaczyć około dziesięciu jachtów z polską banderą i ponad czterdziestu polskich żeglarzy.

Osobą mocno integrującą grono miłośników żeglarstwa w Vancouver jest polski emigrant Jerzy Kuśmider, który osiedlił się tu w 1981 roku. Wcześniej skończył studia inżynierskie na Politechnice Warszawskiej i prężnie działał w kilku klubach żeglarskich. To, co nie udało mu się

w Polsce, zrealizował na emigracji. Ma polski patent PZŻ kapitana jachtowego, wybudował własny jacht i nadał mu imię „Varsovia". Krótko po zwodowaniu jachtu pan Jerzy rozpoczął poważne pływanie. Odbył wiele samotnych rejsów, przepływając 50 tys. mil morskich po Pacyfiku, i napisał książkę *Samotnie przez Pacyfik – „Varsovią" na Hawaje*.

To z jego inicjatywy powstał Polski Klub Żeglarski w Vancouver i później również tzw. „Mesa jachtowa w Vancouver", będąca towarzyskim zgrupowaniem żeglarzy, motorowodniaków oraz sympatyków rekreacji na wodzie, mieszkających w rejonie Vancouver. Mesa jachtowa, jak tłumaczy na blogu autor, nie jest organizacją społeczną, nie ma zarządu, prezesa, składek itp. Mesa jachtowa jest formą „skrzynki" kontaktowej osób zainteresowanych jachtingiem.

I to właśnie Jerzy Kuśmider był głównym organizatorem przywitania i pobytu załogi „Solanusa" w Vancouver.

Polska sobota w Vancouver

W sobotę rano 23 października 2010 roku nad Vancouver przewalały się niskie ciemne chmury. Prognoza pogody była nie najlepsza, przewidywany był deszcz po południu. Ale na szczęście można było trochę odetchnąć, bo nad miastem pokazały się nawet przebłyski słońca.

Wiadomość o zbliżającym się do Vancouver „Solanusie" rozeszła się wśród Polonii bardzo szybko. Polskie programy radiowe, korespondencja e-mailowa i tak zwana „poczta pantoflowa" przekazywana z ust do ust dawała efekty. Wszyscy czekali od wielu dni na pojawienie się polskiej bandery w Vancouver. Powitanie pod patronatem Konsulatu Generalnego RP w Vancouver, koordynowane przez Jerzego Kuśmidera, było zaplanowane na wcześniejszy termin. Ze względu na problemy techniczne jachtu i silne sztormy termin został przesunięty o cały tydzień.

Nie najlepsza zapowiadana pogoda nikogo nie powstrzymała od przybycia na powitanie, bo wszyscy z niecierpliwością czekali na pojawienie się „Solanusa".

Ceremonia powitania zaplanowana została w dwóch częściach: na wodzie kilka mil przed wejściem do portu i lądowa część na pomoście na Granville Island w zatoce False Creek w centrum Vancouver.

O godzinie 12.00 „Solanus" zbliżał się do latarni morskiej Pt. Atkinson, skąd było już tylko siedem mil morskich do pomostu na Granville Island w centrum miasta. Za dwie godziny zebrać się tam miała Polonia, żeby powitać dzielną załogę, która przepłynęła jedną z najtrudniejszych na świecie tras żeglarskich, przez lody Arktyki kanadyjskiej, Przejście Północno-Zachodnie.

– Już go widać w oddali – zameldował Jerzy Kuśmider, który wypłynął z liczną załogą na powitanie swoim jachtem „Varsovia". Na topie grotmasztu powiewała olbrzymia biało-czerwona flaga. Z różnych marin wyruszyły inne jachty wypełnione polonusami.

– „Solanus"! Witamy w Vancouver! Gratulacje od żeglarzy z Vancouver – roznosił się donośny okrzyk powitalny.

Gdy „Varsovia" wyszła w morze, zza chmur wyjrzało dość niemrawo słoneczko, a nad wodą zaczął się unosić delikatny szkwał. Prognoza zapowiadała deszcz, a jednak „Solanus" miał szczęście i ostatnie mile przed wejściem do portu przemierzył przy znośnej pogodzie.

„Varsovia" zdecydowała się podejść do „Solanusa". Polski jacht pojawił się w pełnej krasie. Płynął pod żaglami, na których widoczne były nazwy licznych partnerów wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011": LOTTO, Wyższej Szkoły Gospodarki, Telewizji Polskiej i Telewizji Polonia, a przede wszystkim wyraźne godło Bydgoszczy.

– „Solanus"! Witamy w Vancouver! – raz jeszcze komunikował radość z zawinięcia polskiego jachtu do kanadyjskiej metropolii kapitan Kuśmider.

Trzej bydgoscy żeglarze byli już doskonale widoczni. Ubrani jednolicie w charakterystyczne żółte sztormiaki, dzieląc radość z tak miłego powitania, krzątali się jeszcze po jachcie. Przede wszystkim trzeba było opuścić żagle.

„Solanus" bardzo dostojnie zbliżył się do latarni morskiej Pt. Atkinson, miejsca, gdzie zaplanowane było spotkanie witających polskich jachtów. Na topie bezana trzepotała biało-czerwona bandera, „spracowana" przez przejście North-West Passage, najtrudniejszą na świecie trasę żeglarską, przez lody kanadyjskiej Arktyki.

Do Vancouver z tego miejsca pozostało już tylko siedem mil. W tym samym kierunku podążała także flotylla miejscowych jachtów. Na czele sunęła „Varsovia", w niewielkiej odległości od niej płynęła „Cracovia".

Powitanie „Solanusa" przed Vancouver

Jachty witające zbliżyły się do płynącego wolno „Solanusa", na którego skierowane były teraz aparaty i kamery filmowe rodaków. Gdy na bydgoskim jachcie opuszczono żagle, przy jego lewej burcie zacumowała „Varsovia", oczywiście z olbrzymią polską flagą na maszcie. Do „Varsovii" dobiła po chwili też „Cracovia". Kuter żaglowy „Pathfinder III" krążył dookoła tej tratwy, na razie złożonej z trzech jachtów. Na powitanie śmiałków z dalekiej Polski ruszył również jacht Polskiego Klubu Żeglarskiego w Vancouver, który także krążył wokół „Solanusa", a jego pasażerowie ani na moment nie przerywali filmowania dzielnego jachtu.

Kapitan Kuśmider pierwszy wskoczył na pokład „Solanusa". Rozpoczęło się nieoficjalne powitanie. Uściskom i gratulacjom dla dzielnej bydgoskiej załogi nie było końca.

Pierwszymi wrażeniami z podejścia dzielił się kapitan Bronisław Radliński, wyraźnie szczęśliwy z możliwości spotkania z rodakami.

– To jest wspaniały widok, szczególnie po wpłynięciu z Victorii. Płynęliśmy jak niegdyś wielki Kolumb. Na „czuja"! Zazdroszczę wam

„Tratwa" utworzona z jachtów witających „Solanusa"

tego miejsca. Krajobrazy są tutaj przecudowne. Ale nie wszyscy mogą tutaj żyć. Za to mogą, jak my w trójkę, pokonać szmat drogi z taką radością, jakiej nie ukrywamy. To wielka satysfakcja móc tutaj przypłynąć i odwiedzić fantastycznych rodaków. Oby jak najwięcej polskich jachtów tu dopływało! – mówił wzruszony.

– Jesteście czwartym jachtem z Polski pod polską banderą, który zawitał do Vancouver – oznajmił Jerzy Kuśmider. – Pierwszy był „Zawisza Czarny" w roku 1989, dwa następne to „Nekton" i „Stary" po przepłynięciu lodów Arktyki w roku 2006. Witamy was i bardzo się cieszymy.

Jerzy Kuśmider przekazał gorące pozdrowienia od Moniki Witkowskiej, która musiała w Nome opuścić załogę. Do „Solanusa" podpłynął kolejny jacht z polonusami; była to „Seadra", która zacumowała do prawej burty „Solanusa". Powstała w ten sposób dryfująca na wodzie tratwa złożona z czterech jachtów. Wokół bydgoskiej jednostki mieniło się od biało-czerwonych flag.

„Solanus" i jachty witające pod mostem Burrard

Do załogi „Solanusa" dotarł także przedstawiciel „Nektona" Wiesiek Natanek. Polscy żeglarze byli więc prawie w komplecie.

Kapitan Kuśmider nie krył olbrzymiej radości i pospiesznie sięgnął po butelkę dobrze schłodzonego szampana. Po chwili wystrzelił korek, szampan polał się symbolicznie do szklanek. Można było wznieść pierwszy, nieoficjalny powitalny toast.

– W imieniu konsula Rzeczpospolitej Polskiej Krzysztofa Czapli witam dzielną załogę „Solanusa" i wznoszę specjalny toast.

Żeglarze unieśli szklanki.

– Za Neptuna! Trzeba dać Neptunowi! – ktoś zawołał.

Kapitan Radliński zgodnie z tradycją pierwszym toastem zdecydował się podzielić z Neptunem i trochę wylać za burtę.

– To w podziękowaniu Neptunowi za powodzenie tego etapu, zwłaszcza za pomyślne przejście North-West Passage – powiedział, i szampan powędrował za burtę.

Po chwili rozległo się chóralne „Sto lat... Niech żyje nam!"

– A kto? – krzyknął donośnie mistrz ceremonii kapitan Kuśmider.

– „Solanus"! „Solanus"! „Solanus"! – wykrzykiwano na przemian.

Z jachtu Polskiego Klubu Żeglarskiego, krążącego obok i celebrującego przybycie „Solanusa" strzelił korek następnego szampana.

Dopiero po kwadransie nastąpiła sposobność, aby gościom pokazać jacht i opowiedzieć pokrótce o trudnych momentach żeglugi.

Gdy nieoficjalne powitanie dobiegło końca, jachty oddały cumy i „Solanus" w asyście pięciu polonijnych jachtów ruszył dalej. Teraz już na silniku i pod banderą miasta Bydgoszczy. Siedem mil wiodło wzdłuż English Bay w kierunku False Creek. Prognoza pogody była nie najlepsza, bo zapowiadano po południu deszcz. Wszyscy z niepokojem patrzyli w niebo. Można było jednak trochę odetchnąć, bo nad Vancouver pokazały się, choć sporadycznie, nawet przebłyski słońca.

Pod mostem Burrard jachty zwolniły, żeby dać się sfotografować umieszczonej na wieżowcu kamerze internetowej. Flotylla wpłynęła do False Creek i zbliżyła się do Granville Island, już w centrum miasta. Mieszkańcy Vancouver przychodzą tu tłumnie pospacerować lub skorzystać z licznych rozrywek i atrakcji.

Około godziny 14.30 „Solanus" w asyście jachtów polonijnych zbliżył się do nabrzeża. Za moment rozpocząć się miała oficjalna część powitania.

Chlebem, solą i tortem

Na pomoście przy Granville Island już od wczesnych godzin gromadzili się polscy emigranci. Nasi rodacy zabrali ze sobą flagi narodowe, niektórzy ubrani byli w odświętne stroje ludowe związane z ich rodzinnymi miejscowościami, inni mieli szaliki w biało-czerwonych barwach. Przybywali całymi rodzinami, aby zademonstrować swój patriotyzm, ale też w spontaniczny sposób dać wyraz szacunku i podziwu dla żeglarskiego trudu. Ten duży tłum Polaków wzbudzał

zainteresowanie wśród innych mieszkańców Vancouver, którzy zwykle przychodzą na spacery na Granville Island, gdzie jest popularny „deptak". Pytali o cel tego zgromadzenia i z zainteresowaniem słuchali wyjaśnień Elżbiety Kuśmider, która obsługiwała punkt informacyjny z różnymi materiałami promującymi Polskę i „Solanusa". Kanadyjczycy czytali ulotki w języku angielskim o wyprawie jachtu „Solanus". Wielu z nich dołączyło do czekających Polaków i z zainteresowaniem oglądało to, co się działo.

Vancouver do przywitania jachtu pod biało-czerwoną banderą przygotowało się bardzo starannie. Spikerka Małgorzata Kowalczuk w języku polskim i angielskim opowiadała szczegółowo historię jachtu, przypominała jego największe dokonania. Nikt z setek rodaków przybyłych do portu nie czuł się znudzony wyczekiwaniem na wejście „Solanusa".

Gdy jacht znalazł się w polu widzenia zgromadzonych w marinie, rozległ się okrzyk: – Tu jest Polska! Tu jest Polska! Natychmiast podchwyciła to spikerka i także kilkakrotnie powtórzyła: Tu jest Polska! Z głośników okrzyk ten zabrzmiał jakby dostojniej. Polskie flagi zaczęły powiewać jakby bardziej harmonijnie. Z nich wyłonił się duży transparent w języku angielskim: „Welcome to Vancouver – from Poland via Northwest Passage" (Witamy w Vancouver – z Polski przez Przejście Północno-Zachodnie).

„Solanus" podpłynął do pomostu z najwyższą precyzją. Wpłynął rufą i podał cumy do czekających na pomoście cumowniczych ubranych w klubowe ubrania Polskiego Klubu Żeglarskiego. Po ponad czterech tygodniach nieprzerwanej podróży trójka bydgoskich żeglarzy dotarła nareszcie do lądu.

Na pomoście czekali już oficjalni przedstawiciele polskich władz. Był Konsul Generalny RP w Vancouver Krzysztof Czapla, przybyli przedstawiciele działających w Kanadzie organizacji polonijnych na czele z Kazimierzem Brusiło – prezesem Kongresu Polonii Kanadyjskiej Okręg w Kolumbii Brytyjskiej. Nie zabrakło proboszcza polskiej Parafii p.w. św. Kazimierza w Vancouver – Jacka Nosowicza.

Gospodarze musieli jeszcze przez chwilę wykazać odrobinę cierpliwości w oczekiwaniu na bydgoskich śmiałków, którzy w pośpiechu zrzucali sztormowe okrycia, by „wskoczyć" w marynarskie stroje wizy-

Powitanie przy nabrzeżu w Vancouver

towe. Gdy wynurzyli się z zejściówki, nad portem rozległy się gromkie oklaski.

– Tu jest Polska! – ponownie rozbrzmiało.

Pierwszy na ląd zszedł kapitan Bronisław Radliński, za nim Roman Nowak i Witold Kantak.

Głos zabrał konsul RP:

– Witamy w Vancouver, witamy dzielną załogę „Solanusa", która pod polską banderą przypłynęła najtrudniejszą drogą, jaką można wybrać z Polski, z Bydgoszczy. Przypłynęła morskim szlakiem Polonii. Tak jak skandowano, kiedy wpływaliście do portu, tak rzeczywiście tu jest Polska. Dlatego, że tutaj żyją Polacy, a wy przypływacie, aby tak liczną Polonię odwiedzić. Polska jest wszędzie tam, gdzie nie tylko dociera polska bandera, ale także gdzie żyją rodacy, którzy Polskę mają w sercach. Witamy dzielną załogę, jak każe staropolski obyczaj – chlebem i solą.

Staropolskim zwyczajem konsul RP i górale witają załogę chlebem i solą

Żeglarze kolejno złożyli symboliczny pocałunek na pokaźnym bochenku chleba, skosztowali delikatnie soli.

– Witajcie! Witajcie! Witajcie! – rozległ się po kilkakroć okrzyk rodaków.

Ktoś zachęcił do wspólnego okrzyku: Szczęść Boże, Vancouver!

Z głośników popłynęły kolejno hymn Kanady i *Mazurek Dąbrowskiego*.

Żeglarzy przywitał prezes Kongresu Polonii Kanadyjskiej Okręgu w Kolumbii Brytyjskiej Kazimierz Brusiło:

– O naszej radości niech najlepiej świadczy fakt, że dziś legenda o deszczowym i płaczącym Vancouver nie znalazła potwierdzenia. Ta odrobina słońca dowodzi, że jesteśmy szczęśliwi mogąc gościć was na naszej ziemi.

Głos zabrał także kapitan Radliński.

– Jesteśmy bardzo mile zaskoczeni i wzruszeni takim wspaniałym przyjęciem. Pogoda nie jest istotna – taka towarzyszy nam od dziesięciu tysięcy mil morskich. Naszym marzeniem było trafić tutaj, zobaczyć tę wielką aglomerację, znaleźć się w tak licznym skupisku rodaków. Polonia jest i będzie istniała. Jeżeli nie będzie istniała tam, gdzie jest, to będzie tam, gdzie my jesteśmy. Dziękujemy Wam za to!

– Tu jest Polska! Tu jest Polska! – kolejny raz okrzyki witających rozeszły się po nabrzeżu.

Powitanie ubarwił krótki program artystyczny. Aleksandra Dołowska, przy akompaniamencie Pavla Ryzlovsky'ego, grającego na akordeonie, wykonała *Hymn do Bałtyku*, skomponowany w 1919 roku przez Feliksa Nowowiejskiego do słów Stanisława Rybki-Mariusa, powstańca wielkopolskiego, zawierający wzruszający fragment: „Płyń, polska floto, płyń na krańce, powita cię uchodziec brat...".

Pavel Ryzlowsky zagrał również patriotyczną pieśń *Morze, nasze morze*, podchwyconą przez Polonię, oraz *Sto lat*, które zabrzmiało wyjątkowo gromko.

Nim rozległy się słowa specjalnie przygotowanych wierszy, „trzech muszkieterów" bydgoskiego żeglarstwa powitał serdecznie Krzysztof Nowak, komandor Polskiego Klubu Żeglarskiego. Załoga „Solanusa" otrzymała pamiątkowe koszulki z emblematem Vancouver i okolicznościowe znaczki.

Kapitan Radliński zrewanżował się egzemplarzami książki *Port macierzysty Bydgoszcz*, traktującej o wybitnych osiągnięciach bydgoskich żeglarzy.

Potem głos zabrał Feliks Rohraff. Ubrany w strój kujawski zwrócił się do przybyszów z dalekiej Polski wierszem napisanym przez siebie na cześć „Solanusa":

„Serdecznie witamy Was nad Pacyfiku wodami
cieszące się, że nareszcie jesteście z nami
Polonusami na zachodnim końcu świata,
gdzie dla lądowych szczurów kończy się mapa,
a dla dzielnych morskich żeglarzy zaczyna się raj,
gdzie przygoda się darzy.
To majestat oceanu, wielki bezkres wody sprawia,
że wilk stary znów czuje się młody.

Orzeł w koronie wita „Solanusa" w Vancouver

Za wami już czwarty etap – dziękujemy,
żeście tu do nas, do Vancouver zawitali.
Jesteście dla nas wielcy, odważni i wspaniali
I wiedzcie, że nie rzucam słów na wiatr,
Niech wam dmucha z rufy, pcha w kierunku Tatr,
Niech też ten wiatr co na wantach gra,
na skrzydłach żagli do Gdańska was pcha.
A żeglarski wór wypychajcie wspomnieniami,
byście kiedyś po rejsie mogli podzielić się z nami
A hoj!"

Aleksandra Dołowska nie zamierzała być gorsza. I zadeklamowała wiersz, który napisała nad ranem, myśląc o żeglarzach wypatrujących świtu nad Vancouver.

Jeszcze nie umilkły oklaski, gdy ktoś zaintonował kolejny morski hymn:

„Chociaż każdy z nas jest młody,
lecz go starym wilkiem zwą..."

Na twarzach żeglarzy „Solanusa" malowało się wyraźne wzruszenie.

Kapitan Jerzy Kuśmider, główny koordynator podejmowania polskiego jachtu, nie ukrywał radości:

– Dziś jestem zadowolony, zwyczajnie w świecie spadł mi kamień z serca. Wreszcie mamy tu na miejscu tę wspaniałą załogę, która dawała sobie dzielnie radę ze sztormami. Dziękuję wszystkim życzliwym, którzy pomogli w powitaniu i goszczeniu żeglarzy „Solanusa". Przede wszystkim panu konsulowi.

Tort z napisem gratulacyjnym na powitanie

Dopiero w tym tłumie przyjaznych osób załoga poczuła ulgę. Z twarzy kapitana Radlińskiego zeszło napięcie, spadł z kapitańskich barków przygniatający od kilku miesięcy ciężar odpowiedzialności za jacht i ludzi.

– Teraz czuję ulgę, ale też wielkie obezwładniające zmęczenie – szepnął Jurkowi Kuśmiderowi. – Ale zapraszam na pokład „Solanusa".

Podczas ceremonii odbywającej się na pomoście przepłynął obok jacht Polskiego Klubu Żeglarskiego w Vancouver. Potężny Orzeł Biały na jego żaglu prezentował się niezwykle efektownie.

Powitanie „Solanusa" okazało się patriotyczną manifestacją Polonii w Vancouver i jednocześnie dobrą promocją Polski w środowisku kanadyjskim.

Na zakończenie konsul wręczył załodze tort kawowy z napisem gratulacyjnym i w tym momencie zaczął padać zapowiadany deszcz. Na szczęście dopiero na koniec całej ceremonii. Ale był to znakomity pretekst, aby gościom specjalnym pokazać jacht. Pokładowe przyjęcie rozpoczęło się na dobre. Pierwszy kawałek tortu ukroił, oczywiście, kapitan. Znów słychać było odgłos wystrzałów korków od szampana. Goście załogi byli szczęśliwi, że mogą choć przez chwilę pozostać w... Polsce.

Parafianie polskiego kościoła p.w. św. Kazimierza z załogą

O Bydgoszczy w Vancouver

W niedzielę 24 października bydgoscy żeglarze, wolni od obowiązków jachtowych, mogli wreszcie pospać dłużej. Drugi dzień pobytu w Vancouver powitali więc w znakomitych nastrojach.

Około południa kapitan Radliński i jego dwaj morscy towarzysze udali się na nabożeństwo do kościoła polskiej Parafii p.w. św. Kazimierza w Vancouver. Trójka „morskich wilków" zajęła miejsca w głównej nawie i wzbudziła wśród parafian zrozumiałe zainteresowanie. Proboszcz ksiądz Jacek Nosowicz raz jeszcze powitał żeglarzy, a potem w kazaniu wielokrotnie nawiązywał do wizyty załogi polskiego jachtu.

Po mszy parafianie ani przez chwilę nie odstępowali żeglarskich śmiałków, którzy musieli pozować do pamiątkowych fotografii. Dopiero zdecydowana interwencja kapelana spowodowała, że żeglarze skierowali się do salki parafialnej, by uczestniczyć w specjalnym obiedzie

Po mszy św. załoga została zaproszona na obiad z okazji urodzin księdza Jacka Nosowicza

wydanym przez księdza proboszcza z okazji urodzin. Stoły uginały się od rozmaitych smakołyków. Ksiądz Nosowicz zasypywał żeglarzy pytaniami na temat rejsu; z uwagą słuchał także relacji o odwiedzanych przez nich miejscach i polonijnych kościołach.

Całkiem niespodziewanie na zakończenie spotkania w sali parafialnej polonijny chór z Seattle w USA, który przyjechał na występy do Vancouver, przedstawił specjalny koncert dla załogi „Solanusa".

Późnym popołudniem nasi żeglarze wybrali się na spacer po Vancouver. Niestety, deszczowa pogoda uniemożliwiała robienie fotografii i znacząco skróciła marszrutę. Innym powodem wcześniejszego powrotu na jacht był czekający Jarek Pietras, który przyleciał do Kanady, aby dołączyć do składu załogi.

Poniedziałek 25 października powitał bydgoskich żeglarzy typową dla Vancouver w okresie jesiennym deszczową pogodą. Pierwszym

Polonijny chór z Seattle przedstawił specjalny koncert dla załogi

zadaniem, jakie stanęło przed kapitanem Radlińskim i jego załogą, było przeprowadzenie „Solanusa" na nowe miejsce – do basenu rybackiego. Okazało się to trochę skomplikowane, w miejscu wyznaczonym bowiem „Solanusowi" przeszkadzał słupek. Udało się jednak wszystko sprawnie przeprowadzić. Załoga pospiesznie zmieniła robocze stroje na wyjściowe i wyruszyła do Konsulatu Rzeczpospolitej Polskiej.

W drodze do konsulatu żeglarze pozowali do zdjęcia przy Zniczu Olimpijskim Zimowej Olimpiady 2010 w Vancouver. Na miejscu powitał ich Konsul Generalny RP Krzysztof Czapla i jego asystentka Katarzyna Juraczko. Pojawili się także kolejni wyjątkowi goście. Był to Piotr Rubik, wybitny współczesny polski kompozytor, który ze swoim zespołem koncertował właśnie w Kanadzie z dziełem *Santo Subito* – kantobiografią Jana Pawła II. Warto przypomnieć, że prapremiera tego wyjątkowego dzieła odbyła się w kwietniu 2009 roku w Bazylice św. Wincentego à Paulo w Bydgoszczy.

Spotkanie w konsulacie RP

– Załoga jachtu i Państwo artyści dokonujecie rzeczy wspaniałych – podkreślił podczas krótkiego powitania Krzysztof Czapla. – Państwo, dając cudowny koncert, przybliżacie nam wielkiego Polaka Jana Pawła II, Polskę. Z dumą patrzymy na to, że przyjechaliście z naszej Ojczyzny i tak pięknie śpiewacie. Nasi żeglarze dostarczyli nam cudownych wrażeń, kiedy wpływali na Granville Island pod polską banderą. To są cudowne przeżycia i bardzo za nie Państwu dziękujemy.

– Pragnę raz jeszcze podziękować za tak wspaniałe przyjęcie – mówił kapitan Radliński. – Dziś jest nas tutaj czterech. Z Nome do Vancouver płynęliśmy jednak w trójkę. Przez Morze Beringa i cały Pacyfik musieliśmy iść na ręcznym sterowaniu. Ale warto było dla pięknego przywitania przez Polonię. Wielkie dzięki.

Piotr Rubik interesował się żywo rejsem „Solanusa", nie odmówił sobie także wspólnego zdjęcia. Gdy okazało się, że wśród osób w zespole są także żeglarze, rozgorzała dyskusja w mniejszych podgrupach.

W spotkaniu w konsulacie uczestniczył Piotr Rubik

Artyści zadawali załodze fachowe pytania. Kapitan Radliński podarował, ze specjalną dedykacją, książkę *Port macierzysty Bydgoszcz*, a Piotr Rubik zrewanżował się płytą z najnowszym nagraniem jego koncertu.

– Gdy jest ciężko, muzyka dostarcza nam tak potrzebnego ukojenia – zauważył kapitan, najwyraźniej uradowany z oryginalnego podarunku.

Na pożegnanie jeszcze pamiątkowe zdjęcie z pracownikami Konsulatu RP i powrót na jacht.

Kolejny dzień miał być w całości poświęcony pracy na „Solanusie". Załoga spędziła go bardzo pracowicie. Kapitan Radliński sprawiedliwie rozpisał role: dwóch członków załogi zabrało się za porządki na jachcie, dwóch pozostałych ruszyło do miasta poczynić niezbędne zakupy.

Nie ma zakątka globu, gdzie by nas nie było

W środę, w piątym dniu pobytu „Solanusa" w Vancouver, doszło do kolejnego spotkania w Konsulacie RP, może już nie tak oficjalnego, ale równie serdecznego. Załoga przekazała konsulowi Krzysztofowi Czapli książkę *Port macierzysty Bydgoszcz*. Następnie przed kamerą TVP konsul przedstawił historię osiedlania się Polonii w Brytyjskiej Kolumbii i podkreślił znaczenie wizyty jachtu, który przypłynął do Vancouver z Polski pod biało-czerwoną banderą.

– Panie Konsulu – zwrócił się do gospodarza spotkania kapitan Radliński – dziękujemy za wspaniałe przeżycia. Nie ukrywam – wyciskające łzy z oczu. Jesteśmy serdecznie goszczeni zarówno przez pana, jak i wszystkich naszych rodaków. Mamy tak wypełniony tydzień, że brakuje czasu na drobne naprawy, które jacht musi przejść przed kolejnym etapem naszej wyprawy. Ale nie możemy rezygnować ze spotkań z mieszkającymi tutaj Polakami.

– Wszyscy bardzo czekali na to, kiedy panowie tutaj przypłyną – odpowiedział Konsul RP. Jak czekali i jak was witali, mogli się panowie przekonać. I będziecie jeszcze goszczeni, bo dzięki waszej obecności możemy poczuć więź z Polską. Wszędzie będziecie tak witani, bo wszędzie jesteście dla Polonii częścią nas, naszego narodu i utożsamiacie te nasze wspaniałe osiągnięcia. Dajecie nam możliwość poczucia dumy narodowej. Bo oto polscy żeglarze przypłynęli najtrudniejszą z możliwych tras do zachodniej Kanady. Życzę sukcesów w dalszym rejsie!

Żeglarze opuszczali konsulat w znakomitych nastrojach. Zdecydowali, że teraz wykorzystają każdą chwilę na zwiedzanie okolicy. Pogoda, wyjątkowo jak na Vancouver słoneczna, sprzyjała temu. Sięgnęli po aparaty fotograficzne i kamery, by uwiecznić malowniczy Stanley Park, a także północną część miasta.

W punkcie widokowym w Cypress Provincial Park trzeba było wywiązać się z innej, jakże ważnej powinności: żeglarze w tym miejscu przygotowali krótkie nagranie dla Telewizji Polskiej. Miał to być meldunek z pobytu wśród miejscowej Polonii. Na tle malowniczej panoramy z widokiem na Vancouver i okolice kapitan Radliński dziękował zwłaszcza wszystkim sponsorom, dzięki którym „Solanus" może żeglować „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011".

Żeglarze zwiedzili obiekty sportowe Zimowej Olimpiady w Vancouver 2010

Po nagraniu żeglarze odwiedzili i podziwiali obiekty sportowe Zimowej Olimpiady Vancouver 2010. Roztaczały się przed nimi naprawdę cudowne widoki.

Po krótkim odpoczynku, wieczorem w Domu Polskim należącym do prężnie działającego Polskiego Towarzystwa „Zgoda" odbyło się spotkanie żeglarzy z Polonią zorganizowane przez Polski Klub Żeglarski w Vancouver. Uczestniczyła w nim ponad setka polonusów, którzy przyszli całymi rodzinami. Tym, którzy pomagali w powitaniu i pobycie jachtu w Vancouver, kapitan „Solanusa" podarował pamiątkowe książki i krawaty z logo rejsu.

Jerzy Kuśmider, koordynator wizyty „Solanusa" w Vancouver, zaskoczył dzielnych żeglarzy z Bydgoszczy specjalną niespodzianką. Był to list gratulacyjny od Zbigniewa Stosio, sekretarza generalnego Pol-

skiego Związku Żeglarskiego. Podczas odczytywania raz po raz na sali rozlegały się gromkie oklaski jako wyraz uznania dla wspaniałego wyczynu żeglarzy.

Temperaturę spotkania podniosła projekcja filmów z rejsu przygotowanych przez żeglarzy. Ukazane momenty dramatyczne unaoczniły obecnym skalę trudności rejsu. Wywołało to falę pytań na temat żeglugi, zwłaszcza na skutych lodem wodach Arktyki, a także warunków życia na małym jachcie. Była też projekcja filmu z powitania zmontowanego na gorąco przez Jerzego Kuśmidera.

To żeglarskie spotkanie było bardzo udaną imprezą i promocją spraw żeglarskich dla osób, które nie miały wcześniej ściślejszego związku z żeglarstwem.

„Solanus" w eterze

Czwartek 28 października wypełniony był znowu co do minuty. Na zarządzonej przez kapitana Radlińskiego porannej odprawie ustalono, kto i czym się zajmie. Większość czasu zajęły specjalistyczne prace przy jachcie.

Wieczorem załoga w komplecie, wraz z koordynatorem pobytu w Vancouver, przyjęła zaproszenie radiostacji Polskiego Programu Radiowego NOFA nad Pacyfikiem. Program nadawany jest w każdy czwartek od godziny 18.00 do 19.00.

Program na żywo poprowadziła Małgorzata Kowalczuk, która kilka dni wcześniej była spikerką powitania jachtu na pomoście na Granville Island; za szybą przy konsolecie towarzyszył jej Stanisław Janecki.

Załoga dzieliła się swoimi wrażeniami z rejsu. Swobodnie i z dużym poczuciem humoru żeglarze opowiadali o sposobie odżywiania się na jachcie. Prowadząca i słuchacze ze zdziwieniem usłyszeli, że na jachcie je się niewiele... ryb. Kapitan Radliński powiedział, że wszyscy byli pod ogromnym urokiem krajobrazów, jakimi urzekły ich Victoria i Vancouver.

– Północ Kanady to prawie „pustynia", może z wyjątkiem szelfów – dodał Witold Kantak. – I jeszcze jedno spostrzeżenie: w przeci-

Załoga gościła w radiostacji Polskiego Programu Radiowego NOFA

wieństwie do Grenlandii, zwierzęta spotykane wzdłuż brzegów wyspy Vancouver były wyjątkowo spokojne i przyjazne.

Sporo pytań do żeglarzy dotyczyło zagrożeń spotykających „Solanusa".

– Najbardziej dokuczały nam sztormy, zwłaszcza te na Morzu Beringa i Pacyfiku Północnym – opowiadał dowódca jachtu. – Trafiliśmy tam w drugiej połowie października i musieliśmy zmagać się z niżową aurą. Największa liczba niżów idzie o tej porze roku tą drogą, którą właśnie wybraliśmy.

– Było wiele momentów na Pacyfiku, kiedy staliśmy na jachcie po pas w wodzie – opowiadał Roman Nowak. – Będziemy je na pewno pamiętali, znacznie trudniej zaś dzielić się wrażeniami z innymi. Tam trzeba być, trzeba to przeżyć, i wtedy się wie, jak to naprawdę wygląda.

– Podczas szóstego z kolei sztormu na tym odcinku odnotowaliśmy dziesięć stopni w skali Beauforta – uzupełnił relację Kantak.

Inspekcja bez problemów

Kolejny dzień pobytu w Vancouver załoga rozpoczęła wczesnym posiłkiem, trzeba było bowiem zakasać rękawy i zabrać się do prac jachtowych. Tego dnia „Solanusa" czekała inspekcja techniczna, niezbędna do dalszego ubezpieczenia. Kapitan Radliński otrzymał instrukcję podpłynięcia około 100 metrów do punktu przystani, gdzie czekał już dźwig „Travel Lift". Za sterem stanął sam kapitan, a manewr w wyjątkowo ciasnym basenie portowym i podpłynięcie pod dźwig wykonany został z precyzją. Czwórka bydgoskich żeglarzy nie była zresztą podczas tej operacji osamotniona. Żeby podczas podnoszenia jachtu nie doszło do jakichkolwiek uszkodzeń, należało zdemontować sztag.

– Bardzo stresowa sytuacja – stwierdził kapitan. – Przyznam, że nigdy w ten sposób – za kil i takim dźwigiem nie wyciągaliśmy jachtu; mamy w tym względzie swoje zasady. Mam jednak nadzieję, że wszystko odbędzie się sprawnie i przede wszystkim bezpiecznie dla „Solanusa".

Gdy na dwóch pasach, jednym umieszczonym bliżej dziobu, a drugim przy rufie, jacht bardzo wolno zaczął unosić się nad taflę wody, kapitan – aby opanować emocje – sięgnął po papierosa i z niezwykłą uwagą obserwował zachowanie jachtu.

Po minucie, może dwóch oba pasy znalazły się pod kilem, nastąpiło niezauważalne szarpnięcie i „Solanus" wiszący na pasach został podniesiony wysoko nad powierzchnię wody, po czym poruszający się na kołach dźwig przejechał razem z jachtem po asfaltowej nawierzchni i zatrzymał się w miejscu, gdzie można było z bliska oglądać i dotykać dno.

Żeglarze wnikliwie oglądali kadłub i pozostałe elementy.

– „Solanus" jest w bardzo dobrym stanie – zdawkowo rzucił dowódca. – Twardy jak zaciśnięta pięść. Popękał trochę lakier i szpachlówka, ale nie ma żadnych poważniejszych uszkodzeń kadłuba. Gdyby nie konieczność zlustrowania jachtu na potrzeby towarzystwa ubezpieczeniowego, nie byłoby w ogóle sensu go podnosić. Pod linią wody kadłub jest trochę pobrudzony i zarośnięty różnymi żyjątkami, ale nie tak, żeby wymagał teraz czyszczenia. Mamy jeszcze kawał drogi i do

„Solanus" został wyslipowany w celu dokonania inspekcji potrzebnej do ubezpieczenia

Valparaiso pewnie zarośnie po linię wodną. Może tam zdecydujemy się znów wyjąć jacht i oczyścić przed dalszą drogą. Dziś co najwyżej oczyścimy śrubę.

Inspekcja „Solanusa" przebiegła wyjątkowo sprawnie i szybko. Jacht był gotowy do ponownego zwodowania. Kapitan Radliński uiścił stosowną opłatę i „Solanus" mógł wrócić na swoje miejsce w marinie. Na drugi dzień protokół inspekcji, jak zwykle z drobnymi tylko punktami zaleceń, był gotowy.

Gdy jacht ponownie zacumował, na żeglarzy czekali już niespodziewani goście: polonusi Barbara i Stanisław Więckowscy. „Solanus" otrzymał od nich w prezencie na pamiątkę pobytu w Vancouver dwa

nowe napisy na reling: „Polonia w Vancouver British Columbia Canada. Ahoy s/y Solanus". Zaprojektował je i samodzielnie wykonał pan Staszek.

– To prezent od naszej Polonii w Vancouver – powiedział. – I mamy prośbę, aby po zakończeniu całego rejsu jeden egzemplarz z podpisami kolejnych członków załogi wrócił na pamiątkę do żeglarzy w Vancouver.

– Jeżeli wrócimy szczęśliwie, możecie być spokojni, że jeden egzemplarz wróci do Was, do Polonii – zapewnił kapitan.

Gdy tylko państwo Więckowscy opuścili „Solanusa", na jachcie pojawił się kolejny gość – Bożena Karwowska, profesor Uniwersytetu Brytyjskiej Kolumbii, Wydziału Studiów Centralnej, Wschodniej i Północnej Europy. Godzinne spotkanie zakończyło się zaproszeniem załogi na wieczór z kanadyjskimi studentami uczącymi się języka polskiego. Niestety, bydgoska załoga musiała z przykrością odmówić, plan pobytu bowiem był niesłychanie napięty.

– Chcemy szybko wyjść i rozpocząć kolejny etap wyprawy – tłumaczył kapitan. Ale nie dlatego, że źle się w Vancouver czujemy. Przeciwnie, zostaliśmy tutaj przyjęci z wszelkimi honorami. To było dla nas zaskoczenie ogromne. Utwierdziliśmy się jeszcze mocniej w przekonaniu, że Polska jest wszędzie! Tam gdzie jest umysł, gdzie jest serce, tam jest narodowość.

W podziękowaniu kapitan wręczył pani profesor egzemplarz książki *Port macierzysty Bydgoszcz*.

Specjalny egzemplarz, bo ze stosowną dedykacją, otrzymał wreszcie także Jurek Kuśmider. Nim bydgoscy żeglarze złożyli swoje podpisy, kapitan w wielkim skrócie nakreślił sylwetki zasłużonych bydgoskich „wilków morskich" – kapitanów: Aleksandra Kaszowskiego, Huberta Latosia, Edmunda Kunickiego, redaktora-marynisty Zbigniewa Urbanyiego i niezastąpionego bosmana Henryka Lewandowskiego.

Dedykacja brzmiała:

„Wspaniałemu koordynatorowi w Vancouver jachtu »Solanus« Jurkowi Kuśmiderowi od załogi i wszystkich sympatyków żeglarstwa w Polsce".

Bydgoscy żeglarze uczestniczyli w spotkaniu żeglarzy Polonii na wyspie Bowen

Spotkanie przy grillu

Mijał już tydzień od wpłynięcia „Solanusa" do Vancouver. Chociaż bydgoscy żeglarze coraz częściej byli już myślami przy kolejnym etapie podróży dookoła dwóch Ameryk, trzeba było wypełnić kolejny punkt pobytu.

Wczesnym przedpołudniem 30 października 2010 roku jacht opuścił marinę na kilka godzin i skierował się ku wyspie Bowen, gdzie wyznaczono spotkanie zakończenia sezonu żeglarskiego Polskiego Klubu Żeglarskiego w Vancouver. Spotkanie to planowane było tydzień wcześniej, ale w związku z powitaniem „Solanusa" zostało przesunięte.

Na pokładzie „Solanusa" zaokrętowała grupa polonijnych żeglarzy. Z Vancouver do wyspy Bowen trzeba przepłynąć 20 mil morskich w dwie strony. Na jachcie wytworzyła się miła towarzyska atmosfera, rozmowom i wspomnieniom żeglarskim nie było końca.

Z Polonią na pokładzie „Solanus" wraca ze spotkania na wyspie Bowen

Po dwóch godzinach żeglugi na silniku „Solanus" wpłynął do malowniczej zatoki Snug Cove na wyspie Bowen. Na to spotkanie przypłynęły także dwa polonijne jachty: klubowy i „Seadra". Część osób przypłynęła promem.

Na niewielkiej polanie na przybyszów czekał już grill. Pojawiły się kiełbaski i piwo. Wszystkim dopisywały humory. Konsumpcji towarzyszyły oczywiście rozmowy, wypełnione wspomnieniami i żartami. Czas miło upływał.

Po trzygodzinnym biesiadowaniu przyszła pora powrotu. „Solanus" płynął trochę na silniku, trochę na żaglach, a ponieważ były problemy z silnikiem, część drogi powrotnej przepłynął na holu „Seadry" i późnym popołudniem zacumował w marinie.

Pamiątkowe zdjęcie przy charakterystycznym dla Vancouver parowym zegarze w Gastown

Relaksowa niedziela

Drugi tydzień pobytu w Vancouver załoga „Solanusa" rozpoczęła od mszy św. w polskim kościele p.w. św. Kazimierza w Vancouver. Po wspólnej modlitwie i błogosławieństwie Rodzina Radia Maryja podjęła żeglarzy obiadem. W sali parafialnej wszystkie miejsca zostały zajęte.

Rolę gospodarza pełnił Kazimierz Brusiło, prezes Kongresu Polonii Kanadyjskiej Okręg w Kolumbii Brytyjskiej. Pogratulował załodze i wręczył upominki na pamiątkę pobytu w Vancouver.

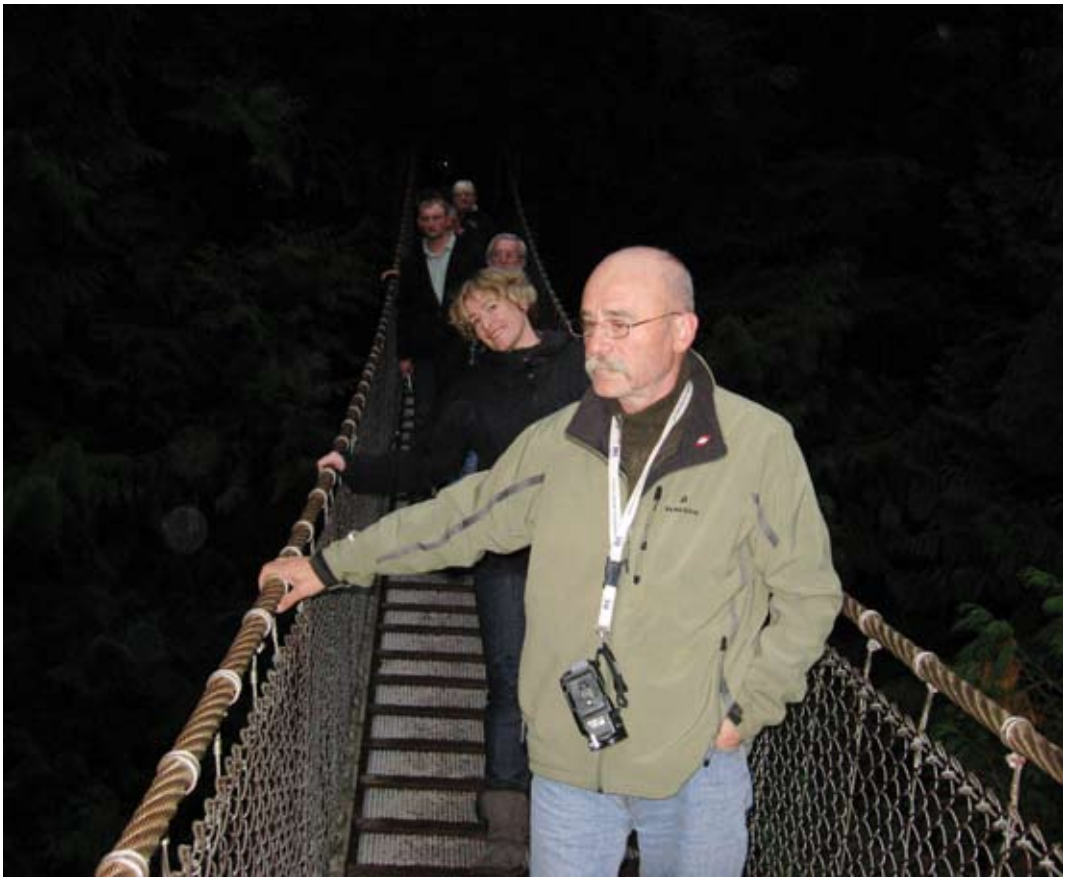
– Dziękujemy, że przywieźliście do nas ten skrawek Polski, z tym naszym najważniejszym symbolem Orłem Białym i biało-czerwoną banderą. Jest ona doskonale znana na całym świecie, rozpoznawalna na morzach i oceanach. Dziękujemy wam za to serdecznie – zakończył.

– Przyznam się szczerze, że zostalibyśmy tutaj chętnie jeszcze parę dni. Ale czas nas goni, mamy niewielką usterkę silnika. Chcemy ją usunąć i ruszyć w kolejny etap tej wyprawy. Dziękujemy wam z całego serca – nie krył wzruszenia kapitan.

Po obiedzie czwórka żeglarzy, korzystając z przychylnej aury, wyruszyła na zwiedzanie miasta i okolic. Nie mogło zabraknąć pamiątkowych zdjęć między innymi przy parowym zegarze w Gastown charakterystycznym dla Vancouver. W Stanley Park, do którego postanowili ponownie zajrzeć, największą uwagę skupiły indiańskie totemy.

Przy wodospadzie Shannon Falls

Potem w towarzystwie opiekuna Jurka Kuśmidera wszyscy udali się na wycieczkę malowniczą drogą Sea-to-Sky Hwy, wzdłuż fiordu, Howe Sound aż do wodospadu Shannon Falls, położonego w pobliżu miejscowości Squamish. Droga ta prowadzi dalej do



Spacer po indiańskim moście linowym Lynn Canyon Suspension Bridge

miasta Whistler, w którym rozgrywana była większość konkurencji Zimowych Igrzysk Olimpijskich 2010.

Spacer i bujanie się na indiańskim moście linowym Lynn Canyon Suspension Bridge w North Vancouver musiało oczywiście zostać dokładnie utrwalone w obiektywach aparatów i kamery. Kapitan „Solanusa" co rusz musiał pozować do wspólnych zdjęć nie tylko z polonusami.

Przybycie „Solanusa" wielu rodzinom przypomniało, że ich korzenie wywodzą się z Polski. Stara prawda, że nie ma zakątka globu, gdzie „nas by nie było", sprawdziła się i w Vancouver.

Coraz częściej żeglarze wybiegali myślami w najbliższą przyszłość.

Załoga „Solanusa" z wizytą u państwa Natanków, pierwszy z prawej Wiesław Natanek – uczestnik wyprawy przez Przejście Północno-Zachodnie w 2006 roku

Jacht gotowy do wyjścia

Od poniedziałku 1 listopada rozpoczęło się odliczanie godzin do opuszczenia Vancouver. Załoga zaplanowała dzień wyjątkowo pracowicie, trzeba było bowiem ostro zabrać się do prac jachtowych, między innymi do naprawy silnika. Gospodarze starali się sprostać wszystkim oczekiwaniom. Adam Glanc, kolega z Polskiego Klubu Żeglarskiego, jak lekarz posłuchał „bicia serca" silnika i postawił diagnozę. Wynikało z niej, że nie jest tak źle, jak się początkowo wydawało załodze. Po wymianie końcówek wtryskiwaczy i filtrów paliwa oraz ogólnym dostrojeniu silnik zaczął pracować prawidłowo. Na twarzy kapitana Radlińskiego widać było wielką ulgę. Po krótkiej naradzie załogi zapadła decyzja: w środę 3 listopada „Solanus" ruszy w dalszą drogę.

Pożegnalna kolacja na kutrze „Pathfinder III"

Ostatnie godziny pobytu upływały zatem na drobiazgowym przygotowaniu jachtu do trudów kolejnego etapu wyprawy. Trzeba było między innymi dokładnie wymyć zęzę. Przy słonecznej pogodzie na pokład powędrowały puszki i słoiki z żywnością, które podczas sztormów na Pacyfiku moczyły się w zęzie. Przy przechyłach dochodzących do 90 stopni paliwo dostawało się do zęzy i trzeba było wszystko oczyścić. A czynność ta wymagała dużo czasu.

Po pracowitym dniu wieczorem załoga została zaproszona na kuter żaglowy „Pathfinder III", który cały czas od wód Victorii towarzyszył „Solanusowi". Kapitan Jerzy Łubisz, nazywany przez przyjaciół „Mrówa", przygotował kolację, której głównym daniem był smażony łosoś. Smakował wszystkim wyśmienicie. Posileni żeglarze z ochotą, przy akompaniamencie gitary, śpiewali popularne szanty.

Pożegnalne zdjęcie z Elą i Jurkiem Kuśmiderami

Po kolacji nastąpiła kontynuacja pożegnania w mesie „Solanusa". Kielichy kilkakrotnie uniosły się w górę. Wiesław Natanek, który płynął na „Nektonie", a obecnie mieszka w rejonie Vancouver, zapragnął mieć jeszcze jedno pamiątkowe zdjęcie pośród zdobywców Przejścia Północno-Zachodniego.

Środa powitała żeglarzy słońcem. Nad mariną unosiło się klarowne powietrze. Po lekkim śniadaniu i obowiązkowej kawie bydgoscy żeglarze jeszcze kilka godzin krzątali się na jachcie.

Około południa zaczęła się ceremonia pożegnania. I tym razem trzy polonijne jachty: „Varsovia", „Seadra" i jacht PKŻ w Vancouver, podpłynęły do miejsca cumowania „Solanusa" i dobiły do jego burty. Z drugiej strony pomostu cumował „Pathfinder III", na którym poprzedniego wieczoru odbyła się pożegnalna kolacja. Na jachcie „Seadra" pełna gala flagowa, na topie „Varsovii" biało-czerwona flaga, polska bandera nad Pacyfikiem.

Larisa Lebeda (skrzypce) i Boniek Niemczyk (akordeon) dali na pomoście koncert pożegnalny

Pomost zapełnił się gęstym tłumem. Kapitan Radliński przeprowadził przed kamerą TVP pożegnalną rozmowę z Jerzym Kuśmiderem – koordynatorem powitania i pobytu „Solanusa" w Vancouver. Polonusi – Larisa Lebeda i Boniek Niemczyk – zaimprowizowali koncert na skrzypce i akordeon.

– „Solanusie" nie odpływaj! „Solanusie" zostań z nami! – rozchodziło się po marinie.

Rozbrzmiał *Mazurek Dąbrowskiego* grany na skrzypcach przez Larisę. Boniek na akordeonie grał różne popularne melodie. Grali też wspólnie żeglarskie i inne powszechnie znane melodie, a zebrani na pomoście śpiewali. Marina stała się na moment amfiteatrem rozbrzmiewającym muzyką i śpiewem. A pływający pomost, do którego były zacumowane jachty, zamienił się przez chwilę w salę balową.

– Smutno, smutno będzie, gdy „Solanus" odpłynie – nie krył wzruszenia Jerzy Kuśmider.

Podziękowanie Eli Kuśmider – organizatorce zaopatrzenia jachtu

– Nie wiem, jak wam dziękować za serdeczne przyjęcie, za wszystko, co dla nas zrobiliście. Za wspaniałe zaopatrzenie, w dużej mierze załatwiane i koordynowane przez Elżbietę Kuśmider – żonę Jurka. Nie musimy się już o nic martwić. Oby tylko silnik działał, a wszystko będzie dobrze. Mieliśmy wspaniały, barwny postój, wśród niezwykle gościnnych ludzi – mówił wzruszony kapitan.

– Cuma dziobowa do oddania – zabrzmiała pierwsza komenda kapitana Radlińskiego.

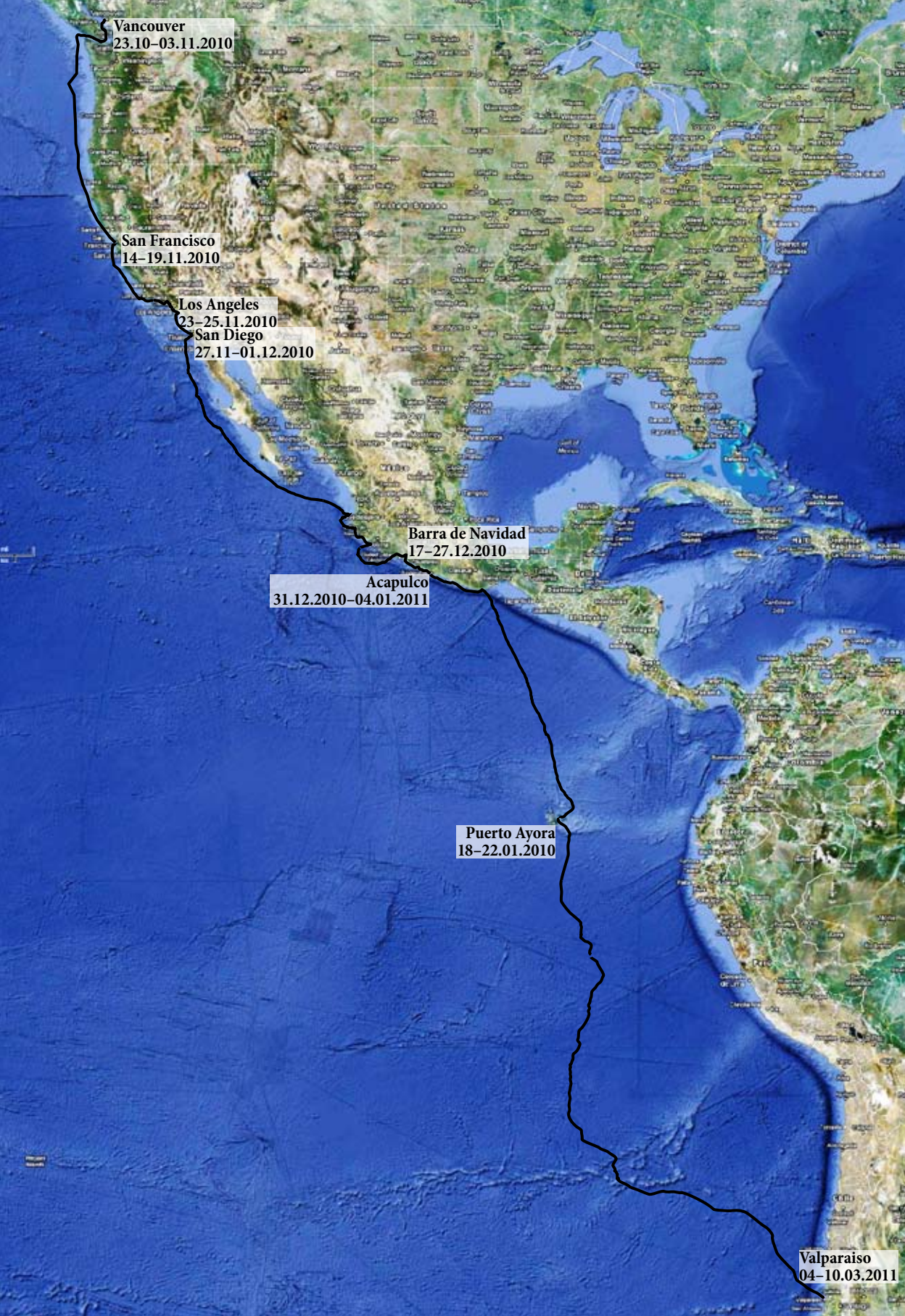
Żeglarzy żegnano przy dźwiękach melodii *Góralu, czy ci nie żal.*

„Solanus" płynął po gładkiej wodzie English Bay w towarzystwie żegnających jachtów. Pogoda była jak na zamówienie. Gdy bydgoski jacht wchodził do Vancouver, na powitanie przestał padać deszcz, a teraz na pożegnanie zaświeciło słońce i temperatura 18°C była dużo

Pożegnanie Vancouver

powyżej średniej. To były już ostatnie chwile w Vancouver. Jeszcze na koniec wspólna tratwa z jachtów na wodzie, pożegnalny tort, uściski i życzenia dalszej pomyślnej żeglugi.

– Bye-bye „Solanus"! Wszystkiego najlepszego na Hornie i wszystkich morzach i oceanach. Żeglarze w Vancouver żegnają was – krzyczał oddany bydgoskiej załodze Jerzy Kuśmider.


Vancouver
23.10–03.11.2010
San Francisco
14–19.11.2010
Los Angeles
23–25.11.2010
San Diego
27.11–01.12.2010
Barra de Navidad
17–27.12.2010
Acapulco
31.12.2010–04.01.2011
Puerto Ayora
18–22.01.2010
Valparaiso
04–10.03.2011

Tomasz Malinowski

Na falach Pacyfiku

Z Vancouver „Solanus" wypłynął 3 listopada i po jedenastu dniach dość spokojnej żeglugi dotarł do San Francisco, zatrzymując się po drodze na dwa dni w Port Angeles.

W niedzielę 14 listopada 2010 roku Michał Laster, korespondent „Żagli" w Stanach Zjednoczonych, relacjonował z San Francisco do Polski:

Przy pięknej, prawie letniej pogodzie na zatokę San Francisco wpłynął bydgoski jacht „Solanus", który po przepłynięciu North-West Passage kieruje się na Horn.

Jako że załoga płynie „Morskim szlakiem Polonii", nie mogło zabraknąć tejże podczas uroczystego powitania pod mostem Golden Gate. Dwa jachty z Yacht Klubu Polski San Francisco, pod dowództwem Krzysztofa Owczarka i Witolda Głuchowskiego, spotkały płynącego z Vancouver „Solanusa" w słynnej Złotej Bramie i towarzyszyły mu do kei w Oakland Yacht Club w Alameda.

W klubie tym odbyło się oficjalne powitanie i spotkanie załogi jachtu z członkami Yacht Klubu Polski San Francisco. Po lodach Przejścia Północno-Zachodniego i sztormowym Morzu Beringa przyjemnie było wspominać trudy wyprawy w ciepłej pogodzie, przy kolacji w restauracji klubowej. Kapitan Bronisław Radliński podziękował za przywitanie i wręczył gospodarzom książkę *Port macierzysty Bydgoszcz*.

W drodze do Port Angeles

Pod czułą opieką polskiego inżyniera

Nazajutrz bydgoskich żeglarzy wziął pod opiekę Marek Żywno – inżynier mechanik, rodem z Gdańska. Oddajmy mu głos:

– Przyjechałem tu na wakacje w 1981 roku. Mój samolot, który miał mnie zabrać z powrotem 22 grudnia na Boże Narodzenie w Polsce, już nie odleciał. 13 grudnia generał Jaruzelski postanowił kraj odciąć od świata... aż się uspokoi. Po paru latach zdążyłem się tutaj zaaklimatyzować i po długich staraniach udało mi się sprowadzić żonę i córkę. I tak tu pozostaliśmy. Główna część mojego życia to działalność zawodowa w przemyśle budującym urządzenia precyzyjne do inspekcji i litografii półprzewodników. Żona Lidia polubiła też to miejsce. Podobnie szybko przyzwyczaiła się do nowego otoczenia córka Joasia. Po przyjeździe do San Francisco miała sześć lat (gdy ostatni raz ucałowałem ją w Polsce, miała niespełna trzy latka). Gdy poszła do szkoły, już po pół roku zaczęła rozmawiać z dziećmi po angielsku; z każdym tygodniem i miesiącem coraz płynniej. Język polski przeszedł wtedy na drugi plan. A to dlatego, że dzieci w tym wieku nie chcą się różnić od swoich rówieśników. Lidia nie dawała jednak za wygraną i nagradzała Asię jednodolarówką

Polskie małżeństwo z Port Angeles z wizytą na „Solanusie"

do skarbonki za każdą stronę przeczytaną po polsku. W starszym wieku Joasia zaczęła doceniać jednak swoje polskie pochodzenie. Regularnie korespondowała z kuzynami w Polsce, czytała coraz więcej po polsku; w domu z mamą rozmawiały wyłącznie w ojczystym języku (a ze mną pół na pół). Dziś Aśka potrafi nieźle pisać i wypowiadać się po polsku, niemal bez śladu angielszczyzny. Czyż moja Lidia nie zasługuje na uznanie?...

Poniedziałkowe przedpołudnie w San Francisco było dla wilków morskich z Bydgoszczy bardzo pracowite. Po energetycznym śniadaniu wyruszyli ze swoim przewodnikiem Markiem najpierw do sklepu w poszukiwaniu wtryskiwaczy paliwa. Okazało się bowiem, że w drodze do wtryskiwaczy dostała się woda, co spowodowało ich zatkanie. Przed kolejnym etapem rejsu żeglarze musieli dokonać ich wymiany.

Gdy załoga zajęła się zakupami, Krzysztof Owczarek, wicekomandor YKP San Francisco, organizował dla „Solanusa" keję na postój. Wymagało to starań, ale ostatecznie działania zakończyły się pełnym sukcesem i jacht mógł bezpiecznie zacumować w stałym miejscu. Komandor nie omieszkał również powiadomić lokalnych mediów o zawinięciu żeglarzy z dalekiego kraju. Gdy część załogi pracowała na jachcie,

Przywitanie Polonii w San Francisco

Krzysztof Owczarek z kapitanem Radlińskim ustalali plany na resztę dnia. Przede wszystkim należało zdążyć przed zakończeniem czasu urzędowania do kapitanatu portu w Oakland, aby zgłosić wpłynięcie „Solanusa".

– W drodze powrotnej z kapitanatu na jacht zobaczyłem za sobą czerwone światło – wspomina Żywno. – To był policjant na motorze. Bardzo uprzejmie nas zatrzymał i wręczył mi mandat za przegapienie znaku nakazu STOP; rzeczywiście, zatrzymałem się o parę stóp za kreską i od finansowej kary nie byłem w stanie w żaden sposób się wywinąć.

Kolejnego dnia pobytu w San Francisco żeglarze pod przewodnictwem polskiego inżyniera wyruszyli na zwiedzanie przepięknie położonego miasta.

– Zaparkowaliśmy w pierwszym możliwym wolnym miejscu i poszliśmy dalej pieszo – relacjonuje Żywno. – Wstąpiliśmy najpierw do

Polonijny jacht Krzysztofa Owczarka z San Francisco wypłynął na spotkanie „Solanusa"

hotelu Hyatt Regency, z którego rozpościera się przepiękny panoramiczny widok na zatokę i całe San Francisco. Uwagę moich gości zwróciły od razu bardzo oryginalne windy wewnątrz Hyatt Regency. Podczas wjazdu na ostatnią kondygnację z podziwem przyglądaliśmy się dekoracjom. Choć to dopiero listopad, gospodarze obiektu zamontowali już świąteczne bożonarodzeniowe oświetlenie. Po opuszczeniu hotelu ruszyliśmy w kierunku portu. Po drodze uwagę moich gości zwróciła Transamerica Building, bardzo charakterystyczna piramida w Downtown San Francisco. Kapitan Radliński nie rozstawał się z kamerą. Zarejestrował między innymi Coit Tower, wieżę zbudowaną w 1933 roku przez Lillie Hitchcock Coit, dla uczczenia ofiarnych strażaków gaszących płonące San Francisco.

U nabrzeży zarządziłem kilkuminutowy przystanek. Wszyscy zachwycaliśmy się widokiem słynnego mostu Golden Gate („Złote Wrota"). Kolejny raz wcieliłem się w miejscowego przewodnika i przeprowadziłem bardzo szczegółowy wywód na temat wiszącego mostu, łączącego San Francisco z hrabstwem Marin, nad cieśniną Golden Gate. Zaprojektowanie i budowa mostu, którego rozpiętość głównego przęsła wynosi 1280 m, a długość całkowita 2737 m, zajęło zaledwie 52 miesiące. Most został od-

Za rufą Golden Gate

dany do użytku 27 maja 1937 roku. Pół wieku później wczesnym rankiem 27 maja zgromadziło się na nim ponad 250 tys. osób, by uczcić jego pięćdziesięciolecie. Wiał wtedy silny wiatr i most zaczął niebezpiecznie drgać. Na szczęście nie doszło do żadnej tragedii. Przejażdżka pod wysokimi wieżami mostu to niezwykła atrakcja, wybraliśmy jednak półgodzinny spacer, by docenić ogrom budowli. Przy okazji można było podziwiać roztaczający się widok. Golden Gate jest bardzo ważnym węzłem komunikacyjnym i jest uczęszczany przez miliony użytkowników rocznie. Stanowi także jeden z głównych celów wycieczek turystycznych. Miesięcznie przejeżdża po nim około 3,4 mln samochodów i liczba ta ciągle wzrasta. Szacuje się, że od momentu otwarcia mostu przejechało po nim około 1,6 mld pojazdów, a ponieważ jest on od tego momentu płatny, zarobił już na swoją konserwację około miliarda dolarów. Zagrożenie trzęsieniem ziemi sprawia, że most musi zostać jak najszybciej wzmocniony. Prace przygotowujące go na przetrwanie kataklizmu o sile do 8,3 stopnia w skali Richtera oszacowano na 217,4 mln dolarów. Jeśli nie nastąpi inna nieprzewidziana katastrofa, okres eksploatacji przewidziano na 200 lat. Most jest również popularny wśród samobójców – co roku rzuca się z niego kilkudziesięciu desperatów.

Więzienie na Alcatraz

Podążając dalej doszliśmy do Fort Point National Historic Site. Był to wystarczający pretekst, by uraczyć moich podróżników kolejną opowieścią z historii San Francisco. Przysiedliśmy więc w Fort Point. Tu mieściła się wysunięta najdalej na zachód placówka obronna. O podnóże ceglanej fortecy, wybudowanej w latach pięćdziesiątych XIX wieku, rozbijają się wciąż fale oceanu, a w górze ciągnie się przęsło mostu. Zapytałem żeglarską kompanię, czy któryś z nich pamięta film mistrza suspensu Alfreda Hitchcocka *Zawrót głowy*. Nie bez powodu, albowiem w takiej scenerii została nakręcona słynna scena, w której bosko piękna Kim Novak usiłuje popełnić samobójstwo. Jeszcze rzut oka na niewielkie muzeum ulokowane wewnątrz fortecy, gdzie można obejrzeć pokryte rdzą i nadszarpnięte zębem czasu armaty oraz broń palną, i przyszło wracać.

Zapadający zmierzch i dające się odczuć zmęczenie nie były w stanie zniechęcić bydgoskich żeglarzy do kontynuowania marszruty po San Francisco. Przeciwnie, gdy dotarliśmy do basenu jachtowego, moi kompani ożywili się. W tym miejscu San Francisco zlokalizowano właśnie muzeum statków z ubiegłego wieku, które utrzymywały kontakt miasta ze światem, szczególnie w latach znanej z książek przygodowych go-

Spotkanie w jachtklubie San Francisco

rączki złota. Z tego zakątka San Francisco rozpościera się także widok na wyspę Alcatraz ze słynnym więzieniem dla najniebezpieczniejszych przestępców, którego budynki dziś pełnią funkcję muzeum. Al Capone i inni poważni przestępcy spędzali tam swe ostatnie lata.

Pobyt na górze Hyde Street, z której rozpościera się doskonały widok na Alcatraz, zatokę oraz miasto, załoga „Solanusa" udokumentowała jak zwykle pamiątkową fotografią.

Potem, już przejazdem, fotograficzne spojrzenie na dzielnice wielomilionowych posesji w najzamożniejszej części San Francisco i pora na kolację. Gospodarz wybrał urokliwą restaurację nad zatoką. Do kompanii dołączyła Caria Tomczykowska, prezes Fundacji Polskiej Kultury w San Francisco, niestrudzona organizatorka wszelkiego rodzaju imprez kulturalnych. Podróżnikom zasmakowały lokalne przysmaki i dobrze schłodzone piwo.

Kapitan wręcza książkę *Port macierzysty Bydgoszcz* Markowi Żywno z San Francisco

Wyjątkowo długi dzień zakończyła przejażdżka po górkach San Francisco.

Mimo że czasu było niewiele, żeglarzom udało się dzięki serdecznej opiece pana Marka Żywny wiele zobaczyć.

19 listopada wyruszyli na południe, biorąc kurs na Los Angeles.

Pani konsul czyni honory

Po czterech dniach od wyjścia z San Francisco „Solanus" zacumował w Los Angeles w Marina Del Rey Yacht Club. Na przywitanie wypłynął Marty Karpiel swoim jachtem „Great Escape", goszcząc na pokładzie panią konsul Joannę Kozińską-Frybes oraz Jerzego Łubisza, który specjalnie przyleciał z Victorii w Kanadzie.

Jurek Łubisz w towarzystwie załogi w konsulacie RP w Los Angeles

O krótkim pobycie morskich śmiałków w Los Angeles opowiada pani konsul.

– Już sama wiadomość o przypłynięciu „Solanusa" wzbudziła emocje. Po otrzymaniu pierwszej wiadomości od komandora klubu Antoniego Bigaja moja wspaniała asystentka Maja (córka kapitana żeglugi i pasjonatka żeglarstwa) zapisała wydarzenie w kalendarzu. Przygotowania do godnego przyjęcia załogi odłożyliśmy na później w przekonaniu, że mamy mnóstwo czasu. Ku mojemu wielkiemu zaskoczeniu dwa tygodnie przed przewidywanym wpłynięciem jachtu do Los Angeles okazało się, że dobijają właśnie do San Francisco, czyli są już w naszym okręgu konsularnym (jest on ogromny, jako że obejmuje 15 stanów zachodnich, w tym całe wybrzeże Pacyfiku). Na szczęście w San Francisco działa niezwykle dynamicznie Yacht Klub Polski, z którym komandor Bigaj nawiązał już bezpośredni kontakt. Wkrótce potem komandor

Zobaczyć ten napis na własne oczy...

YKP San Francisco Michał Laster poinformował mnie o planowanym królewskim przyjęciu jachtu, które zostało z powodzeniem zrealizowane pod dowództwem wicekomandora Krzysztofa Owczarka.

Od tego czasu na bieżąco śledziliśmy już trasę jachtu, a także czyniliśmy wszystkie niezbędne przygotowania, by nie wypaść gorzej. W Los Angeles nie ma wprawdzie polskiego klubu żeglarskiego, jest za to trochę osób, które regularnie uprawiają ten wspaniały sport. Należy do nich Bohdan Oppenheim, inżynier pracujący na Uniwersytecie Loyola Maramount, członek miejscowego klubu Del Rey Yacht Club. Do niego zwróciliśmy się zatem najpierw. Wkrótce poinformował nas, że jego klub na zasadzie wzajemności z sekcją żeglarstwa klubu „Bydgostia" chętnie użyczy swojej gościnnej kei polskiej jednostce. Bohdan zaoferował również, że wypłynie na powitanie „Solanusa" swoim jachtem, jeśli tylko będzie w Los Angeles. Drugą osobą, także pasjonującą się żeglarstwem i narciarstwem, był Marty Karpiel. Jego jacht „Great Escape" stacjonuje w Long Beach, niemniej Marty zadeklarował, że osobiście

I jeszcze fotka na tle Hollywood

przypłynie, by powitać „Solanusa" przed wejściem do portu. Czekaliśmy zatem na sygnał. Ze względu na kłopoty z silnikiem polski jacht wypłynął z San Francisco później niż było przewidziane. Do głównej mariny w Los Angeles dotarł jednak zgodnie z planem – 23 listopada. O godzinie 7.00, po nawiązaniu kontaktu radiowego, „Great Escape" wypłynął na powitanie (w rzeczywistości załoga czekała na redzie, byśmy nie musieli wypływać w nocy). Na pokładzie był kapitan Marty Karpiel oraz załoga: Paul Tensor i moja skromna osoba. Na achtersztagu powiewała duża biało-czerwona flaga. Spotkanie odbyło się u wejścia do portu, skąd „Great Escape" eskortował „Solanusa" aż do gościnnego doku w Del Rey Yacht Club. Niestety, nie było z nami gospodarza Bohdana Oppenheima, który dzień wcześniej musiał wyjechać służbowo z Los Angeles. Po zacumowaniu dzielnych żeglarzy powitał wicekomandor klubu Jim Gould.

Dzień był przeznaczony na odpoczynek oraz na zwiedzanie Los Angeles. Pobyt żeglarzy w „Mieście Aniołów" minął szybko. Bardzo ciekawe było zwłaszcza spotkanie w gościnnym klubie Del Rey Yacht Club, w którym uczestniczyło ponad sto osób. Cała załoga: kapitan Bronisław Radliński, pierwszy oficer Roman Nowak, drugi oficer Jarek Pietras, trzeci oficer Witold Kantak, stawiła się w reprezentacyjnych mundurach i zadziwiła miejscowych żeglarzy znakomitą, jak na trudy rejsu, formą. Kapitan Radliński opowiadał oraz pokazywał zdjęcia z przeprawy przez Przejście Północno-Zachodnie, co wzbudziło niekłamany podziw oraz przekonanie, że dla większości członków klubu i właścicieli wspaniałych jachtów tego typu rejs jest nie do wykonania. Należy bowiem zauważyć, że miejscowi żeglarze wolą krótkie wycieczki wzdłuż wybrzeża, najlepiej przy słonecznej pogodzie i niewielkim wietrze. Nie wszyscy, oczywiście, bo Del Rey Yacht Club jest także klubem macierzystym Abby Sunderland – nastolatki, która samotnie opłynęła prawie cały świat z Los Angeles aż do Wysp Kerguelena, gdzie po złamaniu masztu oraz utracie łączności radiowej została uratowana przez francuski patrol ratowniczy. Największy aplauz wśród uczestników spotkania wywarło stwierdzenie kapitana Radlińskiego, że żeglarstwo zaczyna się po sześćdziesiątce. Na „Solanusie" średnia wieku stałej załogi wynosi 64 lata. Było wiele pytań, a po spotkaniu wiele bezpośrednich rozmów. Polscy żeglarze stali się tym samym prawdziwymi ambasadorami Polski w środowiskach żeglarskich Los Angeles.

Wieczorem dzielna załoga goszczona była na kolacji, w której poza żeglarzami z miejscowej Polonii uczestniczyli również Henryk i Ludwika Wujcowie, przebywający wówczas w Los Angeles.

Oddajmy więc głos Henrykowi Wujcowi, słynnemu polskiemu opozycjoniście, obecnie sprawującemu funkcję doradcy prezydenta RP Bronisława Komorowskiego.

– W listopadzie 2010 roku zostałem zaproszony do Seattle przez tamtejszą Polonię. W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się z żoną w Los Angeles. Pani konsul zaprosiła nas do udziału we wspólnej kolacji z żeglarzami. Przyjąłem to zaproszenie nieco sceptycznie, nawet z pewnym przerażeniem. Moje pojęcie o żeglarstwie jest bowiem znikome. Zdecydowaliśmy jednak z żoną, że pojawimy się w konsulacie. I nie żałuję tej decyzji. Miałem bowiem okazję spotkać wspaniałych pasjonatów żeglo-

wania, prawdziwych wilków morskich, do tego niezwykle sympatycznych ludzi. Ich opowieść o pokonaniu Przejścia Północno-Zachodniego i lodów Grenlandii wzbudziła we mnie olbrzymi szacunek. Słuchając ich opowieści, byłem pod ogromnym wrażeniem. Jednocześnie bardzo się cieszyłem, że udało się to właśnie Polakom, dzielnym i hardym żeglarzom. Mój podziw zwiększał fakt, że jacht dokonał tego z trzyosobową załogą. Czując niedosyt, nazajutrz wspólnie z żoną „zamustrowaliśmy" na jachcie. Był to mój absolutny debiut w takim miejscu, stąd niezapomniane wrażenia, jakie wyniosłem z tej wizyty. Moją uwagę zwrócił szczególnie fakt, że na jachcie jest tak naprawdę bardzo mało miejsca i przestrzeni. Ale kapitan Bronisław Radliński i jego kompani podjęli nas z iście morską gościnnością. Przede wszystkim była okazja, w mniej oficjalnej atmosferze, wypytać morskich bohaterów o wiele szczegółów ich wyjątkowej wyprawy, wręcz niuansów żeglarskiej kuchni. Na pożegnanie obiecaliśmy z żoną bydgoskim wilkom morskim, że obowiązkowo będziemy obecni podczas ich powitania, już w Polsce.

Indyk obowiązkowo

Czas pobytu w Los Angeles zmierzał szybko ku końcowi. Oddajmy zatem raz jeszcze głos konsul Joannie Kozińskiej-Frybes.

– Nazajutrz przypadał dzień największego święta Ameryki: Dzień Dziękczynienia. Był to także dzień wypłynięcia „Solanusa" w dalszy rejs. Postanowiliśmy, że wypływając z portu jacht zacumuje na kilka godzin w parku publicznym – Burton Chase Park, gdzie załogę jachtu przywita Polonia. W gronie przyjaciół ustaliliśmy, że w Dzień Dziękczynienia załogę obdarujemy tradycyjną potrawą, jaką jest indyk (ponoć ofiarowany przez Indian żeglarzom, którzy dobili do Ameryki Północnej, na znak pokoju). Na kei zgromadzili się harcerze oraz wielu członków miejscowej Polonii. Zjedzony ze smakiem indyk popity został cydrem, tradycyjnym w tym dniu napojem jabłkowym. Wiele osób miało jedyną okazję porozmawiać z żeglarzami i zwiedzić dzielną jednostkę. Z podziwem oraz niekłamanym zdumieniem konfrontowali swoją wizję luksusowego żeglarstwa spacerowego z prawdziwym morskim życiem.

Indyk na Dzień Dziękczynienia w Los Angeles

Przyjęci do załogi

Z chwilą zakończenia programu w Los Angeles dla pani konsul nastąpiła bodaj najprzyjemniejsza część spotkania z „Solanusem" i członkami jego załogi. Została przyjęta wraz z jedenastoletnim synem Kubą na rejs do San Diego, gdzie kolejna grupa amerykańskiej Polonii oczekiwała przybycia jachtu.

– Obydwoje z Kubą uwielbiamy żeglować – wspomina Joanna Kozińska-Frybes. – On zresztą czyni to obecnie regularniej ode mnie, pływając w sekcji młodzieżowej Del Rey Yacht Club na „US Sabot" oraz „Optymist" w każdy weekend. Nigdy jeszcze jednak ani ja, ani on nie żeglowaliśmy na jachcie, który przepłynął tyle morskich mil oraz Przejście Północno-Zachodnie. Dla mnie były to niezapomniane wrażenia. Nie tyle żeglarskie: pogoda była spokojna, wiatru mało, a rejs krótki (trwający zaledwie dwa dni), co bardziej ludzkie. Mieliśmy nie tylko wrażenie, ale i przekonanie, że mamy niepowtarzalną szansę pobyć z nieprzeciętnymi żeglarzami, z fantastycznymi ludźmi, którzy rzucili wyzwanie żywiołom (i sobie), jednak z pełnym przekonaniem ich ogromu oraz własnej pokory wobec ich niezmierzonej siły. Bronek, Romek,

Pani konsul RP z synem na pokładzie „Solanusa"

Witek i Jarek nie polegali na technice, na zewnętrznej pomocy czy też, jak niestety często bywa wśród młodych, potrzebujących adrenaliny poszukiwaczy ekstremalnych wrażeń, na brawurze. Ale na harmonii. Harmonii wynikającej z głębokiego rozumienia mórz, oceanów, wiatrów, natury, świadomości ludzkiej słabości wobec żywiołów, doświadczenia setek żeglarskich pokoleń opierających swą morską przygodę na mapach i astronomii oraz świadomej konieczności idealnej harmonii ludzi zespolonych w pojedynku z morzem. Żeglarstwo prawdziwe, morskie i dalekomorskie wymaga przede wszystkim pokonania samego siebie, by załodze dodawać sił, a nie je odbierać. Jest to najwyższa próba myślenia nie o sobie, lecz o drugim człowieku. I od tego zależy nasze powodzenie, a nieraz życie. Przez te dwa dni rejsu w rozmowach, sposobie bycia, gestach o tym właśnie się przekonaliśmy i za to jesteśmy żeglarzom z „Solanusa" niepomiernie wdzięczni. A ja podwójnie: dla

siebie, bo na nauki nigdy nie jest za późno, i dla Kuby. Jeśli przyjmie on to za własne, będzie pięknym przesłaniem na całe życie.

Na trasie widzieliśmy stada delfinów. Delfinie towarzystwo nie odstępowało jachtu na krok. Wydawało się, że jacht nie potrzebował kapitana, bo był znakomicie prowadzony. Zwiedziliśmy wyspę Catalina (pieszo!) i dopłynęliśmy we wspaniałej eskorcie do San Diego. Czekało nas tam kolejne gorące przyjęcie przez Polonię w kontuszach, z hymnem oraz chlebem i solą. Kolejny raz Polacy mieszkający w Ameryce oraz ich przyjaciele Amerykanie dowiedli wielkiej gościnności.

„Solanus" zatrzymał się w doku gościnnym Silver Gate Yacht Club, udostępnionym dzięki pomocy członka klubu Tada Walickiego oraz Wesa Sliwowskiego i Marka Brzeszcza z Polonia United.

Z pamiętnika Kuby

„Nazywam się Kuba Frybes, mam jedenaście lat i bardzo lubię żeglować. Pierwszy raz żeglowałem na Mazurach. Miałem wtedy trzy lata. Im bardziej łódka się przechylała, tym bardziej mi się podobało. Potem zacząłem żeglować sam. Miałem pięć lat, gdy po raz pierwszy sam pojechałem na Mazury na obóz żeglarski. Pływałem wtedy na »Optymiście« i bardzo mi się podobało.

Po przyjeździe do Los Angeles w trakcie wakacji uczestniczyłem w obozie żeglarskim w Del Rey Yacht Club, tym razem na innej łódce, »US Sabot«. Po czterech tygodniach stwierdziłem, że fajnie byłoby wrócić do »Optymista«. Wypożyczyliśmy więc z mamą »Optymista« z tego samego klubu, żebym mógł powrócić do uczenia się pływania na tej łódce. Pływałem z paroma kolegami z klubu i było świetnie.

Kiedy dowiedziałem się, że możemy popłynąć na rejs z Los Angeles do San Diego, bardzo się ucieszyłem, tym bardziej że było to w trakcie szkoły. Na »Solanusa« wsiedliśmy w Burton Chase Park, gdzie często dopływałem na »US Sabot« lub na »Optymiście«. Ponieważ był Thanksgiving Day, załoga została poczęstowana indykiem, który jest tradycyjną potrawą na to święto. Potem był czas dla wszystkich na oglądanie jachtu. »Solanusa« zwiedziła też moja babcia Isia, która także kocha żeglowanie. Później ja i moja mama włożyliśmy nasze rzeczy do łódki i wypłynęliśmy.

Przywitanie na wodzie w San Diego

Ponieważ mieliśmy trzy dni na dopłynięcie do San Diego, które nie jest tak daleko od Los Angeles, nastawiliśmy kurs na wyspę niedaleko Los Angeles, Catalina Island. Płynęliśmy tam dosyć długo dlatego, że nie było dużego wiatru. Były jednak delfiny i piękne zachody słońca. Bardzo mi się podobało zostawanie w nocy na wachcie z jednym z członków załogi. Czasami nawet mogłem sterować. Dopłynęliśmy na Catalinę rano około godziny 6.00. Stwierdziliśmy, że warto tutaj spędzić trochę czasu, podziwiać otoczenie. Zrobiliśmy po niej wycieczkę i popłynęliśmy dalej, tym razem już w kierunku San Diego. Wiało troszkę więcej, ale i tak nie za dużo. Dzięki temu widzieliśmy stado delfinów niedaleko nas. Były ich setki. Kiedy dopływaliśmy do San Diego, wypłynęło w naszym kierunku kilka jachtów, które nas tam przyjmowały, i małe stadko delfinów, którym robiłem bardzo dużo zdjęć. Wycieczka z »Solanusem« bardzo mi się podobała i mam nadzieję, że jeszcze raz popłynę z nimi w rejs.

Polonusi w historycznych strojach witają załogę w San Diego...

Podziwiam też to, że do najmłodszych żeglarzy nie należeli. Raz jeszcze bardzo dziękuje kapitanowi Bronkowi i całej załodze za piękną przygodę".

Ze staropolską gościnnością

Po trwającej niespełna trzy doby podróży „Solanus" dotarł do San Diego. W sobotę 27 listopada 2010 roku około godziny 13.00 dwa polonijne jachty i łódź motorowa z polskimi banderami i banerem Polonii United wypłynęły na powitanie „Solanusa". Pogoda była jak na zamówienie, ocean srebrzył się w słońcu.

Po przejściu odprawy celnej „Solanus" wpłynął do przystani Silver Gate Yacht Club, gdzie na pomoście czekała już „szlachta polska": doktor Renata Ochabski-Juchum i Zdzisław Juchum. Asystowała im

... chlebem i solą

Polonia z San Diego z wizytą na „Solanusie”

Spotkanie załogi „Solanusa" w klubie żeglarskim San Diego

rozśpiewana Polonia, której na akordeonie akompaniował Grzegorz Wawrzyniak, wspierany dzielnie przez małżonkę Grażynkę. Wszyscy zgotowali żeglarzom królewskie powitanie. Kiedy kapitan Radliński i jego druhowie łamali chleb, mieli łzy w oczach.

Wśród witających „Solanusa" byli nie tylko przedstawiciele Polonii, ale także Amerykanie polskiego pochodzenia oraz Amerykanie z klubu żeglarskiego Silver Gate z władzami klubu na czele. Całość koordynowali Wes Sliwowski, Tad Walicki i Marek Brzeszcz z Polonia United.

Po ciepłym przyjęciu i krótkim zwiedzeniu jachtu, zgromadzeni udali się do klubu na część oficjalną uroczystości, w czasie której żeglarze opowiedzieli o wyprawie, zaprezentowali zgromadzonym zdjęcia i filmy oraz odpowiadali na pytania. Dzień w Silver Gate Yacht Club zakończył się wspólną kolacją złożoną wyłącznie z owoców morza, po której Andrzej Kazimierczak zabrał bohaterów wieczoru na nocny obchód San Diego.

W niedzielę Zofia Dziewanowska zaprosiła żeglarzy na zwiedzanie San Diego, a potem na obiad w swojej rezydencji. Wieczorem natomiast

W kolejce po autografy

żeglarze spotkali się raz jeszcze z Polonią, tym razem w gościnnych progach rezydencji Marka i Halinki Brzeszczów. Było jadło i napitki, były piękne opowieści, zdjęcia pamiątkowe, autografy, były szanty przy akompaniamencie akordeonu.

Nieocenioną pomoc załodze okazał Tomasz Karpecki, który doradził wybór i sfinansował kupno odpowiednich akumulatorów, a także zatankował do pełna zbiorniki paliwa.

Żeglarze zaopatrzeni w żywność i trunki, które ufundowali przedstawiciele Polonii, i po załatwieniu formalności związanych z odprawą, 1 grudnia w południe opuścili gościnne San Diego, kontynuując swoją niezwykłą podróż.

I jeszcze pamiątkowe zdjęcie

Na nabrzeże portu przybyła skromna grupa polonusów, by jeszcze raz wyrazić swój ogromny szacunek dla wyczynu bydgoskich żeglarzy. Nie obyło się bez zanucenia do taktów akordeonu *Mazurka Dąbrowskiego*. Stojący w szpalerze Marek Brzeszcz donośnym okrzykiem raz jeszcze wywołał bohaterów:

– Bronek, Tolek, Romek, Jarek! Zuch chłopaki!

Jacht dostojnie, przy lekko odczuwalnym szkwale, wypływał na ocean.

W cztery oczy z Connerem

Z pobytu polskiej załogi w San Diego mamy interesującą relację Tada Walickiego, jednego z organizatorów spotkania.

Biało-czerwona w San Diego

– Tydzień przed przypłynięciem „Solanusa" do San Diego nic nie słyszałem o tym rejsie. Nagle moja 89-letnia babcia z Legnicy oznajmiła mi telefonicznie, że jakiś słynny polski jacht ma przypłynąć do San Diego i żebym udzielił podróżnikom niezbędnej pomocy. Jeszcze tego samego dnia zadzwonił Wiesio Sliwowski, który został mianowany kierownikiem powitania (na marginesie – jest również świetnym załogantem na moim jachcie), i zapytał, czy byłbym w stanie zorganizować dla polskiego jachtu miejsce w klubie. Powiedziałem mu, że już babcia wysłała mnie na pomoc, a kiedy wyjaśnił mi o co chodzi, natychmiast zacząłem działać i dostałem zapewnienie nieodpłatnego i pełnego korzystania z Silver Gate Yacht Club.

Polonia United zorganizowała, rzecz jasna, wiele atrakcji dla załogi. W dniu zawinięcia parę polskich łódek wypłynęło na ocean w celu należnej i uroczystej eskorty. Mój przyjaciel Dan Golembiewski na swoim

Wymiana upominków

jachcie „Catalina 36" zawiesił wielką flagę Polski, która była jedyną dobrze widoczną.

Nazajutrz w południe pojechałem do klubu i spotkałem całą załogę w komplecie. Przedstawiłem się po polsku. Spalone słońcem i wiatrem twarze i brody (z wyjątkiem Jarka, który jest z nich najmłodszy) były znamieniem tych polskich żeglarzy. Bronek i Tolek wyglądali jak bracia innego polskiego żeglarza – Benona Przybyszewskiego, który buduje swój jacht trochę na południe od nas w Ensenada.

W poniedziałek nie oparłem się pokusie przywiezienia na jacht i pokazania załodze swoich trojaczków. Mam trzech chłopczyków: Alana, Briana i Kevina. Jeden z załogantów miał białe włosy i brodę i wyglądał jak św. Mikołaj w swojej czerwonej bluzie. Przy wchodzeniu na łódź chłopcy wyszeptali św. Mikołajowi swoje życzenia pod choinkę i dostali zapewnienie dostawy. Zostaliśmy poczęstowani polską czeko-

Tad Walicki ze swoimi trojaczkami na „Solanusie"

ladą i smakowitym bigosem. Dzieci właziły w każdy kąt łodzi, zasypując załogę najdziwniejszymi pytaniami.

Tego samego dnia na „Solanusie" odbyło się przemiłe spotkanie, które potrwało do północy. Przyprowadziłem ze sobą dwóch Amerykanów, świetnych żeglarzy i moich wieloletnich znajomych, którzy są właścicielami jachtów pełnomorskich i często pływali także w mojej załodze w czasie regat. Było dużo opowiadania i oglądania zdjęć z wyprawy. Zaimponowała im szczególnie opowieść o Przejściu Północno-Zachodnim. Załoga wywarła na wszystkich pełne respektu wrażenie. W trakcie tego sympatycznego spotkania niemal starych przyjaciół Bronek zwierzył mi się, że bardzo chciałby poznać Dennisa Connera – wielokrotnego zwycięzcę America's Cup, jak również członka mojego klubu Cortez Racing Association. Nie mogłem odmówić!

Rozmowom nie było końca

Następnego dnia zorganizowałem takie spotkanie. Dennisowi przedstawiłem załogę i opowiedziałem pokrótce o ich dotychczasowych osiągnięciach. Także o planie opłynięcia Hornu. Rozmawialiśmy w niezwykłym miejscu – w muzeum poświęconym właśnie regatom America's Cup and Dennis Conner. Załoga „Solanusa" prezentowała się świetnie w klubowych marynarkach z twarzami prawdziwych wilków morskich. Bronek wręczył Dennisowi książkę z autografami, zrobili sobie parę zdjęć. Szkoda, że cały ich pobyt był organizowany w pośpiechu i bez wcześniejszego powiadomienia. Można było przecież obmyślić wszystko lepiej i przygotować więcej ciekawych spotkań promujących polskość i polskie żeglarstwo.

Na marginesie dodam, że moją załogę tworzą prawie sami Polacy. Spinaker na moim jachcie ma górę niebieską, środek biały i czerwony,

Z Polonią z San Diego

a dół także niebieski. To jest polska flaga w otoczeniu koloru, który razem tworzy kolory amerykańskie.

Co mnie najbardziej zaskoczyło podczas spotkania z tymi zdobywcami oceanów? Przede wszystkim ich wiek. Sam pływam, ale nigdy nie zdarzyło mi się żeglować w warunkach, jakie napotykał „Solanus". Przecież jest niemiłosiernie wyczerpujące fizycznie pływanie na rozkołysanym jachcie kilka dni. Do wszystkiego można się jednak przyzwyczaić. Rozumiem... Ale że potrafią tego dokonać blisko siedemdziesięcioletni panowie? To już potrafią tylko najlepsi. Opłynąć dwa ekstremalne końce planety i odległość między nimi? To już tylko niezwykli ludzie mogą tego dokonać. Inna rzecz, że bez udziału polonusów z obu Ameryk ciężko byłoby zdecydować się na taką wyprawę, nawet przy superkondycji kapitana i załogi.

Życie zaczyna się po sześćdziesiątce

W dniu opuszczenia przez „Solanusa" San Diego w lokalnej gazecie „Polonia United News" ukazał się całokolumnowy artykuł pióra Agaty Sliwowski pt. *Życie zaczyna się po sześćdziesiątce*. Jego bohaterami byli, oczywiście, bydgoscy żeglarze. Dzięki uprzejmości Tada Walickiego (i oczywiście za zgodą redakcji oraz autorki) zamieszczamy go w tej książce.

„Siedzimy sobie z kapitanem Bronisławem Radlińskim na pokładzie popijając kawę i upajając się poniedziałkowym porankiem w marinie. Tolek, Romek i Jarek kręcą się po jachcie, porządkują, reperują, doglądają. Nie spieszą się zbytnio. Założyli sobie plan na dzisiejszy dzień i konsekwentnie go realizują. Za chwilę pojedziemy do US Customs po odbiór dokumentów. Zrobimy też końcową odprawę, by nie trzeba było już wracać do urzędów przed środą.

W marinie cisza jak makiem zasiał. Tafla wody jest tak gładka, że chciałoby się po niej przespacerować. Wiatr zamarł, słońce przytuliło się do moich pleców i leniwie się przeciąga niczym kocur na kaflowym piecu babci. Czas się zatrzymał. W centrum cywilizacji, w mieście San Diego czas stanął jak wryty i ani w tę, ani w tamtą. Uwięzieni w chwili, pochwyceni w momencie, siedzimy na pokładzie popijając kawę, która naprawdę smakuje. Rozmawiamy. Niby o podróżach »Solanusa«, ja jednak mam nieodparte wrażenie, że o czymś więcej. Tego nie da się opisać słowami – mówi Bronek. – Tego piękna, tej potęgi. Opowiada, jak wbrew wszelkiemu rozsądkowi, kuszeni przez pragnienie, wpłynęli między dwie lodowe góry. W taki tylko wąski przesmyk. Ściana lodu po lewej, ściana lodu po prawej i echo... Hop! Hop! Czy to było wariackie? Pewnie tak! Góry lodowe zawsze przecież mogą się ruszyć, a maciupeńki »Solanus« nie stanowi dla nich żadnej przeszkody.

– Razem z nami płynęły dwa szwedzkie jachty – kontynuuje Bronek. Opowiada tym razem o tym, jak to na jednym z nich członek dwuosobowej załogi podjął decyzję o powrocie. Drugi z żeglarzy postanowił kontynuować rejs przez North-West Passage samotnie. Nie dawał jednak rady. Zwrócił się do drugiego szwedzkiego jachtu z prośbą o wsparcie. Nie otrzymał go. Zwrócił się więc do załogi »Solanusa«. Kapitan bez zastanowienia wyznaczył członka załogi, który przesiadł się na szwedz-

Załoga w San Diego przy lotniskowcu z drugiej wojny światowej

ki jacht, aby pomóc Szwedowi w przepłynięciu kolejnego odcinka tej ciężkiej trasy przez krainę lodów. – No i wyobraź sobie, śpię sobie pewnego dnia po wachcie i nagle wyrywa mnie ze snu jakieś walenie po burcie! Wyskakuję na pokład, patrzę, a tam ten Szwed, w pontonie! Myślę sobie, o co chodzi?! A on pokazuje na coś i coś tam mówi. Oglądam się i nagle widzę, o co chodzi! Nasza łódka dryfuje, bo, jak się okazało, puściła nam kotwica. Groziło nam, że wpadniemy na skały!

Zastanawiamy się więc wspólnie nad kubkiem kawy, jak to z losem jest. Sprowadził w końcu ten szwedzki jacht na drogę »Solanusa«. Nasi żeglarze pomogli Szwedowi w jego biedzie, a ten nie zastanawiając się wiele, potem sam wskoczył w ponton, by ostrzec załogę przed niebezpieczeństwem. Proste i na swój sposób oczywiste. W warunkach, w których człowiek jest tylko maleńkim bezbronnym stworzeniem konfrontującym się z potężną przyrodą, taka solidarność pozwala niejednokrotnie ocalić życie.

No, ale jak to z tym życiem tak naprawdę jest? Stali członkowie załogi »Solanusa« to panowie w wieku, który niewątpliwie wzbudza szacunek. Siwe, a nawet białe brody, twarz widać że słońcem i wiatrem smagana od lat wielu... Średnia naszego wieku – chwalą się – to ponad sześćdziesiąt lat! Ale co tam! – dodają z zawadiackim uśmiechem – skoro życie zaczyna się po sześćdziesiątce.

Rodziny, praca... te wszystkie sprawy dotyczą żeglarzy z »Solanusa« tak samo jak dotyczą nas. Diabeł jednak siedzi w szczegółach. Dla tych żeglarzy życie kręci się bowiem dookoła innych wartości. Wymarzyli sobie swój los i konsekwentnie go realizują.

Kiedy człowiek płynie na tej małej łódce, kiedy dookoła ocean, niebo, słońce lub gwiazdy, wtedy człowiek sobie myśli. Wtedy człowiek zaczyna słyszeć samego siebie. Cywilizacja, z tym całym jej gwarem i napiętymi terminami, staje się odległym mirażem, takim trochę mało istotnym, na swój sposób śmiesznawym. Wtedy człowiek uczy się pokory. Wycisza się, wyczyszcza ze zgiełku, dźwięku klaksonów, kont bankowych, prezesury i tych wszystkich innych cywilizacyjnych zdobyczy, które najczęściej podnoszą nam śmiertelnikom ciśnienie. Człowiek zaczyna żyć wówczas chwilą, tym właśnie momentem, w którym przyszło mu spojrzeć na uderzającą o burtę falę, momentem, w którym zawiesił wzrok na kompasie, w którym słońce właśnie zniknęło za horyzontem. Człowiek staje się czujny, staje się uważny, staje się częścią otaczającego go świata. Taki człowiek schodzi potem na ląd, ale tak jak Roman nie pcha się do centrum miasta, lecz osiada z dala od zgiełku cywilizacyjnego. Najchętniej gdzieś blisko natury, w domku z drewna, w lesie, w tej ciszy, do której tak bardzo już przywykł.

My, zwyczajni śmiertelnicy, zasuwamy tymczasem do pracy, na którą najczęściej narzekamy. Kiedy już dadzą nam te 10 dni urlopu, pędzimy na wakacje, szybko, prędko, by minuty z tej wolności nie utracić. Tak nas to przy tym wyczerpuje, że po powrocie z wakacji jesteśmy nie do życia. A życie płynie. Nieubłaganie. I czas się dla nas nie zatrzymuje, bo chyba widzi, że jakiś taki stracony z nas przypadek. No więc czas pędzi, a my zamknięci w nim niczym dżinn w butelce, dotrzymujemy mu kroku. Zapominając o tym, że życie może mieć zupełnie inną jakość. Że stać nas na marzenia, które nawet czas potrafią zmusić do tego, by stanął jak wryty i ani w tę ani w tamtą...”.

Meksyk wita nas pomnikiem olbrzymiego gada w Puerto Vallarta

Boże Narodzenie w Meksyku

Żeglarze „Solanusa" potrzebowali niemal dwóch tygodni, by dopłynąć z San Diego do Puerto Vallarta w Meksyku, gdzie jacht i załogę czekała odprawa graniczna. Formalności nie trwały zbyt długo i po dwóch dniach postoju można było obrać kurs na Barra de Navidad. To miejsce postoju było wcześniej zaplanowane, tutaj bowiem miały dotrzeć z Polski niezbędne części do silnika.

17 grudnia „Solanus" zacumował w uroczej zatoczce Barra de Navidad.

Gospodarzem pobytu żeglarzy był polski emigrant, Ivo Zembal. Opowieść o okolicznościach, jakie rzuciły go w to miejsce, jest bardzo ciekawa. Przytoczmy ją zatem.

– Mieszkaliśmy przez 33 lata w Stanach Zjednoczonych (Wschodnie Wybrzeże, Hawaje). Potem przeprowadziliśmy się do Kanady (Zachodnie

Wejście do Barra de Navidad

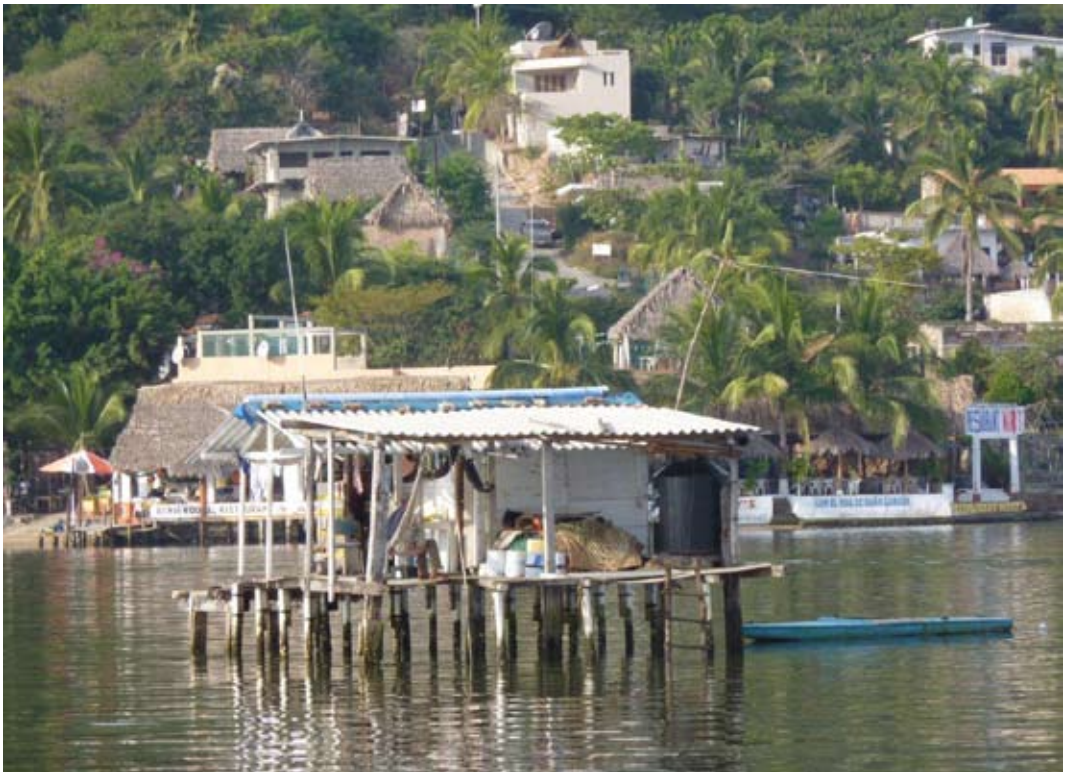
Wybrzeże). Prowadziliśmy różne biznesy, a w wolnym czasie przez ponad dziesięć lat pływaliśmy naszym 12-metrowym żaglowym jachtem, który nazywał się „Sine Timore". Żeglowaliśmy od Alaski przez Hawaje. Kiedyś dopłynęliśmy do Meksyku. Był 1994 rok. Do Barra de Navidad zawinęliśmy tylko po to, żeby zatankować i zrobić drobne naprawy. Ale, jak to często w życiu bywa, zmieniają się miejsca i decyzje. Mówiąc krótko – tak nas zauroczył Meksyk, a szczególnie miejsce, które nazywa się San Carlos w stanie Sonora, że w kilka tygodni od przypłynięcia zaczęliśmy budować tutaj dom. Muszę w tym miejscu nadmienić, iż budowa domu w Meksyku to prawie taka sama przygoda jak opłynięcie Hornu. Pokonanie tych wszystkich barier biurokracji, językowych, samych rozwiązań konstrukcyjnych (dom był posadowiony na skale, a pod balkonem wznosiła się niemal 70-metrowa pionowa ściana) przyprawiało nas o ból głowy. Zarazem sprawiało jednak dużo satysfakcji z pokonywanych trudności. Co było potem? Po wybudowaniu... kilku domów i ich sprzedaniu, wylądowaliśmy w Barra de Navidad. W Mek-

Jolanta Zembal na „Solanusie"

syku mieszkamy jednak tylko pół roku – zimą, a gdy przychodzą letnie upały, uciekamy na północ. Drugą połowę roku spędzamy w Kanadzie, w małej wiosce o nazwie Port Alice na północnym krańcu Vancouver Island. Oczywiście, nie ma to nic wspólnego z miastem Vancouver, które znajduje się około 700 km na południe.

Załoga „Solanusa" przyjęła zaproszenie Ivo Zembala i jego małżonki do wspólnego spędzenia nadchodzących świąt. Acapulco musiało zatem trochę poczekać.

– Przyznam szczerze, że dokładnie nie pamiętam, jak to z tym kontaktem z załogą „Solanusa" było – wspomina Ivo Zembal. – Chyba stało się to przy udziale kapitana Wojtka Jacobsona, który pomagał Tolkowi Bigajowi wysłać do kogoś w tym rejonie niezbędne części do silnika. Tak więc dostałem e-maila od Tolka z prośbą o użycie naszego meksykańskiego adresu do ich wysłania. Zgodziliśmy się, bo to po drodze,



Barra de Navidad

a poza tym w tak oddalonym miejscu każda wizyta kogoś z rodaków wprowadza trochę ożywienia wśród kilkunastu Polaków mieszkających tutaj na stałe bądź mających wakacyjne domy. Otrzymaliśmy zapewnienie, że „Solanus" zatrzyma się tutaj tylko na kilka godzin, odbierze części i ruszy w dalszą drogę. Znając jednak centralno- i południowoamerykańskie zwyczaje, a szczególnie o tej porze roku, odradzałem kapitanowi Radlińskiemu podejmowanie pochopnej decyzji szybkiego odpłynięcia z Barra. Ważki wydawał się także argument, że w okresie świątecznym w tych krajach dominuje zabawa. Wszystko jest praktycznie zamknięte, a szczególnie takie biura jak kapitanaty portów, gdzie należy dokonać odprawy. Okazało się szybko, że miałem rację, bo nawet po prawie dwutygodniowym pobycie w Barra załoga nie mogła się odprawić w żadnym z mijanych portów. Nawet w Acapulco. Ostatecznie dokonali odprawy po następnych dziesięciu dniach żeglugi w ostatnim porcie meksykańskim – Salia Cruz. Cóż, w końcu jest to *mañana*...

Poczytajmy, co pisze Jerzy Kuśmider – koordynator powitania i pobytu „Solanusa" w Vancouver, który wraz z żoną Elżbietą i synem Markiem przyjechał do Barra de Navidad, żeby ponownie spotkać się z załogą „Solanusa".

– Cały czas po odpłynięciu „Solanusa" z Vancouver śledziłem jego trasę. Zbliżały się święta i wyglądało na to, że jest szansa spotkać go w Puerto Vallarta, dlatego mój wybór miejsca na świąteczne wakacje padł właśnie na to miasto. Niestety okazało się, że dzielnej załodze dobrze powiało i po krótkim postoju w tym porcie wylądowali w Barra wcześniej niż przewidywałem.

Ivo znam już od wielu lat i byłem z nim w stałym kontakcie prawie od początku spraw związanych z powitaniem „Solanusa" w Vancouver. Miał on cichą nadzieję, że będzie mógł powitać „Solanusa" przynajmniej w jakimś porcie meksykańskim. Tak się złożyło, że jacht wpłynął do Barra de Navidad i gdyby był trochę krótszy, to mógłby zacumować do prywatnego pomostu przy domu Ivo i Joli Zembalów. Mieli oni wielką ochotę gościć dzielnych żeglarzy na święta. Okazało się, że splot wydarzeń sprzyjał tym zamiarom. Przesyłka części do silnika i *mañana* to był ważny argument, ale kapitan nie doceniał tego *mañana* i bardzo spieszył się na Horn. Musiałem trochę „pospiskować" wspólnie z Ivo, żeby przekonać Bronka. W kolejnych rozmowach tłumaczyłem mu, co to jest *mañana*, przekonywałem, że załoga potrzebuje wypoczynku przed Hornem, snułem wizję samotnych świąt gdzieś na oceanie albo w porciku, bez przyjaciół. Jako ostateczny argument dodałem, że jeśli zostaną na święta, to z Elą i Markiem przyjedziemy samochodem z Puerto Vallarta. Te wszystkie argumenty Bronek rozważył i podjął kapitańską decyzję: „zostajemy na Wigilię i święta". Odetchnąłem z ulgą i zarezerwowałem samochód, żeby przyjechać z Puerto Vallarta na dwa dni i drugi raz w odległych miejscach kontynentu amerykańskiego powitać „Solanusa". Tym sposobem żeglarze przystali na propozycję spędzenia wspólnych świąt i przeczekania tego czasu w towarzystwie miejscowej Polonii.

I znów oddajmy głos gospodarzowi pobytu żeglarzy w Barra de Navidad.

– Kiedy wiedzieliśmy już, że „Solanus" stanie tutaj na postój, zawiadomiliśmy i zaprosiliśmy do towarzystwa konsula RP w Mexico City

Załoga czeka na burcie na gości

Krzysztofa Tomkowskiego. Przyjął z zadowoleniem naszą ofertę i przyleciał do nas następnego dnia. Gdy zbliżała się Wigilia, pomyślałem, że dobrze będzie zainteresować lokalną społeczność wizytą tak zacnych gości. Uznałem, że najlepszym propagatorem może być miejscowy proboszcz. Ksiądz stanął na wysokości zadania i był bardzo przejęty wyróżnieniem. Spotkanie z duchownym zaaranżowała Tola Ronowicz, nasza najbliższa sąsiadka. Załoga wręczyła proboszczowi książkę, on zrewanżował się pamiątkowym dyplomem.

W przeddzień Wigilii kapitan Radliński ku zaskoczeniu wszystkich zaproponował, aby wigilijną wieczerzę spożyć... na jachcie. Do stojącego na kotwicy w pobliskiej zatoce „Solanusa" konsul Krzysztof Tomkowski, państwo Kuśmiderowie i gospodarze przypłynęli taksówką wodną. Załoga „Solanusa" przyjęła szacownych gości w galowych mundurach i zaprosiła na pokład. W niewielkiej mesie, na świątecznie przygotowa-

Wigilia na „Solanusie" w towarzystwie konsula RP w Mexico City Krzysztofa Tomkowskiego

nym stole, oczywiście z niewielką choinką, czekały już typowo polskie wigilijne potrawy. Były ryby, z nieodzownym śledziem w kilku postaciach, specjalnie na tę okazję wypieczony chleb. Wieczerzę poprzedziło łamanie się opłatkiem i składanie życzeń. W tle rozbrzmiewały dźwięki polskiej kolędy.

– Jest to najbardziej oryginalna i malownicza Wigilia, w jakiej uczestniczyłem – podkreślił konsul Krzysztof Tomkowski. – Dziękuję za to zaproszenie państwu Ivo i Jolancie Zembalom, ale przede wszystkim czwórce tych wspaniałych żeglarzy. Przyjmijcie, proszę, w imieniu polskiego rządu i wszystkich pracowników ambasady najlepsze życzenia. Niech was prowadzą bezpiecznie wiatry!

– Pływacie niczym Krzysztof Kolumb, bez map – stwierdził Jerzy Kuśmider. – Do Vancouver wpłynęliście bez mapy i tutaj też bez problemu dotarliście. To charakteryzuje tylko wielkich żeglarzy. Ta nieco-

Dalsza część wigilii u Państwa Zembalów w Barra de Navidad

dzienna Wigilia, w tropikach, zapisze się w naszej pamięci na zawsze. Życzmy sobie tylko jednego: żebyście bezpiecznie dotarli do Polski, po drodze realizując wszystkie cele tej podróży.

– W Vancouver, gdy Elżbieta Kuśmider w prezencie przekazała nam choinkę i opłatek wigilijny, uświadomiliśmy sobie, że do świąt już bardzo blisko – dzielił się swoimi wrażeniami kapitan „Solanusa". – Nigdy nie przypuszczaliśmy jednak, że Boże Narodzenie powitamy w takiej właśnie scenerii. Te symbole wigilijno-świąteczne pozwalają nam łagodniej znieść nieobecność wśród rodzin i przyjaciół.

Okazało się, że nie było to jedyne spotkanie wigilijne tego wieczoru. Po wieczerzy na jachcie wszyscy przenieśli się do domu państwa Zembalów. Na stole dominowały już typowo lokalne przekąski i trunki. Gospodarze oraz konsul Krzysztof Tomkowski otrzymali egzemplarze książki *Port macierzysty Bydgoszcz* wraz ze specjalną dedykacją i autografami członków załogi.

Załoga „Solanusa" na pasterce w Barra de Navidad

Przed udaniem się na pasterkę znalazła się także chwila na internetowe połączenie z komandorem Bigajem. Kapitan oprócz wigilijnych życzeń złożył meldunek z kolejnego etapu wyprawy.

O północy biesiadnicy w komplecie udali się do pobliskiego kościoła na nabożeństwo. Ksiądz i miejscowi przywitali gości z dalekiej Polski owacją na stojąco. Żeglarze otrzymali także na pamiątkę święte obrazki.

W pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia załoga spotkała się na uroczystym śniadaniu w posiadłości państwa Wysockich. Gospodyni spotkania, Antonina Wysocka, przybliżyła gościom historię Barra de Navidad (Mielizna Bożego Narodzenia). Miejsce to zostało odkryte właśnie 25 grudnia, w pierwszym dniu świąt, w 1524 roku. Budowano tutaj małe okręty, które miały płynąć na podbój Filipin. Upamiętnia ów podbój specjalny pomnik.

Pierwszy świąteczny dzień upłynął na biesiadowaniu. Bydgoscy żeglarze degustowali miejscowe dania, choć nie wyłącznie. Gospodyni

Pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia w Barra de Navidad

na specjalną okazję goszczenia rodaków przygotowała białą kiełbasę. Jak smakowała popijana tequilą?...

Nikt lepiej nie może podsumować pobytu w Barra de Navidad, niż pełniący rolę gospodarza Ivo Zembal.

– Były to bardzo miłe święta. Trudno sobie nawet wyobrazić, że zostały zorganizowane praktycznie w wyniku jednego pomysłu i paru chętnych ludzi do pomocy i zabawy. Mamy nadzieję, że załoga „Solanusa" dobrze będzie wspominać Barra de Navidad. Prawdę powiedziawszy, obyło się tutaj bez formalnych przemówień, tradycyjnego witania chlebem i solą oraz występów folklorystycznych. Była za to naprawdę miła i swojska atmosfera. Tak naturalnie to wyszło. Spotkało się kilkunastu ludzi pochodzących z jednego kraju nad Wisłą, których los rzucił w różne rejony globu. Wspomnieniom pomagała meksykańska tequila i wspaniałe piwo, które załoga będzie chyba długo wspominać. Zresztą, polskie biesiadne tradycje są kultywowane wśród meksykańskiej Polonii i bardzo akceptowane wśród rodzimych mieszkańców.

W domu u państwa Zembalów

Zaopatrzenie jachtu stojącego na kotwicy wymagało wiele zachodu

Państwo Iwo i Jolanta Zembalowie na pokładzie „Solanusa" na kotwicowisku w Barra de Navidad

I jeszcze jedna refleksja, może nie do końca dyplomatyczna. W moim przekonaniu wyprawa tego rodzaju pod hasłem „Morskim szlakiem Polonii" powinna mieć więcej styczności z naszymi rodakami rozsianymi po globie. Za to zdecydowanie mniej oficjalnych spotkań w konsulatach. Byłby to ciekawszy temat dla czytelnika. Żeglarskich książek napisano już setki i Horn opłynięto wiele razy, lecz sama idea podróży śladami rodaków, w wyprawie jachtem, jest nowym pomysłem. Nie wolno sprowadzić takiego świetnego rejsu wyłącznie do opisywania spotkań z ambasadorami. To jest temat oklepany. Ale jest to tylko mój osobisty punkt widzenia.

Rybak w Zihuatanejo

Od portu do portu

„Solanus" wypłynął z Barra de Navidad 27 grudnia i po niecałych dwóch dobach żeglowania w sprzyjających warunkach pogodowych zawinął do portu Zihuatanejo. Po odprawie celnej i paszportowej załoga wyruszyła do Valparaiso. W sylwestra bydgoscy żeglarze weszli do portu w Acapulco, gdzie przywitali Nowy Rok 2011. Przy lampce szampana życzyli sobie wytrwałości i zdrowia w pokonywaniu kolejnych etapów wyprawy oraz szczęśliwego powrotu do portu macierzystego.

W kraju ogłoszono tymczasem werdykt w dorocznym konkursie „Rejs Roku 2010". Ku radości sekcji żeglarskiej RTW „Bydgostia" kapitan Bronisław Radliński nagrodzony został II Nagrodą Honorową „Rejs Roku 2010", właśnie za pokonanie na jachcie „Solanus" Przejścia Północno-Zachodniego. Załogę na tym odcinku stanowili: Roman Nowak, Monika Witkowska, Witold Kantak i Damian Chorążewicz.

Kapitan Aleksander Kaszowski w towarzystwie Moniki Witkowskiej i Damiana Chorążewicza odbiera, w zastępstwie kapitana Bronisława Radlińskiego, II nagrodę „Rejs Roku 2010"

W dniu 4 stycznia 2011 roku „Solanus" opuścił Acapulco, by kontynuować podróż do Valparaiso. Niestety, z powodu przerwy świątecznej urzędy graniczne były zamknięte na dwa tygodnie. Dopiero w czwartym (!) porcie załoga załatwiła wszystkie formalności i jacht mógł bezpiecznie płynąć dalej. Żeglarze pożegnali Meksyk, kierując się do Valparaiso. Do pokonania było ponad 3200 mil morskich. Po drodze należało uzupełnić zapasy wody i paliwa. Kapitan Radliński zdecydował zawinąć na Galapagos.

Po jedenastu dniach żeglugi „Solanus" dotarł na wyspy Galapagos.

Dowódca „Solanusa" pisał:

„Jak można było się zorientować z wysyłanych przez nas codziennych spotów o godzinie 21.45 dopłynęliśmy (co prawda nielegalnie) do wysp Galapagos będących pod jurysdykcją władz Ekwadoru. Zakotwiczyliśmy w zatoczce wyspy Santa Cruz. Od żeglarzy polskich mieszkających w USA i Meksyku, których wcześniej odwiedzaliśmy,

Ostatnie zakupy w Huatulco przed żeglugą na Galapagos

dowiedzieliśmy się, że właśnie na tej wyspie można zatrzymać się nie więcej niż trzy dni, dokumentując swój pobyt tankowaniem wody i paliwa. I tak też się stało. Warunek był też taki, że na ląd nie można było transportować się na własnym pontonie, tylko należało zamówić wodną taxi. W dzień taki przelot kosztuje 0,5 dolara, a w nocy 1 dolar od osoby. Przed wyjściem do Valparaiso odległego o 2500 mil będziemy potrzebowali rzeczywiście świeżych warzyw, owoców, wody i paliwa. Rano musimy się jakoś odprawić i zrobić rozeznanie co do kupna wymienionych artykułów. Wyspa jest piękna, mimo że cywilizacja daje o sobie znać w postaci pięknych hotelików i asfaltowych dróg.

Odprawę załatwiamy u agenta, który właśnie obsługuje żeglarzy i to chyba takich jak my, czyli bez zezwoleń władz Ekwadoru. Warunek: postój nie będzie trwał dłużej niż parę dni i trzeba od razu zapłacić 100 dolarów za dzień postoju na kotwicy. Na Galapagos obowiązującą walutą jest dolar amerykański. My tyle zapłaciliśmy za cały postój.

Mieszkańcy Galapagos

Kapitan i pierwszy oficer w towarzystwie żółwi na Galapagos

Trafiliśmy na dobry dzień agenta. Dzięki jego sympatii do naszego jachtu i nas samych, bo przecież przypłynęliśmy z bardzo dalekiego i zimnego kontynentu, nie robił nam wstrętów z powodu nielegalnego pobytu na jego ziemi. Wypożyczył nawet samochód z kierowcą na trzy godziny, abyśmy zobaczyli wygasłe kratery wulkanów na tej przepięknej wyspie. Oczywiście nie za darmo. Odwiedziliśmy największy park przyrodniczy na tej wyspie, gdzie żyją największe żółwie na świecie. Nie brakowało różnokolorowych iguan, od maleństw po duże osobniki, oraz różnych odmian krzewów i kaktusów.

Doszliśmy do wniosku, że mamy niepowtarzalną okazję odwiedzić tutejszą największą i najwspanialszą plażę i zanurzyć się w ciepłych wodach Pacyfiku. Czas gonił jednak nieubłaganie. Przed nami magiczne 2500 mil morskich Oceanu Spokojnego do Valparaiso pod prąd i pod wiatr. Zrobiliśmy zakupy najpotrzebniejszych artykułów spożywczych,

Skorupiaki na targu, trudno zapamiętać ich nazwy

Wulkaniczne tunele na Galapagos

Latające ryby to doskonałe urozmaicenie posiłków

jak warzywa, owoce, chleb, mąka. Umówiliśmy się także z agentem na odprawę, tankowanie wody i paliwa. Tankowanie odbywa się z łodzi przewoźnika z wcześniej przygotowanych przez niego beczek".

Postój nie był zbyt długi. 22 stycznia kapitan Radliński wysłał depeszę następującej treści:

„O godzinie 1.40 w nocy rwiemy kotwicę i opuszczamy raj na ziemi biorąc kurs na Valparaiso".

Rozpoczął się najdłuższy, trwający 41 dni bez zawijania do portu etap.

Pod wiatr do Valparaiso

Po przepłynięciu około 1400 mil kapitan Radliński pisał:

„Jesteśmy około 1100 mil od naszego celu. Wiatry w tej części Pacyfiku o tej porze wieją z południowego wschodu, zmieniając kierunek

Jarek konkuruje z Tolkiem w łowieniu ryb, a także...

na południowy. Mamy zatem ciągle pod wiatr. Prąd Humboldta zostawiliśmy odchodząc od brzegów Ameryki około 500 mil. Mozolnie wydzieramy oceanowi każdą milę, ciesząc się, jeśli przelot dobowy wyjdzie większy niż 60–70 mil. W Valparaiso będą czekali na nas Tolek Bigaj i Włodek Palmowski. Robimy wszystko co od nas zależy, aby dotrzeć jak najszybciej".

Sześć dni później informował:

„Od wypłynięcia z Galapagos minęło 23 dni i przepłynęliśmy 1700 mil. Średnie dobowe przebiegi nie są rewelacyjne. Wynoszą około 60–70 mil. Wynika to z sytuacji hydrologiczno-meteorologicznej, jaka panuje w tym okresie na tych akwenach Pacyfiku. Prąd Humboldta działający wzdłuż Ameryki Południowej z prędkością około 2 węzłów jest skierowany z południa na północ w pasie o szerokości około 200 mil. Wiatry z kolei wieją z kierunku południowo-wschodniego do południowego. Praktycznie jest

...uczy się podstaw astronawigacji

tak przez cały rok. Od stycznia do marca wieją wiatry zmienne, ale dopiero na 30 stopniach szerokości południowej. Ciągle płyniemy na południe nabierając wysokości do Valparaiso, bo tak pozwala nam wiatr. Jeśli choć przez chwilę ucichnie, odpalamy silnik i gnamy ile się da wprost na Valparaiso. Wiatr wieje z siłą 4°B. Od dziesięciu dni płyniemy na samosterze wiatrowym. Sprawuje się znakomicie, jeżeli dobrze się go wytrymuje. Pacyfik jest nieprzewidywalny i robi czasami różne niespodzianki. Miejmy nadzieję, że zrozumie biednych żeglarzy i pomoże im dotrzeć w miarę szybko i bezpiecznie do portu przeznaczenia. Co pewien czas robimy przegląd żywności, jej stanu świeżości oraz ilości. Wygląda na to, że w Valparaiso trzeba będzie uzupełnić sporo żywności. Jest okazja podziękować Wiesi Siódmiak za chleb, który co do jednego bochenka został skonsumowany, bez żadnych strat, utrzymując dobrą kondycję od maja do października. Mistrzostwo świata w piekarnictwie. Chleb można kupić praktycznie

Ptaki towarzyszyły nam całą drogę

w każdym porcie, ale jego smak i jakość pozostawiają wiele do życzenia. Psuje się po tygodniu. Na szczęście mamy własny piekarnik, agregat 220V, mąkę, drożdże i możemy wypiekać chleb sami. Zachmurzone niebo ołowianymi chmurami nie powoduje wesołego nastroju wśród załogi. Czasami przez nie przebija się słońce, dając nam trochę nadziei, że jutro będzie lepiej".

Ta sytuacja niestety nie zmieniła się w ciągu kilku następnych dni. „Solanus" walczył cały czas z przeciwnymi wiatrami.

18 lutego kolejny wpis Radlińskiego:

„Ciągle płyniemy pod wiatr, całe szczęście, że nie pod prąd, w końcu jesteśmy około 500 mil od brzegów Ameryki Południowej i 700 mil od Valparaiso, gdzie praktycznie nie ma oddziaływania Prądu Humboldta. Natomiast pasat południowy zmusza nas do bardzo długich halsów; raz w kierunku południowo-wschodnim, raz w kierunku po-

Naleśniki w morzu – pycha

łudniowo-zachodnim. Średnia siła wiatru wynosi około 4–5 węzłów, a więc nie są to warunki do płynięcia na silniku pod wiatr. Mielibyśmy bardzo małą prędkość, a co za tym idzie – małe przebiegi dobowe, przy dużym zużyciu paliwa. Na jachcie ogólnie możemy pomieścić 1000 litrów paliwa. W zbiornikach jachtowych 660 litrów i dodatkowo 380 litrów w kanistrach. Wykorzystujemy brak wiatru, płynąc na silniku w dobrym kierunku, prosto na Valparaiso. Cała taktyka zmiany halsów i płynięcia na silniku uzależniona jest od prognozy, jaką dostajemy od Tolka Bigaja z Polski. Generalnie zdecydowanie dużych zmian nie ma, bo pasat przechodzi tylko od południowego wschodu do południa. Ale dla nas jest ważne, kiedy przechodzi, jak długo utrzyma swój kierunek i z jaką siłą. Zdobywamy milę po mili, przesuwając się w żółwim tempie do przodu. Ktoś trafnie stwierdził, że żeglowanie wymaga cierpliwości, spokoju i wytrwałości. Jesteśmy skazani na wytrwałość i cierpliwość,

ale nie wszystko jest zależne od naszych poczynań. Czas, w jakim powinniśmy dotrzeć do Valparaiso, ucieka w szaleńczym tempie, a my jeszcze jesteśmy daleko od celu. I jak tu zachować spokój".

27 lutego kapitan donosił:

„Od ostatniej informacji nic nadzwyczajnego się nie wydarzyło, poza tym, że od wypłynięcia z Galapagos upłynęło 37 dni i jeszcze nie jesteśmy w Valparaiso. Od rozpoczęcia wyprawy, jak do tej pory, jest to najdłuższy nasz przelot czasowy non stop bez zawijania do portu. W prognozach pogody praktycznie nic się nie zmienia. Wieje ciągle z południowego wschodu do południa, a więc termin dojścia do Valparaiso ciągle się wydłuża, biorąc pod uwagę, że mamy jeszcze około 250 mil. Kończą się zapasy żywności, wody i paliwa, więc już najwyższa pora zawinąć do portu. Dostaliśmy wiadomość od Tolka Bigaja i Włodka Palmowskiego, że już czekają na nas od trzech dni".

W dniu 24 lutego 2011 roku do Santiago de Chile dotarli z Polski Antoni Bigaj i Włodzimierz Palmowski, którzy mieli uzupełnić załogę.

Zaraz po przybyciu komandor Bigaj pocztą elektroniczną wysłał do kraju następującą korespondencję:

„Jesteśmy w Chile. Santiago przywitało nas w czwartek słońcem i temperaturą powyżej 30°C. Przeskok z 24°C mrozu to niesamowite wrażenie. Nasz przyjazd zwiększył liczebność Polonii w Chile o jeden procent, a przybycie »Solanusa« jeszcze ją powiększy. W Chile mieszka około 200 Polaków. Ale wszyscy są bardzo serdeczni i pomagają nam na wszelkie sposoby. Pani konsul Grażyna Machałek skontaktowała nas z osobami, które bezpośrednio mogą nam pomóc. W trakcie proszonej kolacji poznaliśmy dwie rodaczki mieszkające tu od bardzo dawna: Elżbietę Dziekońską i Adrianę Jeremi. Wymieniliśmy bieżące informacje, a panie przekazały nam wiele praktycznych rad na czas pobytu w Chile. Dla odmiany pan Maciej Raniewicz, z biura podróży »TRADE 2000 TourOp«, zajął się naszym pobytem w Valparaiso, a inny z rodaków – Mikołaj From zadbał o nasz pobyt nad morzem.

Nazajutrz przeprowadziliśmy się nad Pacyfik, niedaleko mariny, w której rzuci kotwicę »Solanus«. Marina Club de Yates Higuerillas w Concon leży około 20 km na północ od Valparaiso. W samym Valparaiso nie było miejsca, gdzie moglibyśmy jacht wyciągnąć z wody, oczyścić i pomalować.

Antoni Bigaj i Włodzimierz Palmowski z Maciejem Raniewiczem w Santiago de Chile

»Solanus« niestety płynie bardzo wolno. Ma jeszcze około 100 mil morskich do Valparaiso. Staramy się jakoś wypełnić czas zwiedzaniem samego Santiago i okolic, a Horn czeka".

Opiekę nad dwójką przyszłych załogantów „Solanusa" roztoczył Mikołaj From. W wieku 22 lat wyemigrował z Polski do Peru. Spędził w tym kraju rok, by później wrócić na jedenaście lat do Europy, konkretnie do Berlina. Od trzynastu lat mieszka w Chile.

– Do Chile przyjechałem za głosem serca – opowiada. – Zafascynowała mnie urocza Chilijka, którą poznałem właśnie w Berlinie. Zajmuję się na co dzień restaurowaniem starych i antycznych mebli. Mieszkam w okolicach Valparaiso. Pod koniec lutego zadzwoniła do mnie pani konsul z prośbą o pomoc dla załogi „Solanusa" w znalezieniu klubu jachtowego w okolicach Valparaiso. Po kilku telefonach udało mi się otrzymać miejsce w Club de Yates Higuerillas w Concon, niecałe 20 km na północ od Valparaiso. W dniu 6 marca spotkałem się z Antonim

Ciekawe spojrzenie na ewolucję człowieka w zoo Santiago de Chile

Bigajem i Włodkiem Palmowskim w drodze z Santiago do Valparaiso. Pojechaliśmy do Concon, aby obejrzeć klub jachtowy i uzgodnić szczegóły postoju jachtu. Po południu umówiłem chłopaków na spotkanie z Wolfgangiem Scheuberem.

O tym spotkaniu opowiadał Antoni Bigaj:

– Wolfgang pływał przez ponad dwadzieścia lat na statkach handlowych jako szef kuchni. Oprócz pieniędzy dorobił się niesamowicie potężnej kolekcji eksponatów marynistycznych. Teraz ma restaurację „Hamburg" w Valparaiso, drugą w pobliskiej miejscowości i dom w górach. Wszystkie te miejsca są szczelnie wypełnione eksponatami. A przybywa ich jeszcze, bo goście Wolfganga stale mu przywożą coś ciekawego. Trochę też kupuje, ale tylko na specjalnych okazjach. I, oczywiście, tylko oryginały. Żadnych podróbek, żadnej tandety. Wśród eksponatów wiele poloników. Wolfgang z dumą nam je pokazywał. W użyciu były wszystkie języki: niemiecki, angielski, hiszpański i polski...

„Solanus" przy kei w Valparaiso

W restauracji wpisaliśmy się do księgi pamiątkowej. Całe popołudnie i wieczór szybko minęły. A gospodarze zapomnieli, że to ostatni dzień wakacji. Mimo że autobusy z Valparaiso do Santiago odjeżdżają co 10–15 minut, na ten dzień już nie było ani jednego wolnego miejsca. Wiele osób rozkładało się na ławkach w pobliskim parku. Na szczęście był z nami Mikołaj. Po szybkiej konsultacji z żoną Barbarą zaproponował nam nocleg u siebie w domu. Cóż było robić. Dla pewności kupiliśmy bilety na poranny autobus. Rano, już bez komplikacji, pojechaliśmy do Santiago.

Po trzeciej przeprowadzce zamieszkaliśmy nad oceanem. Z tarasu, jak na dłoni, widzieliśmy wejście do mariny, gdzie wpłynie „Solanus". Ale kiedy? Neptun nie chce odpuścić. Kapitan Radliński żartuje, że to z powodu sanitarnych przepisów chilijskich. Tutaj nie wolno wwozić żadnej żywności. Aby nie zniszczyć zapasów jachtowych, wyjadają resztki prowiantu. Zostały im tylko flaczki i konserwy mięsne.

Spotkanie w Club de Yates Higuerillas w Valparaiso

Urodziny kapitana

W dniu 4 marca na horyzoncie pojawiła się charakterystyczna sylwetka „Solanusa". Jacht dostojnie zbliżał się do basenu jachtowego. Niestety, straż graniczna – Armada de Chile wskazała boję obok wejścia. Dochodziła godzina 16.00. Odprawa była możliwa dopiero następnego dnia i to jeszcze nie wiadomo, o której godzinie, bo straż graniczna, służby celna i sanitarna muszą dojechać z Valparaiso. Popsuło to humory żeglarzom – 41 dni non stop w morzu i jeszcze trzeba tyle czekać.

Dyrektor Club de Yates Higuerillas stanął jednak na wysokości zadania. Pozostał po godzinach pracy i używając tylko sobie znanych sposobów, namówił wszystkie służby, żeby przyjechały jeszcze tego samego dnia. Do dyspozycji urzędników oddał także klubową motorówkę, by mogli dostać się na jacht.

Z uczestnikami spotkania

Dzięki temu odprawa przebiegła sprawnie i około godziny 21.00 było po wszystkim. Skończyło się na obejrzeniu dokumentów, złożeniu gratulacji za przepłynięcie Przejścia Północno-Zachodniego i ostemplowaniu... swoich dokumentów pamiątkową pieczątką wyprawy.

Po niespełna godzinie „Solanus" mógł rzucić cumy w marinie.

– Uściski, wspomnienia, lekka kolacja i do koi – wspomina te chwile Tolek Bigaj. – Nareszcie u siebie. Mamy z Włodkiem dość łóżek hotelowych. Rano, w sobotę, ustalimy zakres prac, podział zadań i do dzieła. Na obiad załoga zaserwowała ostatni słoik schabu z Polski. Smakował świetnie, chociaż był zrobiony dziesięć miesięcy temu, w maju poprzedniego roku przez Danusię Stachecką i Jolę Pochowską z baru DUET – gratulacje!!!

Nazajutrz załoga w galowych marynarkach, w komplecie, pojawiła się na oficjalnym powitaniu. Zgodnie z miejscowymi obyczajami spotka-

Załoga w towarzystwie Polonii w Valparaiso

nie zaczęło się z godzinnym opóźnieniem... Honory gospodarza pełniła pani konsul Grażyna Machałek. Z Santiago dotarła sekretarz ambasady polskiej z rodziną, Małgorzata Błońska-Śnieżek z synem, obecni byli także Mikołaj From z żoną i synem oraz oczywiście władze klubu. Dla klubu wizyta „Solanusa" była zaszczytem. Wszak to pierwszy jacht, który tu zawitał po pokonaniu Przejścia Północno-Zachodniego. Gospodarze nie chcieli słyszeć o zapłacie za postój. Do dyspozycji postawili całą klubową infrastrukturę: natryski, basen i Internet. Była też możliwość wyslipowania jachtu i oczyszczenia go z wodorostów. Uczestnicy spotkania z uwagą słuchali opowiadania kapitana Radlińskiego o wyprawie. Sensację stanowiła książka *Port macierzysty Bydgoszcz,* szczególnie jej hiszpańskie streszczenie. Spotkanie przebiegło w iście familijnej atmosferze. Przed pożegnaniem kapitan Radliński zaprosił wszystkich na pokład „Solanusa".

Mikołaj – nasz „opiekun" z Valparaiso i Wolfgang – właściciel restauracji „Hamburg" w Valparaiso

– Goście rozjeżdżali się do domów, a my do pracy i na zakupy – relacjonował do Bydgoszczy komandor Bigaj. – Na szczęście Mikołaj From dysponował pojemnym pick-upem. Cztery wózki napełniliśmy niezbędnymi zakupami wyjątkowo szybko. Już po północy wnieśliśmy to wszystko na pokład. Sztauowaliśmy jednak dopiero rano.

We wtorek załoga w komplecie została zaproszona przez Wolfganga do jego restauracji „Hamburg" w Valparaiso. Okazja była wyjątkowa, tego dnia bowiem kapitan Bronisław Radliński obchodził 60. urodziny. Dostojny jubilat otrzymał od Wolfganga w prezencie świńską nogę (szynkę iberyjską).

– Dopiero na jachcie poznaliśmy wspaniałość prezentu – podsumował Tolek Bigaj.

Włodek walczy ze skorupiakami na kadłubie „Solanusa"

Do znudzenia *mañana*

W dniu 10 marca 2011 roku kapitan Bronisław Radliński wysłał do Polski następujący meldunek:

„Gospodarze są niezwykle uczynni, ale daje o sobie znać *mañana* – jutro, slipowanie jachtu – jutro, naprawa zawiasów – jutro. No i najgorsze: odprawa – jutro. Tak było do wczoraj. Robimy wszystko, żeby to się skończyło dzisiaj. Po wyciągnięciu z wody cała część podwodna jachtu została oskrobana z żyjątek morskich. A było tego co niemiara. Sprawdziliśmy śrubę napędową oraz mocowanie steru. Kilka śrub mocujących płetwę sterową trzeba było dokręcić. Woda oceaniczna jest bardziej słona od bałtyckiej i anody cynkowe są bardzo mocno zużyte. W Valparaiso nie udało nam się ich kupić i wymianę musimy zostawić na Buenos Aires. Tolek Kantak zabezpieczył wszystkie skajlajty

Przed wyruszeniem na Horn zasięgnęliśmy opinii miejscowych kapitanów

specjalnie dopasowaną sklejką. Na morzu nie byłoby na to czasu. Tolek sprawdził też wszystkie zabezpieczenia na masztach. Kupiliśmy brakujące mapy. Zatankowaliśmy paliwo i wodę. Niestety, smak i zapach tutejszej wody pitnej nie przypomina naszej... Romek ściągnął prognozy pogody. Przedyskutowaliśmy taktykę płynięcia. Teraz czekamy tylko na odprawę Armada de Chile. Czas, niestety, biegnie bardzo szybko i jest już strasznie późno na opłynięcie Hornu. Chcemy wypłynąć zaraz po odprawie. Mamy nadzieję, że nie... *mañana*".

Nareszcie w morzu

Po dokonaniu niezbędnych formalności wieczorem 10 marca „Solanus" z sześcioosobową załogą w składzie: kpt. Bronisław Radliński,

Roman Nowak, Witold Kantak, Antoni Bigaj, Włodzimierz Palmowski, Jarosław Pietras, wyruszył w kierunku przylądka Horn.

Z pokładu, nareszcie na pełnym oceanie, Antoni Bigaj przekazywał do Polski drogą e-mailową następującą relację:

„O mały włos, a nasze wyjście byłoby rzeczywiście *mañana*. Pani sekretarka w klubie zapomniała (!!!) nam przekazać telefonicznej informacji z Armada de Chile, że musimy pojechać do Valparaiso podpisać dokumenty i odebrać pozwolenie na pływanie na Hornie. To tylko formalność, ale bez niej mogliśmy mieć kłopoty. Dosłownie na pół godziny przed wypłynięciem przybiegł do nas bosman Rodrigo Casas i powiedział, że musimy z kapitanem pojechać do Armada de Chile. Bardzo uczynny i zaprzyjaźniony bosman był wyraźnie zdenerwowany. Wszystko odbyło się bez problemów. Tyle tylko, że wróciliśmy na jacht po godzinie 20.00. A jutro piątek. Żeglarze nie są przesądni, ale wolą z Neptunem nie zadzierać i starają się w piątek nie wychodzić z portu.

Koledzy przygotowali jacht do odejścia, więc o godzinie 21.40 byliśmy już za główkami. Pacyfik przywitał nas swoją drugą nazwą: Ocean Spokojny. Przez dwie wachty (8 godzin) w dzienniku pod »siła wiatru« i »stan morza« jest zapis »0«. Mówimy: gładź. Na szczęście silnik działa sprawnie, a oczyszczenie kadłuba dodało skrzydeł »Solanusowi«. Pędziliśmy 5–6 węzłów! Bronek stwierdził, że tak płynął ostatni raz w okolicach San Francisco. Teraz powiało 3–4°B z północy, więc »grzejemy« baksztagiem nawet do 7 węzłów. Świeci piękne słońce. Neptun przywitał mnie i Włodka Palmowskiego bardzo serdecznie. Dzięki Ci, Neptunie. Dbaj o nas dalej”.

Antoni Bigaj

Mój przylądek Horn

I cóż, że nie ma już białych plam na mapie świata? Że ludzie przemierzyli już wszystkie morskie szlaki? Jeszcze teraz są miejsca surowe i puste jak niegdyś, a ślad pozostawiany za statkiem wszędzie przecież niknie od razu. Wprawdzie myśl go utrwali i przekaże, lecz dla tych, którzy przyjdą potem, morze będzie wciąż tak samo nieznane i obce, a przestrzeń pusta i nietknięta. I można wciąż od nowa odkrywać świat, przeżywając to tak, jak ten, co wyruszył pierwszy.

(Dariusz Bogucki, *„Gedanią" za oba kręgi polarne*)

Nareszcie płyniemy. Moja pierwsza wachta. Wiatr „0", stan morza „0". Słychać tylko miarowy stukot silnika. Na trawersie feeria świateł na wzgórzach Valparaiso. Rozpoczął się drugi, po Przejściu Północno-Zachodnim, z najważniejszych etapów wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011" należącym do LOTTO–Bydgostia–WSG jachtem „Solanus". Przed nami przylądek Horn, zwany Nieprzejednanym.

Planując trasę wyprawy i ustalając etapy, zastrzegłem kapitanowi Radlińskiemu, że popłynę na etap „hornowy". Zaplanowaliśmy go tradycyjną trasą wielkich żaglowców od 50°S do 50°S z Valparaiso w Chile do Stanley na Falklandach. Wyjście z Valparaiso przewidywaliśmy na 10 lutego. Jest 10 marca.

Jarek za sterem

„Solanus" miał problemy z odprawą w Meksyku z powodu przerwy świątecznej. No i etap Galapagos–Valparaiso zajął najwięcej czasu z powodu słabych i przeciwnych wiatrów. Zadajemy sobie pytanie, czy to nie za późno. O tej porze w rejonie Hornu szaleją potężne sztormy. Czy Neptun będzie dla nas łaskawy? Ale nie mamy wyjścia. Innej drogi nie bierzemy pod uwagę, a czekanie do przyszłego sezonu też nie wchodzi w rachubę. A więc płyniemy. Jednak ze względu na moje obowiązki służbowe skracamy ten etap i chcemy go zakończyć w Puerto Williams – 6 kwietnia muszę być na targach w Hanowerze. Czyżby potwierdzało się żeglarskie powiedzenie, że planowanie na jachcie to czas... stracony?

Kiedy załoga liczyła trzy lub cztery osoby, kapitan Radliński pełnił normalne wachty. Teraz jest nas szóstka. Ustaliliśmy więc, że kapitan jest z tego obowiązku zwolniony. Romek przyjął tzw. łamany system wacht. Aby stale na wachcie były dwie osoby, po czterech godzinach

służby następował sześciogodzinny odpoczynek. Wachta kambuzowa wypadała raz na pięć dni. Pierwszy raz płynąłem w takim systemie i sprawdził się on znakomicie. Zaraz pierwszego dnia otrzymaliśmy e-maile o tragicznym trzęsieniu ziemi w Japonii i fali tsunami, która w ciągu niespełna doby dotrze w nasz rejon. Musieliśmy uspokajać rodziny, że fala tsunami na pełnym oceanie nie jest groźna. Jest to tylko jedna z wielu fal, tylko trochę większa. Natomiast na brzegu fale tsunami mogą wyrządzić wiele szkód. Po powrocie oglądałem na You Tube amatorski film z „naszego" jachtklubu. Wyglądało to rzeczywiście groźnie. Wszystkie nabrzeża były zalane wodą, a wypływający prąd zerwał kilka jachtów i wyrzucił na pobliskie skały.

Przez pierwsze dni Neptun potraktował nas wiatrami południowymi do 4°B. Mogliśmy więc utrzymywać kurs południowo-zachodni i w ten sposób odejść na bezpieczną odległość około 200 mil od brzegu. I nagle, przy prawie bezwietrznej pogodzie, zrywa się fał foka. No cóż, zdarza się. Lina pracowała przez rok prawie, więc miała prawo się zerwać. W Valparaiso Tolek wjeżdżał na maszt, wszystko oglądał uważnie i nie zauważył żadnego przetarcia liny. Tym razem Jarek podejmuje się wjechać na maszt. Martwa fala powoduje, że top masztu wychyla się kilka metrów poza obrys pokładu. Do pracy pozostaje właściwie tylko jedna ręka. Wymiana liny poszła bardzo sprawnie, więc rozwijamy żagiel, aby sprawdzić, czy wszystko jest w porządku. Tolek przez lornetkę zauważa, że nowa lina jest znowu przecięta. Konieczny jest więc drugi wjazd na maszt. Tym razem, oprócz zmiany fału, trzeba jeszcze znaleźć przyczynę awarii. Jarek zabiera więcej narzędzi i taśmy, które mogą się tam, u góry, przydać. Naprawa trwa znacznie dłużej, ale ocena nie pozostawia wątpliwości. To niechlujstwo pracowników firmy montującej rolfok doprowadziło do awarii. Po ucięciu na wymiar ostatniej rury „zapomnieli" oszlifować pilnikiem zadziorów, chociaż odpowiedni zapis ze zdjęciem producent umieścił w instrukcji montażu. Jarek zabezpieczył to miejsce w miarę swoich możliwości, a ostateczną naprawę trzeba będzie wykonać dopiero w porcie. Pytanie, co by było, gdyby ta awaria zdarzyła się w czasie silnego sztormu, zostawiamy bez odpowiedzi.

Czterdziestki witają nas umiarkowanymi wiatrami nie przekraczającymi 8°B. Przez telefon satelitarny dostajemy mapki z pięciodniową prognozą pogody. Moją „funkcję" opracowywania i wysyłania map

Chleb pieczony na jachcie według receptury Róży Bigaj

pogodowych przejął teraz Tomek Szymanowicz. Tomek był tylko raz na morzu, ale już złapał tego bakcyla. Prognozy pozwalają nam obrać odpowiednią taktykę i nasze średnie przebiegi przekraczają 100 mil na dobę. Jak na dzielną, ale dość wolną jotkę („Solanus" to jacht typu J-80) to wynik bardzo dobry.

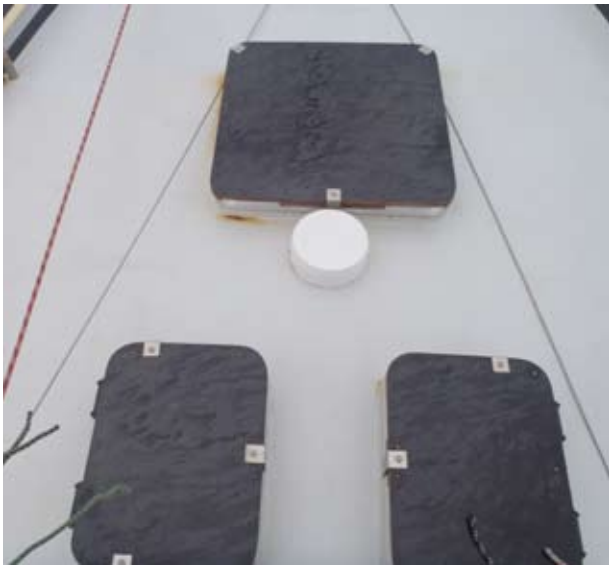
Gdy wiatr zelżał do 5°B, Romek zaczął przygotowania do wypieku chleba. Pieczywo to największy problem podczas długich przebiegów. Przed wyprawą piekarnia „7" pani Wiesławy Siódmiak z Bydgoszczy dostarczyła specjalny chleb, który utrzymał swoją świeżość przez ponad cztery miesiące. W tym czasie nie spleśniał ani jeden bochenek! Potem załoga kupowała chleb nadający się do kilkudniowego przechowywania. Przy dłuższych etapach trzeba było pomyśleć o innym rozwiązaniu. Z pomocą przyszła nam moja żona. Róża, kiedy zdenerwuje się na niesmaczny chleb z piekarni, sama przygotowuje ciasto i w domowym piekarniku piecze pyszny, pachnący, z chrupiącą skórką, chleb. Kupiliśmy piekarnik elektryczny, a Róża napisała „instrukcję" wyrabiania ciasta i pieczenia chleba. Odpowiedni zapas suszonych drożdży załoga wzięła ze sobą, a mąkę można kupić w każdym porcie. Potrzebny jeszcze był prąd o napięciu 220V. Ale na jachcie był przenośny agregat prądotwórczy do awaryjnego doładowywania akumulatorów. Wykorzystaliśmy go do zasilenia piekarnika. Cały cykl zrobienia zaczynu, wyrośnięcia ciasta, przełożenia go do foremek i wypieku trwał około trzech godzin i otrzymywało się dwa bochenki chleba. To trochę mało. Koledzy wymyślili więc małą linię technologiczną. Można było wtedy uzyskać do ośmiu bochenków chleba plus jakieś ciasto „z torebki". Pokrywało to w pełni potrzeby nawet naszej sześcioosobowej załogi.

No i zaczęło się. Na przywitanie w pięćdziesiątkach dmuchnęło 8–9°B z północnego zachodu. W porywach nawet do 10°B. Kierunek wiatru dobry, więc na sztagu pozostał tylko maleńki spłachetek foka.

Antek za sterem przed Hornem

A i tak pędziliśmy z prędkością dochodzącą do 10 węzłów. W czasie ześlizgu z fali koledzy odnotowali rekord – 17 węzłów! W ciągu moich 35 1at pływań po Bałtyku i Morzu Północnym byłem już w sztormie 11°B, a 10°B przeżyłem kilkakrotnie. Ale to, co zaczęło się dziać tutaj, przeszło najśmielsze moje wyobrażenia. W czasie pierwszej wachty w tej kipieli po 15 minutach za sterem byłem cały spocony. Spocony z emocji, a nie od kręcenia kołem sterowym. Utrzymanie jachtu pod odpowiednim kątem do fali (specjaliści mówią, że to ma być 18 stopni) było nie lada wyczynem. Jeszcze gorsza była nocna wachta. Absolutnie czarna noc. Nie widać nawet tego trójkącika żagla na dziobie. Wtedy przyjętą technologię sterowania nazwałem „na nos i ucho". Kiedy wyostrzałem – zaczynałem czuć wiatr na nosie schowanym pod kapturem sztormiaka, a kiedy odpadałem – wiatr zaczynał gwizdać w takielunku innym tonem. Te dwie godziny wachty będę pamiętał bardzo długo.

Na takim spłachetku foka płynęliśmy w baksztagu do 10 węzłów



Wszystkie luki były zakryte grubą sklejką – bezpieczeństwo jest najważniejsze

Rano przypadł mi kambuz. Aby móc pracować dwoma rękami, zaparłem się w kambuzie o szafki i dodatkowo głowę oparłem o jedną z półek. Nagle słyszę syk i grzmot na pokładzie. Z półek na nawietrznej burcie zaczęły spadać wszystkie nieumocowane przedmioty, a moje ciało przybrało pozycję poziomą. Pierwsza myśl: co z Włodkiem? Uchylam suwklapę. Włodek za sterem tylko mówi: „ale mi p...". Potem opowiadał, że usłyszał syk i z boku wpadła na pokład olbrzymia fala, kładąc jacht masztami na wodzie.

Na południowym Pacyfiku – to „tylko” 8° w skali Beauforta

Utrzymanie jachtu pod odpowiednim kątem do takiej fali to nie lada wyczyn

Kapitan na wachcie – znak, że zbliżamy się do Hornu

Jeszcze przed Hornem

„Solanus" wstał bardzo szybko i na szczęście bez żadnych uszkodzeń. Poukładaliśmy wszystkie rzeczy na swoich miejscach. Wtedy Bronek powiedział: „Z Nome do Vancouver dwa razy tak leżeliśmy, to dzielny jacht". Ten sztorm szalał tak przez dwie doby.

Kiedy wiatr trochę zelżał, zauważyliśmy delfiny, które zaczęły zabawę z jachtem. Wyskakiwały z wody w najmniej spodziewanych miejscach, robiąc w powietrzu salta i śruby. Pewno dziwiły się, dlaczego to wielkie cielsko nie chce się z nimi bawić. Zbełtane morze nie pozwalało, niestety, na filmowanie tych popisów.

Jeszcze raz Neptun pogroził nam palcem jakieś 250 mil przed Hornem. Powiało podobnie 8–9°B, w porywach 10°B z północy. Tym razem sztorm trzymał tylko około 12 godzin. Kilka dni wcześniej przestał działać telefon satelitarny OpenPort i mogliśmy odbierać tylko SMS-owe prognozy pogody na drugim telefonie. Po naniesieniu liczb na mapę

Wspaniała żegluga w baksztagu

wyszło nam, że centrum niżu zacznie się przesuwać na północny wschód i że w okolicach przylądka Horn będzie dość przyzwoita pogoda. Powinniśmy więc móc przepłynąć bezpośrednio koło Nieprzejednanego, a nie okrążać go wielkim łukiem dookoła wysp Diego Ramirez.

Rzeczywiście, przy wietrze nie przekraczającym 6°B ujrzeliśmy tę małą, a tak sławną skałę. To był przylądek Horn. Marzenie żeglarzy, ale i miejsce, gdzie na dnie leży wiele statków z ich załogami. I tak 29 marca 2011 r. o godzinie 15.32 czasu lokalnego „Solanus" minął lewą burtą Horn. Po przejściu koła podbiegunowego północnego kapitan Radliński krzyknął: „North-West Passage jest nasz!". I teraz powiedział: „Panowie, Horn jest nasz. Zdobyliśmy drugi z największych żeglarskich ośmiotysięczników. Jesteśmy pierwszym polskim jachtem, który tego dokonał w trakcie jednego rejsu. W czasie jednego sezonu. Dziękuję

Jarek przy Hornie – od czterech miesięcy czekał na ten moment

Samowyzwalacz pozwala na zrobienie pamiątkowego zdjęcia całej załogi

Już widać Horn

wam i patronom naszej wyprawy. Dzięki nim mogliśmy zrealizować nasze marzenia".

Potem uściski, gratulacje, pamiątkowe zdjęcia... Neptun jednak o nas nie zapomniał. Kiedy minęliśmy przylądek, dmuchnęła ósemka. Ale dla nas to była już tylko radość. Romek zaserwował piękną kolację, wyciągając z zakamarków dawno niewidziane na stole specjały. Po kilku godzinach mogliśmy schować się w kanale Beagle, prowadzącym do Puerto Williams. Schyliliśmy głowy, przepływając niedaleko miejsca, gdzie „Nashachata" skończyła żywot na skałach, a kapitan i jego zastępca dołączyli do tych, co odeszli na wieczną wachtę...

W kanale Beagle przypadła mi ranna wachta, tzw. świtówka. Mimo zmęczenia bardzo ją lubię, bo barw, jakie przybiera zachmurzone niebo przed wschodem słońca, nie da się opisać. Kolorowa fotografia zatrzymuje tylko mgnienia, a ponadto obraz na fotografii jest płaski.

Gratulacje – na trawersie Hornu

Stała trójka: to oni zdobyli obydwa „ośmiotysięczniki" w jednym rejsie

W kanale Beagle w towarzystwie delfinów

Może kiedyś technologia 3D pozwoli na oglądanie tego „w przestrzeni". Mimo dość silnego wiatru fala nie była zbyt duża, mogłem więc wziąć na pokład aparat fotograficzny. I wtedy po raz drugi delfiny pokazały, co potrafią. Na szczęście aparaty cyfrowe mają funkcję zdjęć seryjnych. Puszczałem w ruch migawkę i czekałem, co będzie.

Oczywiście większość zdjęć jest pustych. Natomiast niektóre ujęcia są niesamowite. Najpiękniejsze, to trzy delfiny widoczne równocześnie, ale jeden za drugim. Udało mi się też zrobić kilka ujęć filmowych, między innymi równoczesnego skoku czterech delfinów. Wcześniej, na otwartym oceanie, stworzeń morskich było jak na lekarstwo. Teraz w pełni to nadrobiły.

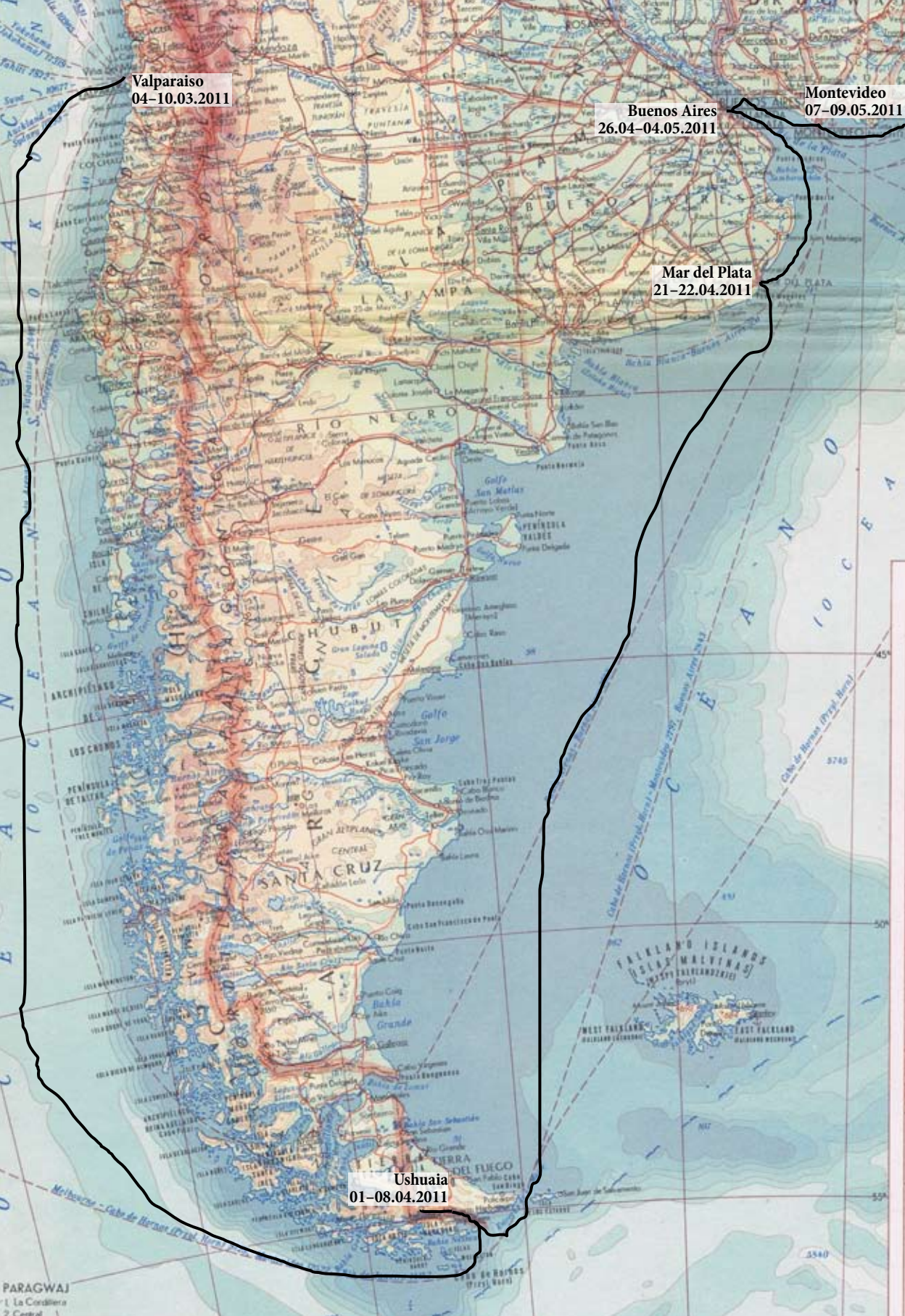
To już koniec lata w Patagonii – góry pokryte śniegiem

Dnia 30 marca 2011 roku o godzinie 13.10 zacumowaliśmy w Puerto Williams. Odprawa przebiegła bez problemów, chociaż niektórym pytaniom dziwiliśmy się co nieco (np. na ile dni mamy prowiantu). Tutaj spotkaliśmy polski jacht „Selma" z kolejną załogą i małżeństwo Polaków, którzy są na morzu od... 12 lat. Jarek wjeżdża jeszcze na maszt, aby poprawić prowizoryczną naprawę rolfoka. Podczas oględzin pozostałego takielunku zauważa pęknięcie trzech drutów wanty kolumnowej grotmasztu. Na szczęście prawie cały czas wanta ta była na zawietrznej. Ale trzeba to zreperować. Tutaj nie ma na to warunków. Krzysztof, kapitan „Selmy", mówi, że w Ushuaia są odpowiednie warunki do takiej naprawy. Płyniemy tam, bo z Włodkiem i Jarkiem odlatujemy do kraju właśnie z Ushuaia.

Przeszliśmy Horn – w Puerto Williams

Kaphornowcy: Jarosław Pietras, Włodzimierz Palmowski i Antoni Bigaj, na spotkaniu w klubie z pamiątkowymi kołami sterowymi

Marzenie mojego życia się spełniło. Marzenie, które tkwiło gdzieś głęboko od pierwszego kontaktu z morzem. W 1973 roku rozpocząłem pracę w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy. Dyrektorem technicznym był tam Aleksander Kaszowski. Właśnie niedawno wrócił z wyprawy na Horn. Bosman Henryk Lewandowski był brygadzistą w oddziale, którym kierowałem. Ze Zbyszkiem Urbanyim i Hubertem Latosiem zaprzyjaźniłem się bardzo szybko. To oni, kaphornowcy z „Eurosa", uczyli mnie żeglarskiego rzemiosła, a wieczorami snuli długie opowieści o Nieprzejednanym. Zarazili mnie swoją pasją, a teraz dawne marzenie się ziściło...


Valparaiso
04–10.03.2011
Buenos Aires
26.04–04.05.2011
Montevideo
07–09.05.2011
Mar del Plata
21–22.04.2011
Ushuaia
01–08.04.2011
RIO NEGRO
CHUBUT
SANTA CRUZ
LA PAMPA
Golfo San Matías
Golfo San Jorge
FALKLAND ISLANDS
(ISLAS MALVINAS)
PARAGWAJ

Tomasz Malinowski

Kurs na Buenos Aires

Opóźnione dopłynięcie „Solanusa" do Valparaiso wpłynęło też na zmianę dalszych planów załogi. Początkowo zakładano, że po opłynięciu Hornu pierwszy postój nastąpi w porcie Stanley na Falklandach. Jednak obowiązki służbowe komandora Bigaja spowodowały, że załoga podjęła decyzję wejścia najpierw do chilijskiego Puerto Williams, następnego dnia po opłynięciu Hornu, a stamtąd 30 mil na silniku do argentyńskiego portu Ushuaia, gdzie znajduje się międzynarodowy port lotniczy.

„Antek, Włodek i Jarek wracają do kraju samolotem, a my w trójkę płyniemy dalej – pisał kapitan Radliński. – Przetestowaliśmy już to na północnym Pacyfiku z Nome do Vancouver, więc damy radę. Przystanek w Puerto Williams był bardzo sympatyczny. Spotkaliśmy polskich żeglarzy. Byli bardzo zdziwieni, że przepłynęliśmy taki kawał drogi. Podczas kontroli takielunku zauważyliśmy zerwanie trzech drutów wanty kolumnowej grotmasztu. Mimo że olinowanie jest ze specjalnych lin tzw. strunowych, niezliczone sztormy zrobiły swoje. Jest to kolejna poważna awaria. W Ushuaia będą warunki, żeby wantę zdemontować i na nowo »zarobić« końcówki. Na południowym Atlantyku o tej porze roku także szaleją sztormy i jacht musi być absolutnie sprawny. Następny port, który zamierzamy odwiedzić, to Buenos Aires. Ponad 1600 mil morskich. Mamy problem z telefonem satelitarnym i SPOT-em, a tutaj nie ma serwisu, który by nam pomógł. Dlatego na tym etapie może być problem z łącznością".

Tyle zostało z naszej pięknej bandery po przepłynięciu Przejścia Północno-Zachodniego i opłynięciu Hornu

Z powodu naderwanej wanty kolumnowej grotmasztu do Ushuaia „Solanus" popłynął na silniku. Antoni Bigaj zabrał do kraju polską banderkę, która była na jachcie od początku rejsu, zniszczoną przez wodę i wiatr. Umieszczona w klubowej gablocie jest jedną z cennych pamiątek wspaniałego rejsu.

Po wykonaniu wszystkich niezbędnych i możliwych w tych warunkach prac, 8 kwietnia „Solanus" wypłynął z Ushuaia w trzyosobowym stałym składzie: Radliński, Nowak i Kantak. Plan zakładał wcześniejsze wyjście, jednak uniemożliwił to bardzo silny wiatr wiejący przez trzy dni w kanale Beagle. To właśnie u jego wejścia, w zatoce Sloggett, doszło do tragicznego wypadku na polskim jachcie „Nashachata" w grudniu 2010 roku.

Spotkanie w ambasadzie w Buenos Aires

Rano 11 kwietnia na jachtowym liczniku stuknęła dwudziestotysięczna mila. Po kolejnych dziesięciu dniach żeglugi w sztormie z północy jacht dopłynął do Mar Del Plata. W drodze z Ushuaia, która zajęła trzyosobowej załodze trzynaście dni, Atlantyk w szerokościach 40°S nie był przyjazny. Żeglarze dostali nieźle w kość, doświadczając paru sztormów o sile 8°–9°B. Doba postoju w dorzeczu Mar Del Plata była konieczna na odpoczynek, by z nowymi siłami żeglarze mogli wyruszyć do Buenos Aires.

Pan ambasador wita

We wtorek 26 kwietnia żeglarze dotarli do Buenos Aires. Jacht zacumował w Yacht Club Argentino w San Fernando. Załogę czekała poważna operacja wyslipowania jachtu, pomalowania farbą antyporostową i zamocowania anod antykorozyjnych. Przed wyslipowaniem trzeba było załatwić wszystkie formalności papierkowe i finansowe z tym związane, co nie było łatwe, bo Argentyna to dżungla biurokracji. Pomocy w załatwianiu tych spraw żeglarzom udzielił Janusz Ptak,

Polonia przed Katedrą w Buenos Aires

Polak mieszkający w Argentynie. Wspaniały człowiek, wielki przyjaciel wszystkich żeglarzy z Polski. Po sprawdzeniu stanu technicznego jachtu, pomalowaniu go i zamocowaniu anod, co zajęło dwa dni, byli już na wodzie.

A tak pobyt rodaków w tym największym mieście Argentyny wspomina Jacek Bazański, ambasdor RP:

– O wizycie „Solanusa" dowiedziałem się na kilka dni przed jego zawinięciem do Buenos Aires. Zbliżało się Święto 3 Maja i uznałem, że udział załogi w okolicznościowym przyjęciu w ambasadzie byłby interesujący zarówno dla załogi, jak i dla pozostałych gości. Tak się też stało. Trzej dostojni, brodaci, w żeglarskich strojach panowie znaleźli się natychmiast w centrum uwagi przedstawicieli Polonii, Argentyńczyków i korpusu dyplomatycznego, zwłaszcza że mieli co opowiadać: o „zaliczeniu" żeglarskich Mt Everestów, czyli Przejścia Północno-Zachod-

„Solanus" wystawiony w jachtklubie Buenos Aires

niego, opłynięcia przylądka Horn, niemal rocznej żegludze po często groźnych, a czasem łaskawych wodach Atlantyku i Pacyfiku. Słuchając tych niezwykłych opowieści doszliśmy do wniosku z tutejszym działaczem polonijnym Ryszardem Kruszewskim, właścicielem firmy zajmującej się produkcją kajaków i organizatorem wypraw kajakowych, że krąg chętnych do posłuchania tych niezwykłych, często zapierających dech w piersiach opowieści jest z pewnością szerszy. Ci nie najmłodsi przecież, ale nadal dziarscy panowie o wysmaganych wiatrami i falami twarzach są w stanie przyciągnąć uwagę słuchaczy, mówiąc o rzeczach niezwykłych tak, jakby chodziło o wycieczkę statkiem z Gdyni na Hel. Na tym polega urok ich żeglarskich opowieści.

Zostali więc zaproszeni do Domu Polskiego w Buenos Aires – siedziby Związku Polaków w Argentynie, na wieczorne spotkanie

Wpis do księgi pamiątkowej w polonijnej bibliotece Buenos Aires

z Polonią. I znowu strzał w dziesiątkę. Ich niezwykła narracja o rejsie bydgoskiego jachtu wzdłuż obu Ameryk, przy kieliszku argentyńskiego wina („kiedy rum zaszumi w głowie, cały świat nabiera treści, wtedy chętnie słucha człowiek morskich opowieści"), przeciągnęła się do późna. W trakcie spotkania kapitan Bronisław Radliński zorientowawszy się, że mam jakieś doświadczenie żeglarskie, zaproponował mi, żebym popłynął z nimi do stolicy Urugwaju, Montevideo. Nieco nieodpowiedzialnie stwierdziłem, że jutro rano melduję się w porcie i płyniemy. Czujność zawodowa dała jednak znać o sobie. Uczciwie mi powiedzieli, że w zależności od wiatru i pogody rejs może trwać nawet cztery dni. Nie mogłem na tyle sobie pozwolić. Zupełnie zapomniałem, że na jachcie wszystko zależy od warunków pogodowych. Lata niepływania spowodowały, że zapomniałem, iż rejs do Montevideo może trwać tak długo, gdy płynie się na żaglach, podczas gdy prom pokonuje tę trasę w cztery

Wyjście z jachtklubu Buenos Aires z ambasadorem Jackiem Bazańskim w załodze

godziny. Z przykrością oznajmiłem kapitanowi Bronkowi, że nie dam rady, że to za długo. Ten, widząc moją zawiedzioną minę, spojrzał na Tolka i Romka, pytając krótko: „Colonia"? „Da się" – usłyszałem z ust Romka, odpowiedzialnego, jak się później dowiedziałem, za nawigację. Miasteczko Colonia znajduje się niemal naprzeciwko Buenos Aires, po drugiej stronie La Platy, w odległości umożliwiającej dopłynięcie, nawet na żaglach, w ciągu jednego dnia.

W ten nieoczekiwany nieco sposób znalazłem się następnego dnia o godzinie 9.00 w porcie w San Fernando na pokładzie bydgoskiego jachtu. W załodze poza stałą ekipą znaleźli się dodatkowo: Ewa Janik (biuro podróży Agatur), Joanna Glowacka (z Kanady), Tomasz Surdel („Gazeta Wyborcza"). Po długo trwających odprawach, a właściwie przeprawach biurokratyczno-administracyjnych („najgorsze w rejsie dookoła świata jest zawijanie do portów" – jak dowiedziałem się przy tej okazji od

któregoś z żeglarzy) oddaliśmy cumy. Zaczął się rejs, który wcale nie był krótki, łatwy i bezproblemowy. Ale to już całkiem inna historia.

Irena Żurak, Polka mieszkająca w Buenos Aires od piętnastu lat, także zachowała w pamięci pobyt dzielnych śmiałków.

– Byłam bardzo przejęta i uradowana zarazem, że mogłam nie tylko poznać członków załogi, ale mieć możliwość w czymś pomóc, ugościć i zorganizować spotkanie z naszą częścią Polonii argentyńskiej. Poszło to tzw. łańcuchem. Moi polscy przyjaciele Joasia i Ivo Zembalowie z Barra de Navidad przekazali kapitanowi Radlińskiemu kontakt do mnie i opowiedzieli mi o ich wyprawie. Po krótkim czasie spotkałam się z częścią załogi, tj. z Tolkiem Bigajem, Włodkiem Palmowskim i Jarkiem Pietrasem. Wracali już do kraju samolotem, pozostawiając resztę załogi w Ushuaia. Wtedy spotkaliśmy się w mojej dzielnicy Belgrano. Oni spieszyli się, więc tylko zabrałam ich do paru pobliskich sklepów z częściami do jachtów, zjedliśmy szybko argentyńskie *empanada* w restauracji i pożegnaliśmy się, jakbyśmy znali się od dawna. Zawiadomiłam naszego ambasadora RP, który już oczekiwał także na przybycie „Solanusa" z niecierpliwością. Na powitanie z szampanem pognałyśmy pierwsze z Joasią. Załoga już poczuła się jak u siebie w domu. Do końca życia będę pamiętać specjalne spotkanie w Domu Polskim w dzielnicy Palermo, zorganizowane na cześć naszych gości przez stowarzyszenie argentyńsko-polskie. Załoga opowiadała o swoim rejsie, robiono zdjęcia; otrzymaliśmy książkę z podpisami żeglarzy. Trudno było ukryć wzruszenie.

Następny łańcuch podałam do Florianopolis, ponieważ mam tam dwie zaprzyjaźnione panie: Annę Labanowską i Vitalinę Bocianowską. Wraz z Edmundem Kasperowiczem zajęły się one załogą. Jestem bardzo wdzięczna losowi za to spotkanie i książkę – już po odpłynięciu „Solanusa" napisała Irena Żurak.

Wojna na honor

Buenos Aires „Solanus" z gośćmi na pokładzie opuścił 4 maja i po niecałej dobie zacumował w Colonia del Sacramento, gdzie z pokładu zszedł między innymi ambasador Jacek Bazański i Ewa Janik. Następ-

nego dnia wypłynął dalej do Montevideo w Urugwaju, gdzie zacumował 7 maja.

„Montevideo jest pięknym miastem, biorąc pod uwagę zarówno jego nową, jak i starą architekturę – pisał Radliński. – Niestety, biurokracja, z którą musieliśmy się zmagać, odprawiając jacht do Brazylii, przerosła nasze wyobrażenia. Dwa dni straciliśmy na załatwianie formalności dotyczących odprawy jachtu i załogi. Na szczęście Tomek Surdel okazał się mistrzem w pokonywaniu barier biurokratycznych, bo bez jego pomocy zajęłoby to nam kilka dni".

Po dwóch dniach postoju żeglarze pożegnali Tomka, który wrócił do Buenos Aires, i opuścili Montevideo. 16 maja, dokładnie w rok od wypłynięcia z Górek Zachodnich, „Solanus" wszedł o godzinie 16.30 do Florianopolis. Niestety, marina, w której zacumowali nasi żeglarze, okazała się niezbyt przychylna zdobywcom Przejścia Północno-Zachodniego i Hornu. Jacht musiał stanąć na kotwicy i dopiero po załatwieniu wszystkich formalności imigracyjnych i celnych pozwolono przybić do kei. Pozornie wydawało się to proste, ale nie byłoby takie, gdyby nie pomoc kolejnych polonusów.

„Ja się nie dziwię, że ludzie pływają dookoła świata non stop, bez zawijania do portów – relacjonował Radliński. – Szczególnie w Ameryce Południowej. Te wszystkie odprawy… Urugwaj, Brazylia to jest przerażające. Papierki za papierkami, nie wiadomo, gdzie jechać, cofają cię to w jedno, to w drugie miejsce. Po dopłynięciu do Florianopolis początkowo kazano nam... cofać się 100 kilometrów na południe, by dokonać odprawy, bo oni chcieli jacht zobaczyć! Wyobrażacie to sobie? Taka jest Ameryka Południowa. I znowu mamy szczęście do Polonii. Mieszkający tu pan Edmund Kasperowicz okazał nam niesamowitą pomoc w pokonywaniu barier biurokratycznych, interweniując u najwyższych władz Florianopolis, byśmy mogli legalnie cumować w basenie jachtowym. Udało się, dostaliśmy wszelkie zezwolenia na legalny postój. Potwierdza się fakt, że wyprawa »Morskim szlakiem Polonii« jest przykładem, jak nasi rodacy potrafią być aktywni i pomocni w realizacji tak dużego przedsięwzięcia. Przy tym wszystkim mamy też trochę szczęścia. Wszedłem do biura i widzę na tabliczce na biurku nazwisko Krzyżanowski. Pomyślałem, że pewnie kolejny polonus. I rzeczywiście. Wszystko poszło gładko, powiedział, że przyśle człowieka do odprawy,

Polonia z Florianopolis (Brazylia) na „Solanusie"

że nie zapłacimy ani grosza. Coś nieprawdopodobnego, że można w Brazylii coś takiego przeżyć. W portach wszyscy patrzą na nas ze zdziwieniem. Nasza trójka jest w określonym wieku, a wydawałoby się, że takie rejsy realizuje się w wieku 20–30 lat. My udowadniamy, że jest inaczej i że można w każdym wieku realizować swoje marzenia. Mieliśmy trochę problemów z silnikiem, ale opanowaliśmy sprawę. Jednak dobrze jest wiedzieć wszystko na temat jachtu, bo jak nie, to można ręce podnieść do góry i powiedzieć: koniec. Koniec rejsu, koniec wszystkiego".

Oddajmy głos Edmundowi Kasperowiczowi, polskiemu inżynierowi, który wziął na siebie szczytny obowiązek gospodarza krótkiego pobytu żeglarzy.

– Przypłynęli 16 maja po południu, od razu mnie zawiadamiając, że natrafili na jakieś problemy w marinie. We Florianopolis, które leży na wyspie otoczonej pięknymi marinami, nie ma portu handlowego, nie

Na powitalnej kolacji w towarzystwie Polonii z Florianopolis

było więc jak dokonać odpraw – celnej i sanitarnej. Na domiar tego jakiś miejscowy aparatczyk uparł się, że załoga nie ma prawa zejść na ląd, bo nie jest odprawiona. To było zaskoczeniem dla wszystkich. W tym momencie rozpoczęła się wojna na honor. Pół godziny trwało przekonywanie, że są to znani Polacy, że nie uciekną, wreszcie że nie szmuglują niczego. W końcu zdecydowałem się zadzwonić na Policję. Jakiś ważny funkcjonariusz potwierdził, że załoga w komplecie otrzymała pozwolenie na wyjście na kolację. Facet z mariny próbował jeszcze postawić na swoim, lecz po rozmowie z policjantem zezwolił na zejście na ląd. Tymczasem w marinie pojawiła się grupa członków Towarzystwa Polonia; przynieśli tort, aby uczcić wyjątkową okazję – rocznicę wypłynięcia „Solanusa" z Gdańska. W końcu gdy udało się udobruchać gospodarza mariny, poszliśmy na wspaniałą pizzę. Z jednej strony to wszystko wyglądało trochę biurokratycznie, z drugiej, jak się zastanowimy, były to formalności wymagane w każdym porcie.

Od czego jest jednak pomocna ręka Polaków? Nazajutrz Cleber, Brazylijczyk polskiego pochodzenia, dowiózł załogę do Imbituba, najbliższego portu (70 km na południe od Florianopolis). Tam żeglarze dokonali niezbędnych formalności, a celnik miał być przysłany na inspekcję następnego dnia.

Po powrocie z Imbituba żeglarze zostali zaproszeni do domu pana Andrzeja Soleckiego, Polaka mieszkającego we Florianopolis, znajomego Joanny Glowackiej z Kanady, która dołączyła do załogi w Argentynie.

Następnego dnia na „Solanusie" pojawił się zapowiadany celnik. Odprawa przebiegła sprawnie i po niespełna godzinie załoga wyruszyła do miasta. W planie żeglarze mieli drobne zakupy, a przy okazji poznanie ciekawych miejsc. Niestety, tego dnia bardzo padało i było dosyć chłodno.

Czwartek minął bydgoskim żeglarzom na krzątaniu się przy jachcie. Dopiero wieczorem pan Kasperowicz zabrał gości do specjalnej brazylijskiej restauracji, gdzie serwowane są przeróżne mięsa z rożna. To był prawdziwie polski wieczór przy brazylijskiej kuchni.

W piątek 20 maja po południu kapitan Radliński wydał rozkaz wyjścia w kierunku Rio de Janeiro.

– Przyjechałem do mariny pożegnać się, wręczyć drobne pamiątki i naprędce zrobione zakupy z owocami i łakociami (wiedziałem, że takie chłopy nie będą kupować sobie czekolady!). Bronek zrewanżował się przepiękną książką z dedykacją. Nie chcąc, oczywiście, zepsuć wydźwięku tej wyprawy, mam takie osobiste spostrzeżenia. Zdaję sobie doskonale sprawę, że taki rejs jest trudny do zaplanowania w najdrobniejszych szczegółach. Ale wyglądało to raczej na płynięcie do pewnego wyznaczonego celu, bez sprecyzowania dokąd, gdzie się „Solanus" zatrzyma, jakie prawa musi respektować i jakie osoby powinny być powiadomione. W przypadku Brazylii trzeba było wejść wcześniej w kontakt z konsulatami w São Paulo i Kurytybie, prosząc o pomoc logistyczną lub wskazanie, kto może pomóc, tzn. przygotować każde miejsce postoju. Poleganie na Polakach jest bardzo romantyczne, ale nie zawsze się udaje. Jestem tego przykładem. Mieszkam tu od trzech lat i od początku mam kontakt z lokalnym Towarzystwem Polonia. Oni mają parę osób mówiących łamaną polszczyzną, nikt jednak nie potrafi pisać ani czytać w języku ojczystym. Wiadomość o przybyciu polskich żeglarzy

„Solanus" przed Głową Cukru w Rio de Janeiro

otrzymała pani Lala od koleżanki z Buenos Aires, ale sama nie wiedziała, o co chodzi. Przesłała tego e-maila mnie i ja już zrobiłem resztę, kontaktujac się z załogą na ich telefon satelitarny. Może zabrzmi to trochę dziwnie, lecz gdyby nie ten przypadek, to nie wiem, jak ci wspaniali żeglarze poradziliby sobie. Oby następne załogi wybierające się w te strony pamiętały, że warto się dokładnie przygotować, wówczas uniknie się tylu niespodzianek. I będzie o wiele łatwiej dla wszystkich – podsumował kilkudniowy pobyt we Florianopolis Edmund Kasperowicz.

Pod Głową Cukru

W dniu 25 maja 2011 roku do kraju dociera lakoniczny e-mail sygnowany przez kapitana Bronisława Radlińskiego: „W godzinach wieczornych czasu lokalnego weszliśmy do zatoki Guanabara. Jesteśmy

Figura Chrystusa w Rio de Janeiro budzi respekt

w Rio de Janeiro. Lekka mgiełka przysłaniała cudowne widoki sławnej Głowy Cukru i gigantycznego pomnika Chrystusa. Mimo to widoki z morza były imponujące. Gospodarze zarezerwowali nam miejsce w Marina da Gloria. W Rio spędzimy nie więcej niż tydzień".

Polonia w Rio jest nieliczna – około 400–500 osób. Na południu w Paranaquá czy Kurytybie to jest potęga. W Rio, wielkim porcie, ale też jednej z najniebezpieczniejszych stolic świata, żeglarzy z Bydgoszczy powitał Ignacy Felczak.

Warto przytoczyć jego wspomnienia z wizyty „Solanusa".

– Moja żona jest od 22 lat prezesem Towarzystwa Dobroczynnego Polonia. 18 maja odebrała od pana Edmunda Kasperowicza wiadomość, że jacht o nazwie „Solanus", płynący z Florianopolis, ma zawinąć do Rio. W związku z tym polski konsulat w São Paulo zasugerował, żeby Polonia w Rio przygotowała ciepłe przyjęcie załogi.

Jako że w przeszłości byłem marynarzem, a później żeglarzem, obiecałem pomoc w tej niezwykłej misji. Skontaktowałem się niezwłocznie z komandorem Antonim Bigajem i wspólnie próbowaliśmy zapewnić bezpieczny postój jachtu w Late Clube Rio de Janeiro lub w Marina da Gloria w centrum miasta. Otrzymałem z Late Clube zielony sygnał. Wystąpiliśmy o zezwolenie na postój „Solanusa". Stosowne zezwolenie nadeszło dosłownie po kilku dniach. Natychmiast wywołaliśmy „Solanusa" przez radio, podając precyzyjnie miejsce zacumowania. Jacht

Pan Felczak był przewodnikiem żeglarzy po Rio de Janeiro

przypłynął trochę wcześniej i zgodnie z umową z Marina da Gloria miał zapewnione w niej miejsce.

Nazajutrz rano pojawiłem się na jachcie i wspólnie z kapitanem Radlińskim załatwiliśmy wszelkie formalności. Potem należało tylko dopasować program pobytu polskich żeglarzy do ich oczekiwań. Piątek i sobota poświęcone zostały na zwiedzanie Rio. Żeglarzom towarzyszył inż. Jarosław Rogowski. Był typowo brazylijski poczęstunek i rodaków rozmowy, a potem długi i malowniczy spacer do najważniejszych zakątków Rio. Dzielni śmiałkowie stanęli pod Głową Cukru, podziwiali największą na świecie figurę Chrystusa, na koniec zażyczyli sobie wizytę w głośnej dzielnicy Copacabana z obowiązkową marszrutą po słynnej plaży.

W niedzielę załoga zdecydowała pozostać w Marina da Gloria. Szkoda, bo oczekiwałem na nich w kościele, gdzie była okazja spotkać się

Rio de Janeiro – wieżowce giną wśród wysokich gór wyrastających prosto z morza

z większą reprezentacją Polonii. Otrzymałem jednak telefon, że w nocy z powodu martwej fali „Solanus" uderzył dziobem w nabrzeże i zapadła decyzja o przesunięciu jachtu na boje. Zostałem też poinformowany, że załoga w komplecie musiała zostać na jachcie, by dokonać niezbędnych napraw.

W poniedziałek wspólnie z kapitanem załatwialiśmy sprawy finansowe w Marina da Gloria i w tymże dniu pożegnałem się z prawdziwymi wilkami morskimi. To wspaniali ludzie. Żałowałem później, że nie poświęciłem im więcej czasu. Niestety, większość ludzi pracuje i były kłopoty, aby w spotkaniu z załogą uczestniczyło więcej rodaków. Zachowam te chwile długo w pamięci, a piękna książka z dedykacją będzie mi przypominała, że Polska ma wielkich żeglarzy.

Jacek Drozdowski

Rio de Janeiro – Górki Zachodnie

Sześć dni postoju w Rio de Janeiro pozwoliło naszym żeglarzom odpocząć, zwiedzić ciekawe miejsca i przygotować się do dalszej podróży. 1 czerwca załoga „Solanusa" w stałym składzie opuściła port, by ruszyć w kierunku Salvadoru. Tam dołączyła kolejna dwójka żeglarzy: Wojtek Śmigel oraz Tomek Marasek, który dziesięć lat wcześniej opłynął z kapitanem Radlińskim Spitsbergen.

– To było moje marzenie, by raz jeszcze wziąć udział w długiej wyprawie – mówi. – Wtedy po powrocie do Górek dostałem od kogoś różę na powitanie. Wrzuciłem ją do morza, wypowiadając po cichu życzenie, by kiedyś jeszcze popłynąć na „Solanusie", gdzieś daleko. Już wtedy wiedziałem jednak, że będzie to trudne do zrealizowania. Kończyłem bowiem studia, a dwadzieścia parę dni urlopu przysługującego człowiekowi wkraczającemu w kolejny etap życia, gdy nie ma już trzymiesięcznych wakacji, na wyprawy prowadzone przez kapitana Radlińskiego po prostu nie wystarcza.

W Salvadorze, gdzie jacht dopłynął 12 czerwca, czekał go przegląd przed żeglugą przez Atlantyk, a pierwszą sprawą, którą należało załatwić, było zorganizowanie dźwigu do wyslipowania. Konieczna była bowiem wymiana łożysk wału, a tego na wodzie nie da się zrobić. Trzeba było też uzupełnić jachtową spiżarnię na kilkadziesiąt dni żeglugi.

– To dość stresujące zajęcie – wyjaśnia Tomek. – Zakupy trzeba tak zaplanować, by przy ograniczonym budżecie kupić wystarczająco dużo żywności. Trzeba też pamiętać, by wybierać produkty, które pozostaną przydatne do spożycia przez odpowiednio długi czas, bo przecież na

Do Salvadoru „Solanus" dopłynął 12 czerwca

jachcie nie ma lodówki, a ruszaliśmy w kierunku równika. Na dodatek w okolicy mariny Bahia, gdzie staliśmy, nie było żadnego marketu. W grę nie wchodziło korzystanie z usług miejscowych taksówkarzy, wszyscy traktowali nas bowiem jak bogaczy i każdy kurs wyniósłby astronomiczną kwotę, na co nie mogliśmy sobie pozwolić.

Od czego jednak Polonia. Załodze na ratunek pospieszył ksiądz misjonarz Franciszek Hanuszewicz, który mieszka w Brazylii już od trzydziestu lat. Przyjechał z odległego o 130 kilometrów Aracaju, a jego wejście na pokład zrobiło ogromne wrażenie na załodze.

– Nie spodziewaliśmy się, że ksiądz Hanuszewicz pojawi się u na tak szybko – opowiada Radliński. – Co natychmiast zwróciło naszą uwagę... Wchodząc po drabince na jacht, ksiądz ucałował pokład „Solanusa". Natychmiast swój gest opatrzył stosownym komentarzem. Powiedział, że robi tak jak papież Polak, bo uważa iż jacht to część jego

Salvador

ojczyzny. Wyraził też radość z tego, że jesteśmy pierwszymi polskimi żeglarzami, którzy go odwiedzili. Byłem zaskoczony, bo nasz gość kompletnie nie przypominał osoby duchownej. Był szczupły, ubrany po cywilnemu, stosownie do klimatu – w krótką koszulkę i szorty. Między nami nie było żadnego skrępowania, zwykłego między cywilem a osobą duchowną. Gdy skrótowo przedłożyliśmy nasze potrzeby, natychmiast znalazł rozwiązanie.

Najpierw Tomka i Wojtka obwiózł swoim samochodem po kilku hipermarketach, gdzie zakupili (nie przepłacając – co istotne) łącznie osiem pełnych wózków żywności, słodką wodę oraz artykuły higieniczne.

Więcej czasu zajęło już poszukiwanie warsztatu, gdzie można by było w profesjonalny sposób wykonać część prac związanych z wymianą łożysk na wale. Tutaj drobna dygresja: ojciec Franciszek doskonale był zorientowany w meandrach mechaniki. W młodości, nim zdecydował się

Sztauowanie żywności w Salvadorze

podjąć służbę Bogu, kończył technikum mechaniczne. W lot więc zrozumiał wszystkie potrzeby załogi dotyczące napraw na jachcie.

Okazało się jednak, że znalezienie warsztatu, w którym podjęto by się fachowej wymiany łożysk, nie było wcale takie proste. Tubylcy albo nie dysponowali odpowiednio wyposażonym w urządzenia warsztatem, albo też nie byli zainteresowani wykonaniem takiej usługi. Ot, skończyli pracę i zaczęła się *mañana*. Ksiądz Hanuszewicz tłumaczył na różne sposoby, ale posłuchu jakoś nie mógł znaleźć. Ostatecznie, po objechaniu całego miasta udało się znaleźć warsztat. Naprawa potrwała nieco ponad dwie godziny. Kapitan Radliński obawiał się kosmicznie wysokiego rachunku, ale kamień spadł mu z serca, gdy okazało się, że trzeba zapłacić, w przeliczeniu na walutę europejską, około 20 euro.

Żeglarze jeszcze w Boże Ciało (23 czerwca) odbyli swoistą „procesję" po miejscowych bazarach, poszukując kilku niezbędnych rzeczy

Rozbawiona ulica Salvadoru

na rejs. Nie mieli jednak innego wyjścia, bo następnego dnia przypadało kolejne święto – dzień Świętego Jana, który dla Brazylijczyków jest niezwykle ważny i tego dnia nikt po prostu nie pracuje. Nie było więc najmniejszych szans, by do poniedziałku uzupełnić zapasy. Żywność została zasztauowana, wszystkie szafki i bakisty solidnie przewietrzone, a wszystko co wymagało wysuszenia, wyniesione na pokład.

Z Salvadoru jacht wypłynął 25 czerwca bez Śmigla, który z księdzem Hanuszewiczem pojechał do Aracaju. Kapitan umówił się z nimi, że po zakończeniu wszelkich jachtowych spraw przypłyną po Wojtka, a także zrewanżują się księdzu za wizytę i pomoc. Nazwa miejscowości nie jest przypadkowa, bo „ara" w języku brazylijskim oznacza papugę i taki też miasto ma przepiękny symbol: papugę siedzącą na drzewie caju – orzecha nerkowca.

Samba na ulicach Salwadoru

Ojciec Franciszek obwiózł załogę po całym Aracaju. Najciekawsze były obrzeża z bijącą w oczy biedą. Misja położona jest na pagórku, z którego widać dokładnie dzielnice slumsów, pozbawione kanalizacji, bieżącej wody i światła.

Trzy dni spędzone w towarzystwie ojca Franciszka i jego współpracowników minęły szybko i trzeba było ruszać w dalszą drogę, do Recife.

– Przed wyjściem z Aracaju podpłynęły do nas delfiny – wspomina Radliński. – Pląsały sobie radośnie na falach, wyskakując co chwila nad wodę. Przyglądaliśmy się temu z uwagą sądząc, że to jedynie wesoły spektakl, ale było to chyba raczej poważne ostrzeżenie przed tym, co czekało nas za chwilę. Tam właściwie nie ma portu, bo trudno byłoby statkom wpływać z morza przez płycizny, jakie tworzy ujście rzeki przebiegającej przez miasto. Wypływając, musieliśmy bardzo uważać,

Prezentacja bębniarzy na jednej z ulic Salvadoru

żeby nie osadzić jachtu na mieliźnie, a były miejsca, gdzie pod kilem pozostawała nam tylko przysłowiowa stopa wody. Dodatkowe utrudnienia powodował wiatr i fale od strony morza. Stanowiło to warunki niezbyt przyjazne dla 16-tonowego jachtu o stosunkowo dużym zanurzeniu. Do wyjścia należało wyczuć odpowiedni moment, gdy fale przyboju nie są jeszcze zbyt duże, a poziom wody wystarczająco wysoki, żeby bezpiecznie przepłynąć przez ten płytki obszar. Lawirowaliśmy więc pomiędzy mieliznami. Bez przykrych niespodzianek, na szczęście, udało się wyprowadzić jacht na pełne morze.

Wspaniały, południowo-wschodni pasat, dzięki któremu jacht z prędkością około siedmiu węzłów „pofrunął" na północny wschód, w dwie doby od wyjścia z Aracaju przywiał załogę do Recife.

Ksiądz Franciszek Hanuszewicz i jego podopieczni w Aracaju

Te przeklęte formalności

Postoje w portach, szczególnie w Ameryce Południowej, to zmora większości żeglarzy. Z jednego głównie powodu: załatwiania wszelkiego rodzaju formalności. To samo spotkało naszych żeglarzy w Recife, gdzie niestety trzeba było dopełnić tego obowiązku, by zgodnie z miejscowym prawem opuścić Brazylię. Na dodatek problem stanowi trudność porozumienia się z urzędnikami, którzy posługują się prawie wyłącznie językiem portugalskim.

W Recife problemy były o tyle większe, że w basenie oddzielonym od morza prawie czterokilometrowym falochronem jacht musiał stanąć na kotwicy, bo nie było możliwości przycumowania do pomostów ze względu na małą głębokość i silne prądy pływowe. W tej sytuacji jedynym łącznikiem z lądem stałym był ponton, co – jak się okazało – przy silnych lokalnych prądach było bardzo kłopotliwe.

„Solanus" na kotwicowisku w Recife

Z tego powodu Bronek z Tomkiem przeżyli, zakończoną na szczęście bez kłopotów, przygodę. W południe pojechali na lotnisko, by załatwić pierwsze formalności w Policji Federalnej. Przez pięć godzin nie załatwili jednak niczego. Miejscowy urzędnik w żaden sposób nie mógł zrozumieć, że na jachcie musi zostać część załogi, by pilnować go na wypadek, gdyby zawiodła kotwica, i nie chciał podstemplować nieobecnym paszportów. Wściekli żeglarze wrócili do portu, gdzie okazało się, że nie dostaną się pontonem na jacht z powodu ciemności i silnego prądu. Zdecydowali się więc na sześciokilometrowy spacer przez wyludnione portowe dzielnice, na drugi brzeg, gdzie odległość od jachtu była znacznie mniejsza.

– Szliśmy po ciemku wzdłuż pustych ulic, magazynów i zabudowań portowych – opowiada Marasek. – Co jakiś czas zaczepiali nas bezdomni i miejscowi menele. Robiło się coraz bardziej nieprzyjemnie, więc poprosiliśmy spotkanych po drodze policjantów o pomoc w wezwaniu

Zaopatrzenie w Recife za pomocą pontonu

taksówki. Ci zaproponowali, że sami nas podwiozą. Przejechali niedaleko miejsca, do którego podążaliśmy, po czym zawrócili i pojechali w stronę mariny dla… łodzi motorowych. Tu nas wysadzili, dumni i zadowoleni z siebie, a nasze protesty i uwagi, że nie dojechaliśmy tam, gdzie chcieliśmy, odebrali jako podziękowania, pomachali i odjechali. Nie mieliśmy innego wyjścia jak tylko ruszyć dalej, choć do celu pozostały jeszcze ponad cztery kilometry. Na szczęście zainteresował się nami portier z klubu motorowodnego, który zdecydowanie odradził nam pieszą wędrówkę, bo po drodze czekała nas dość niebezpieczna dzielnica, gdzie mogliśmy pozbyć się naszych plecaków z całą ich zawartością, a więc paszportów, pieniędzy, aparatów i zegarków, i zamówił nam taksówkę. Jadąc przez ten rejon, na własne oczy przekonaliśmy się, jak wielkie mieliśmy szczęście, napotykając tego człowieka. Dzielnica, przez którą jechaliśmy, przypominała znane z filmów o Brazylii dzielnice nędzy, tzw. fawele.

Postój w Recife należał do mniej przyjemnych. Brazylia tak ciekawa szczególnie po zmroku, oczywiście w przyjaznych dzielnicach, gdzie prawie zawsze można trafić na uliczne zabawy, była praktycznie niedostępna dla bydgoskich żeglarzy, ze względu na konieczność powrotu na jacht właśnie przed zmrokiem.

– W Salvadorze obserwowaliśmy rozbawiony tłum młodzieży, podążający za ciężarówką, z której słychać było głośną muzykę – opowiada Marasek. – Setki ludzi szły kawalkadą, wszyscy tańczyli sambę i śpiewali. Wszystko przypominało nam obrazki z brazylijskiego karnawału w Rio, jakie znamy z telewizji. W innym miejscu przyglądaliśmy się popisom *capoeiry*. W Aracaju trafiliśmy na ludowe święto, gdzie także widzieliśmy rozbawione tłumy śpiewających i tańczących Brazylijczyków palących ogniska przed domami. Z kolei w Recife zauważyliśmy ludzi wybijających na bębnach rytm, do którego dziewczyny tańczyły sambę. Niestety, był to dopiero początek imprezy, a my musieliśmy wracać na jacht. Dodatkową bolączką postoju na kotwicowisku był brak dostępu do Internetu. W ciągu dnia zapracowani na jachcie nie mieliśmy czasu iść do miasta skorzystać z kawiarenki internetowej, a wieczorami z opisanych wcześniej powodów też nie było to możliwe. Każdy z nas, korzystając z okazji pobytu w porcie, chciałby skontaktować się z rodziną i znajomymi, a to niestety nie było możliwe.

W weekend żeglarze uzupełnili zapasy żywności oraz świeżych warzyw i owoców, zatankowali wodę i wykonali niezbędne prace konserwacyjne jachtu. Naprawiony został autopilot, zainstalowany telefon satelitarny, do którego dostarczono wcześniej w Argentynie nową antenę. Nie udało się tylko naprawić wstecznego biegu w silniku. Niedzielę umiliła wizyta francuskiej pary z jachtu, który zacumował także na kotwicowisku, i rewizyta na ich luksusowej jednostce.

Formalności sprawiły, że postój w Recife przeciągnął się i trwałby pewnie dłużej, gdyby nie trochę szczęścia i pomoc. W poniedziałek (4 lipca) Marasek i Radliński ponownie pojechali na lotnisko. Przed wizytą na posterunku „federales" spróbowali w informacji turystycznej poprosić kogoś o pomoc w tłumaczeniu z angielskiego na portugalski, bo policjanci posługiwali się wyłącznie tym drugim językiem. Problem pomogła rozwiązać piękna i bardzo uprzejma Elanie, która w sobie tylko wiadomy sposób wytłumaczyła funkcjonariuszom, dlaczego

Codzienna gimnastyka Tolka Kantaka

do odprawy nie może się stawić cała załoga jednocześnie. W ciągu zaledwie jednej godziny ostemplowano wszystkie paszporty i wydano odpowiednie dokumenty.

To jednak był wyjątek. Odprawa celna na drugim końcu miasta i niezbędna wizyta w biurze Marynarki Wojennej zajęły żeglarzom cały dzień, a rozmaici urzędnicy zmarnowali ryzę papieru, kopiując wszystkie dokumenty i wystawiając różne zaświadczenia, sygnując je dziesiątkami podpisów i kilkunastoma pieczęciami. Zmęczeni, ale szczęśliwi żeglarze wrócili na jacht i mogli wreszcie ruszyć w dalszą drogę ku Europie.

Drugi chrzest równikowy

Po niemal tygodniowym postoju 6 lipca „Solanus" opuścił Recife, nieco ryzykując, bo dokumenty z odprawy nakazywały opuszczenie Brazylii dzień wcześniej. Cumy oddano więc wcześnie rano, nie czekając na mający przypłynąć tego dnia polski jacht „Anna". Spotkanie odbyło się, ale na wodzie. Po kilku godzinach żeglugi w oddali ukazał się biały żagiel, a po kilkudziesięciu kolejnych minutach obie załogi mogły wymienić pozdrowienia, uwagi na temat warunków pogodowych, trasy. „Anna" popłynęła do Recife, a „Solanus" w kierunku wysp Fernando de Noronha, położonych około 350 mil od wybrzeży Brazylii.

Chrzest na równiku (Atlantyk)

Po kilkudziesięciu godzinach słabej żeglugi pasat o sile 3–4°B pozwolił rozwinąć prędkość 6–7 węzłów, dzięki której jacht pokonywał ponad 120 mil dziennie. Do pracy włączony został samoster „Pinta", dzięki któremu przez wiele dni nikt z załogi nie dotykał koła sterowego.

– Wachtowanie polegało głównie na obserwacji morza, na którym i tak nie było widać żadnych przeszkód – sięgamy znów do wspomnień Tomka. – Od czasu do czasu przyglądaliśmy się ławicom latających ryb, które wyskakiwały nad fale i szybowały przez kilkanaście metrów. A czasami niektóre wpadały na pokład.

W tak sielskich warunkach 12 lipca w południe „Solanus" dotarł do równika, gdzie odbyła się ceremonia chrztu neofitów, czyli Maraska i Śmigla. Jeden otrzymał imię Jufers, a drugi Ortodroma.

Po kolejnych dwóch dniach żeglowania w sprzyjających warunkach załoga dotarła do 4. równoleżnika, gdzie wpadła w strefę ciszy. Trzeba było zrezygnować z pomocy „Pinty", zrzucić żagle i włączyć silnik.

– Cisze tropikalne mają też swoje zalety – wspomina tamten czas Marasek. – Na spokojniejszej wodzie kapitan ugotował wyśmienity

Tolek znowu złapał rybę...

kapuśniak, taki sam jak dziesięć lat wcześniej na Spitsbergenie. Wyszedł tego ogromny gar, na co najmniej dwa obiady.

Pod wieczór 15 lipca przyszła tropikalna ulewa, dzięki której wszyscy po raz pierwszy od dziesięciu dni mogli wykąpać się w słodkiej wodzie. Kolacja została przerwana, a piątka golasów wyskoczyła na pokład zmyć grubą warstwę soli.

Dwa dni później Tolek złowił 60-centymetrową rybę. Było to około południa, więc zdobycz natychmiast wylądowała na patelni i została usmażona na obiad. Tolek po złapaniu drugiej ryby powoli zbliżał się do rekordu Jarka Pietrasa, który wcześniej na Pacyfiku złapał trzy tuńczyki. Do połowów używano haka, który podarował załodze w Vancouver Jerzy Łubisz zwany „Mrówą". Opowieści o tym sympatycznym żeglarzu i rybaku miały szczególne znaczenie dla Maraska.

... ale smażenie ryby to specjalność kapitana

– „Mrówa" przed wyjazdem do Kanady studiował na Politechnice Łódzkiej – opowiada Tomek – i ja od dziecka słyszałem opowieści o nim od moich rodziców i ich znajomych z łódzkiego AKŻ, który wspólnie w latach siedemdziesiątych tworzyli. Pływali wtedy na jachcie „Stomil". W tym środowisku, również w latach siedemdziesiątych, powstał aktywny do dziś zespół Cztery Refy. I teraz po czterdziestu latach moje losy w jakiś sposób splotły się z człowiekiem, który jest jednym z nestorów żeglarstwa morskiego w moim rodzinnym mieście.

Końskie szerokości

Do początku sierpnia załodze sprzyjał północno-wschodni pasat. Dziennie 80–90 mil, choć było pochmurno i chłodno, przybliżało jacht

Tak dużej dorady jeszcze nie jedliśmy

do Azorów. Wyczerpanie brazylijskich zapasów chleba skłoniło żeglarzy, a konkretnie Romka Nowaka do sięgnięcia po elektryczny piekarnik. Tymczasem pasat, który wiernie wspomagał żeglugę, nagle zginął, a „Solanus" wpłynął w tzw. „końskie szerokości", czyli strefę cisz i wiatrów zmiennych. To określenie jest związane z epoką wielkich żaglowców. Marynarze, których statki utknęły w ciszach panujących często w tych szerokościach, wyrzucali do oceanu konie, które stanowiły ładunek, by oszczędzać wodę pitną.

I co ciekawe, załoga „Solanusa" też przez kilka dni miała problem z wodą, która była bardzo słona, właściwie niezdatna do picia. Przypuszczenie, że to skutek mycia naczyń wodą morską, której używa się podczas żeglugi dla zaoszczędzenia zapasów słodkiej wody, okazało się nietrafne. Na szczęście obawy, że woda popsuła się mikrobiologicznie, były również niesłuszne. W efekcie okazało się, że kończyła się woda w pierwszym zbiorniku i prawdopodobnie pompa zasysała z dna jakieś słone osady. Po otwarciu zaworu drugiego zbiornika problemy zniknęły.

Brak wiatru skłonił w końcu kapitana do uruchomienia silnika. Po dwóch dobach postanowił on jednak poważnie porozmawiać z Neptunem, by „wynegocjować" trochę wiatru. Sięgnął więc po starą sprawdzoną metodę, która okazała się skuteczna podczas powrotu z wyprawy wokół Spitsbergenu. W zamian za wiatr zaofiarował władcy mórz własne buty. Neptun poważnie podszedł do sprawy, bo przysłał na rozpoznanie stado delfinów, które obserwowały jacht przez wiele godzin, aż

Prezentacja książki *Port macierzysty Bydgoszcz* na Azorach

do późnego wieczora. Najpierw opłynęły „Solanusa" dookoła, a potem czwórką płynęły przed dziobem, jakby ciągnęły go w zaprzęgu. I choć potem odpłynęły dalej, co jakiś czas wyskakiwały wysoko nad wodę, obserwując, czy żeglarze faktycznie zasługują na lepszą pogodę. Dopiero jednak o świcie pojawiły się lekkie podmuchy wiatru – Neptun wysłuchał próśb kapitana. Ruch powietrza w kabinie obudził Romana, który szybko wyskoczył na pokład i postawił żagle, a „Solanus" bez silnika utrzymywał średnią prędkość 5 węzłów.

Po 31 dniach żeglugi non stop 6 sierpnia „Solanus" dopłynął do mariny w Ponta Delgada na wyspie São Miguel w archipelagu Azorów. Tu w ciągu czterech dni postoju jacht został przygotowany do dalszej żeglugi, do Cherbourga. Nurkując Tolek oskrobał nożem porośnięty skorupiakami kadłub, wciągnięto go także na oba maszty, by sprawdził stan olinowania, żeglarze przepompowali zapas paliwa z kanistrów do zbiornika głównego, wyszorowali wnętrze jachtu, zrobili pranie, uzupełnili zapasy żywności. Nie obyło się także bez spotkań z żeglarzami i mieszkańcami wyspy, podczas których promowano Bydgoszcz i województwo kujawsko-pomorskie. W ostatnim dniu pobytu na São Miguel załoga wynajęła samochód, by zwiedzić wyspę.

Promowanie Bydgoszczy i województwa kujawsko-pomorskiego

W Punta Delgada Marasek i Śmigel pożegnali się z załogą i jachtem, a Radliński, Nowak i Kantak popłynęli do Horty na wyspie Faial, gdzie dołączyła kolejna trójka żeglarzy: Ryszard Ryczko oraz Andrzej i Krzysztof Wójcikowie.

Nareszcie w Europie

Z Horty „Solanus" wypłynął 16 sierpnia i przez pierwszych sześć dni przepłynął około 600 mil, dzięki umiarkowanym wiatrom z zachodu i północnego zachodu. Żegluga w takich warunkach sprzyjała relaksowi w wolnych chwilach, a także kolejnym naukom astronawigacji pod cierpliwym okiem kapitana Radlińskiego. Jest to zajęcie ciekawe, wymagające nie tylko znajomości matematyki, ale przede wszystkim nabrania pewnej wprawy w posługiwaniu się sekstantem, tak aby „złapać" moment „topienia się w morzu" Słońca.

– Cała nasza trójka była po raz pierwszy na oceanie – mówi Krzysiek Wójcik. – Czuliśmy więc do niego duży respekt i podobnie jak mawiał kapitan Borkowski z *Szamana Morskiego* autorstwa niezapo-

mnianego Borchardta, możemy go określać „Pan Ocean". Od wyjścia z Azorów mieliśmy też szczęście żeglować przez trzy piękne rozgwieżdżone noce i podziwiać wiele ciekawych konstelacji: Kasjopei, Wielkiej i Małej Niedźwiedzicy, Bliźniąt czy Oriona. A przecież dawniej żeglarze oprócz Słońca korzystali w nawigacji także z gwiazd, co dziś w epoce GPS jest raczej mało praktykowane. A szkoda, bo daje pojęcie o trudnościach żeglugi w tamtych czasach. Dla mnie na przykład ciekawym i fascynującym wręcz zjawiskiem była obserwacja w nocy tzw. świecącego planktonu, który ciągnął się za naszą łódką jak migoczący warkocz dosypywanego do kilwateru jakby srebra i złota.

Przybycie na pokład nowych żeglarzy pozwoliło dokonać kilku niezbędnych napraw. Uwielbiający majsterkowanie Ryszard wymienił wszystkie wtryski, wyregulował cięgło manetki gazu. Wspólnie z braćmi Wójcikami zainstalował też na nowo na pokładzie GPS, który był niesprawny po awarii kabla zasilającego.

W ciągu następnych pięciu dni „Solanus" przepłynął kolejnych 500 mil. Na wysokości północnych obszarów Zatoki Biskajskiej załoga przeżyła prawie dwunastogodzinny, niewielki na szczęście sztorm i w bezpiecznej odległości od zawietrznego brzegu zatoki. Wiało maksymalnie 35 węzłów, więc była to pełna „siódemka", w porywach do 8°B.

– Jacht spisał się dzielnie i bezpiecznie przepłynęliśmy tę strefę silnych wiatrów, niemniej fala atlantycka mocno dała się nam we znaki – opowiada Krzysiek. – Byliśmy mokrzy na wachtach, kiedy większe fale wchodziły na pokład i do kokpitu. Ten pierwszy w życiu sztorm na oceanie zrobił na nas wrażenie i widzieliśmy, że trzeba się z falami umiejętnie obchodzić. Dla nas trzech nowych była to ostra jazda, dla stałej załogi „Solanusa" – według moich obserwacji – kolejny trening i świeża porcja adrenaliny. Prędkości, jakie osiągał „Solanus" w zjeździe z największych fal, były imponujące, grubo powyżej 10 węzłów, a przecież jest to łódka z tzw. długim kilem, czyli mająca dużo większe opory w wodzie niż łodzie z wąskimi kilami, jak na przykład jachty regatowe.

Sztorm największe spustoszenie zrobił w kambuzie. Andrzej Wójcik schodząc z zejściówki przy nagłym przechyle wylądował na kuchence, w wyniku czego straciła ona mocowanie na kardanie i kolejne dwie doby wodę trzeba było gotować na podłodze, co okazało się dla załogi nauką cierpliwości i pokory.

Załoga na etapie Cherbourg–Amsterdam

Ostatnich 300 mil do Cherbourga minęło załodze bez większych przygód, prawie do samego portu. Podążając z falą przypływu, przy porannym słońcu, 30 sierpnia jacht zbliżał się do główek portu, płynąc z prędkością około 5 węzłów.

– To nas bardzo cieszyło, bo około godziny 2.00 w nocy prąd pływowy był tak silny, że płynąc na żaglach cofaliśmy się milę na godzinę – opowiada Wójcik. – To bardzo ciekawe zjawisko, bo będąc na łódce widzi się ruch jachtu do przodu potwierdzany odkosami fali od dziobu, natomiast podnosząca się woda w pływie syzygijnym półdobowym, występującym na wodach Europy Zachodniej, powoduje cofanie się jachtu. Dopiero uruchomienie silnika kompensowało ruch prądu i mogliśmy się poruszać do przodu z prędkością 1–1,5 węzła.

Pół mili od główek portowych do „Solanusa" zaczął zbliżać się okręt straży granicznej, z którego na pontonie podpłynęło do burty pię-

Marina w Ostendzie robi wrażenie

ciu żołnierzy. Grzecznie poprosili o zgodę na wejście na pokład, gdzie, po wstępnych pytaniach o ewentualny przewóz alkoholu, papierosów i broni, sprawdzili paszporty. Otrzymali w podarunku materiały dotyczące rejsu, co zrobiło na nich wyraźne wrażenie. Po zacumowaniu przeprowadzona została rutynowa kontrola jachtu z kojami, bagażami i zęzą włącznie. Celnicy żadnej „kontrabandy" oczywiście nie znaleźli, a podczas całej kontroli byli bardzo uprzejmi. Na koniec złożyli kapitanowi i szczególnie jego dwóm towarzyszom, Romanowi i Tolkowi, gratulacje z okazji odbycia tak długiego rejsu, dodając, że nie często mają okazję spotykać na swoich wodach takich żeglarzy. Na dodatek okazało się, że będąca w ekipie celniczka ma w Polsce rodzinę. Dzięki temu żeglarze dowiedzieli się, że w Cherbourgu Polonia jest niestety niezbyt liczna, a na pożegnanie usłyszeli po polsku „do widzenia".

W klubie żeglarskim w Ostendzie

Coraz bliżej domu

W Cherbourgu braci Wójcików zastąpili Dariusz Palmowski i dziennikarz „Gazety Pomorskiej" Jacek Drozdowski. Dzięki Tomaszowi Ciesielskiemu, właścicielowi firmy przewozowej, oraz Tomkowi Dziekanowskiemu – drugiemu kierowcy, na jacht dostarczony został świeży prowiant głównie w postaci świetnych weków ze schabem, golonką, kapustą z kiełbasą oraz chleba z piekarni „7 Siódmiak". W miejscowym markecie uzupełniono zapasy ziemniaków, świeżych warzyw, mleka i nabiału.

Sześcioosobowa załoga Francję opuściła 3 września i po półtorej doby żeglugi zacumowała w Ostendzie w marinie Royal Yacht Club Ostenda. Na kanale La Manche przy wietrze dochodzącym momentami do 5–6°B i prędkości jachtu do 7 węzłów udało się trochę nadgonić czas.

Znowu pod Cap Horn, tyle że w Ostendzie

Ze względu na silny i z niekorzystnego kierunku wiatr, kapitan podjął decyzję o pozostaniu przy kei RYCO przez dwa dodatkowe dni. Załoga wykorzystała go między innymi na zwiedzanie miasta. W drodze powrotnej z miasta żeglarze napotkali tawernę „Cap' Horn". Nie można było nie skorzystać z okazji i nie zrobić zdjęcia trójce naszych kaphornowców, czyli Bronkowi, Romkowi i Tolkowi.

Ostendę „Solanus" opuścił 8 września rano. O godzinie 10.20 silnik został wyłączony, postawiony fok i bezan. Początkowo wiatr wiejący z kierunku południowo-zachodniego odkręcił na zachodnio-południowo-zachodni (o sile 4–5°B), dzięki czemu z prędkością dochodzącą do 8 węzłów jacht połykał kolejne mile Morza Północnego. Dopiero około północy wiatr lekko zelżał, ale wówczas pojawił się ciąg świateł statków kładących kable na dnie morza. Taki odcinek kabla, który przez pewien czas dość wolno opada na dno, ma około trzech kilometrów. W pewnym

Jacek Drozdowski za sterem

momencie z ciemności wyłonił się holownik, który silnym światłem i sygnałem syreny nakazał zmianę kierunku. Początkowo rozmowy przez UKF z szyprem holownika nie dawały odpowiedzi na pytanie, jaki dokładnie kierunek należy obrać. Po kilku minutach Darek Palmowski, który miał wachtę z Romkiem Nowakiem, usłyszał... po polsku: idźcie bardziej na północ. Widocznie albo na holowniku, albo na jednym ze statków byli Polacy. „Ogar" pilnował jachtu jeszcze przez kilkanaście minut, po czym gasząc silny reflektor dał znać, że jest już bezpiecznie.

Około godziny 5.00 rano 9 września „Solanus" zacumował w IJmuiden pod Amsterdamem, stąd popłynął Noordzeekanaal 34 km na silniku do centrum Amsterdamu, cumując o 13.20 w marinie Sixhaven położonej naprzeciwko Dworca Głównego. Kilka dni postoju w oczekiwaniu na nowych członków załogi pozwoliło żeglarzom zwiedzić mia-

Hubert Malinowski steruje z uwagą

sto, pospacerować po głównej ulicy, czyli Damraku, a także bocznymi urokliwymi uliczkami, pachnącymi nie tylko wieczorami marihuaną. Na wszystkich duże wrażenie zrobiła ogromna ilość rowerów. W mieście liczącym blisko 800 tys. mieszkańców (cała aglomeracja ponad 2,1 mln) jest ich 600 tys. Jak podaje wikipedia, rocznie kradzionych jest 80 tys., a 25 tys. ląduje w kanałach.

W poniedziałek 12 września dotarła kolejna grupa żeglarzy, między innymi Krzysztof Sikora – prezydent Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, jednego z głównych partnerów wyprawy, oraz Tomasz Pietraszak i Hubert Malinowski z TVP Bydgoszcz, którzy zamustrowali do Wilhelmshaven. Przyjechali z prezesem klubu LOTTO–Bydgostia–WSG Zygfrydem Żurawskim, który miał wreszcie okazję osobiście pogratulować kapitanowi Radlińskiemu, Romkowi Nowakowi

Dyrektor TV Bydgoszcz Tomasz Pietraszak sprawdza się w kambuzie

i Tolkowi Kantakowi zdobycia Przejścia Północno-Zachodniego oraz przylądka Horn.

Gościnny Amsterdam dziewięcioosobowa już załoga opuściła 14 września, biorąc kurs na Wilhelmshaven.

Prezydencka wachta

Do portu Wilhelmshaven w Niemczech „Solanus" dopłynął 16 września. Po śluzowaniu nie udało się niestety od razu stanąć w marinie Hochsee Yacht Club „Germania", bo most Kaiser-Wilhelm-Brücke był w remoncie i otwierano go po wcześniejszym przynajmniej godzinnym zgłoszeniu. Jacht stanął więc w marinie MSW (bliżej śluzy), a następnego dnia rano przepłynął pod mostem i stanął w „Germanii".

Podejście do nabrzeża w Wilhelmshaven

Po południu „Solanus" pod żaglami i z zawieszonymi pod prawym salingiem banderami dwudziestu odwiedzonych przez jacht państw przepłynął na drugą stronę, gdzie został powitany przez nadburmistrza Wilhelmshaven Eberharda Menzela i prezydenta Bydgoszczy Rafała Bruskiego. Uroczystość nie była przypadkowa, oba miasta bowiem są ze sobą zaprzyjaźnione od 50 lat, w Wilhelmshaven na Cmentarzu Honorowym znajduje się Pomnik Chwały Bydgoskiej, działa stowarzyszenie byłych mieszkańców grodu nad Brdą, którzy opuścili go po 1945 roku, a niedaleko ratusza, na skwerze stoi kopia pomnika Łuczniczki (od 1982 roku).

Wieczorem załoga uczestniczyła w oficjalnym obiedzie z prezydentami w restauracji „Seegrass", a następnego dnia wzięła udział w uroczystości złożenia wieńców pod Pomnikiem Chwały Bydgoskiej. Po południu prezydent uczestniczył w specjalnej sesji Rady Miasta, na której podziękował ustępującemu po 25 latach nadburmistrzowi Menzlowi za opiekę nad bydgoszczanami, którzy po wojnie znaleźli tu swoje miejsce

Nadburmistrz Wilhelmshaven (w środku) i prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski – jeszcze oficjalnie

Kapitan Radliński otrzymuje z rąk nadburmistrza Wilhelmshaven pamiątkowy medal

Kapitan Radliński wręcza nadburmistrzowi Wilhelmshaven banderkę klubową

i od 50 lat mogą kultywować pamięć o rodzinnych stronach. W podziękowaniu wręczył mu „Medal Prezydenta Miasta Bydgoszczy".

Jeszcze tego dnia po kolacji, z żalem, jak wszyscy poprzedni członkowie załogi, pokład opuścili: Krzysztof Sikora oraz Tomasz Pietraszak i Hubert Malinowski, których na trasie do Helgolandu i Cuxhaven zastąpili: prezydent Rafał Bruski, Antoni Bigaj i Tomasz Szymanowicz.

W niedzielę, w czasie gdy prezydent brał udział w sesji, załoga otrzymała informację, że remontowany most zostanie otworzony o godzinie 17.00 lub dopiero w poniedziałek rano.

– Na decyzję, kiedy wypływamy, mieliśmy 15 minut – wspomina Antek Bigaj. – Telefonicznie uzgodniliśmy z prezydentem, który w środę musiał być z powrotem w Bydgoszczy, skrócenie jego spotkań. W razie gdyby nie zdążył, umówiliśmy się na spotkanie w marinie MSW, po drugiej stronie mostu, przed śluzą. O 16.50 byliśmy sklarowani, cumy były gotowe do oddania, ale brakowało spóźnionego członka załogi,

Cała załoga w Wilhelmshaven

z którym na dodatek nie można było się skontaktować. W tym momencie zadzwonił telefon: mam jeszcze 500 metrów, poczekajcie. Po kilku minutach worek był na pokładzie, ostatni załogant również, oddaliśmy cumy, a dokładnie o 17.00 majestatycznie obróciło się jedno przęsło. Potem jeszcze krótko czekaliśmy na śluzowanie, bo właśnie wchodził, w asyście holowników, potężny 3200-tonowy dźwig.

Z Wilhelmshaven na Helgoland jacht popędził baksztagiem i z prądem jak na skrzydłach. Prędkość chwilami przekraczała 8 węzłów i już krótko po północy cumy zostały rzucone w basenie jachtowym. Następny dzień wszyscy poświęcili na spacer dookoła przepięknej wyspy, gdzie na wysokim klifowym brzegu wiatr wiał z taką siłą, że poruszanie się przypominało przebijanie się przez gęstą watę.

Helgoland „Solanus" opuścił tego samego dnia, 19 września, krótko po godzinie 23.00, wykorzystując niską wodę, i po ośmiu godzinach

Na Helgolandzie z prezydentem Bydgoszczy

dotarł do Cuxhaven. Tam jacht opuścili: Bruski, Bigaj i Szymanowicz. Reszta załogi około godziny 10.00 popłynęła w kierunku Kanału Kilońskiego i śluzy w Brunsbüttel, gdzie po około dwóch godzinach krążenia przed wejściem (pierwszeństwo miały duże statki handlowe) zacumowała na noc w niewielkiej marinie. Prawie 100 kilometrów Kanału Kilońskiego jacht pokonał w około dziewięciu godzin, by po przejściu śluzy przyjąć na pokład w Holtenau, już na przedsionku Morza Bałtyckiego, szóstego członka załogi – Odona Mikułana.

Do Świnoujścia w 36 godzin

Tyle czasu zajęło „Solanusowi" dopłynięcie z Holtenau. Jacht, czując już Bałtyk, gnał pchany dobrym wiatrem do pierwszego po szesnastu

W Świnoujściu znany polarnik Wojciech Jacobson gratuluje załodze

miesiącach polskiego portu. Samo wejście do Świnoujścia nie było jednak proste. Za jachtem pojawiły się dwa promy: „Skania" i „Wolin". Zgodnie z dobrą praktyką morską „Solanus" zdecydowanie przeszedł na prawą stronę toru podejściowego, ustępując im drogi. W porcie załogę i jacht powitał na małej żaglówce Marek Słaby, pasjonat żeglarstwa, kronikarz i prezes Fundacji Morskiej, który po zacumowaniu w marinie wręczył na ręce kapitana Radlińskiego świeży polski chleb.

Rano 24 września załogę i jacht odwiedził Wojciech Jacobson, ikona polskiego żeglarstwa, pierwszy polski zdobywca Przejścia Północno-Zachodniego w latach 1985–1988 na jachcie „Vagabond II" z inną sławą naszego żeglarstwa – Ludomirem Mączką i na części trasy z Januszem Kurbielem. Bronek, Romek i Tolek otrzymali w prezencie książkę

Trójka wspaniałych z Wojtkiem Jacobsonem w Świnoujściu

napisaną przez gościa i Macieja Krzeptowskiego *Mam na imię Ludomir*, opisującą życie i żeglarskie dokonania kapitana Mączki. W rewanżu od załogi Jacobson dostał książkę *Port macierzysty Bydgoszcz* z autografami oraz mapkę dokumentującą zdobycie Przejścia Północno-Zachodniego i przylądka Horn. Przy kawie i lampce wina przez prawie dwie godziny trwały rozmowy o lodach Północy, wszak Jacobson służył bydgoskim żeglarzom swoją pomocą i doświadczeniem, a przed rejsem często kontaktował się z nim Romek Nowak.

Po południu do stałych członków załogi przyjechały z wizytą małżonki, które swoich mężów nie widziały (poza kronikami w telewizji) od szesnastu miesięcy. Świnoujście żeglarze opuścili 26 września, po drodze zatrzymując się na noc w Łebie, a dwa dni później wieczorem cumowali w Helu.

Wstęga (30 m) na maszcie świadczy o liczbie przepłyniętych mil – każdy milimetr to jedna mila

I znowu w Górkach Zachodnich…

Trwająca 502 dni wyprawa bydgoskiego jachtu zakończyła się w sobotę 1 października 2011 roku uroczystym powitaniem załogi w Górkach Zachodnich. Na spotkanie przybyły do Narodowego Centrum Żeglarstwa tłumy: członkowie rodzin, znajomi, przyjaciele i pasjonaci żeglarstwa. Z macierzystego klubu i z nakielskiego Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej przyjechały poczty sztandarowe. Nie zabrakło wśród witających przedstawicieli władz.

Kapitan Radliński meldunek o rejsie złożył Rafałowi Bruskiemu, prezydentowi Bydgoszczy:

– Panie prezydencie, melduję zakończenie rejsu „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011”. A potem skromnie dodał: Zrobiliśmy to.

Jeszcze w sztormiaku kapitan wita się z prezydentem Bydgoszczy Rafałem Bruskim

Żony żeglarzy przywiozły flagę Bydgoszczy

Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotr Całbecki gratuluje sukcesu załodze „Solanusa"

To tutaj spędziliście te 502 dni? – dziwi się marszałek Całbecki

Zebrani w Narodowym Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich z uwagą słuchają wspomnień załogi

Trójkę dzielnych żeglarzy witał także Piotr Całbecki, marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Podczas postojów w portach, szczególnie w kanadyjskim Vancouver, a później w USA, Meksyku, Chile, Argentynie i Brazylii miały miejsce spotkania z Polonią i przedstawicielami polskich władz. Wszędzie wręczano książkę *Port macierzysty Bydgoszcz* opisującą dokonania bydgoskich żeglarzy. Książka, mapka z trasą liczącą prawie 30 tys. mil morskich (odwiedzonych 20 państw i 59 portów), pamiątkowe kubki cieszyły się ogromnym powodzeniem, szczególnie u młodzieży.

Podczas uroczystego spotkania w sali konferencyjnej NCŻ, gdzie można było obejrzeć migawki z wyprawy rozpoczętej 16 maja 2010 roku, prezydent Bruski, ku ogromnej radości wszystkich żeglarzy, a szczególnie komandora Bigaja, ufundował w imieniu władz miasta i swoim nowy silnik dla jachtu. Z „Warty" w prezencie przyjechała elektryczna winda kotwiczna.

Prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski wręczył komandorowi Antoniemu Bigajowi czek na nowy silnik

Prezes Zygfryd Żurawski i komandor Antoni Bigaj wręczają kapitanowi Radlińskiemu skrzynię oficerską

Młodzież w kolejce po wpis kapitana do książki *Port macierzysty Bydgoszcz*

– Chcę podkreślić, że te prezenty nie są dla mnie i moich przyjaciół, z którymi płynąłem – mówił kapitan Radliński. – One są dla jachtu i dla wszystkich, którzy będą na nim żeglować.

On sam od prezesa LOTTO–Bydgostia–WSG Zygfryda Żurawskiego i komandora Antoniego Bigaja otrzymał wspaniałą skrzynię oficerską, na wzór takiej, w jakiej w dawnych latach kapitanowie przechowywali cały swój dobytek i zarobione złoto. I kiedy skrzynia była tak pełna, że kapitan nie mógł jej unieść, oznaczało, że może już zejść na ląd. Bronkowi życzymy, by nastąpiło to jak najpóźniej.

Banderki dwudziestu państw, które odwiedził „Solanus"

Greenland
Queen Elizabeth Islands
Wrangel Island
United States
Canada
Aleutian Islands
Ottawa
United States
Washington, D.C.
1. Saint Vincent and the Gre
2. Saint Lucia
3. Saint Kitts and Nevis
4. Antigua and Barbuda
5. Dominica
6. Grenada
The Bermuda Islands
tional date line
Tropic of Cancer
The Hawaiian Islands
The Bahamas
Nassau
Mexico
Havana
Dominican Republic
Puerto Rico
Cuba
Mexico City
Belize
Belmopan
Jamaica
Kingston
Haiti
Honduras
Tegucigalpa
Nicaragua
Managua
El Salvador
San José
Costa Rica
Panama City
Panama
Caracas
Barbados
Trinidad and Tobago
Venezuela
Georgetown
Paramaribo
Suriname
Guyana
French Guiana
Bogotá
Colombia
Quito
Ecuador
Galapagos Islands
International date line
Equator
Equator
Samoa
Apia
Cook Islands
Nuku'alofa
Tonga
Tropic of Capricorn
Easter Island
Recife
Brazil
Salvador
Peru
Lima
Brasília
Bolivia
La Paz
Rio de Janerio
Paraguay
Asunción
Santiago
Uruguay
Buenos Aires
Montevideo
Argentina
Falkland Islands
South Georgia
tional date line
South Orkney Islands
South Shetland islands
Antarctica

Svalbard
Severnaya Zemlya
Novaja Zemlja
Russia
Sweden
Finland
Norway
Oslo
Stockholm
Helsinki
Tallinn
Estonia
Latvia
Lithuania
Moscow
Denmark
Ireland
Wilhelmshaven
Amsterdam
Poland
Belarus
Germany
Ukraine
Astana
Kazakhstan
Ulan Bator
Mongolia
Cherbourg
France
Austria
Romania
Azerbaijan
Tbilisi
Bishkek
Uzbekistan
Tashkent
Kyrgyzstan
Italy
Bulgaria
Georgia
Ankara
Armenia
Baku
Turkmenistan
Dushanbe
Tajikistan
Beijing
North Kor
Pyongy
Seoul
South Korea
Spain
Portugal
Greece
Turkey
Yerevan
Ashgabat
Pont Delgada
Algiers
Tunis
Malta
Cyprus
Nicosia
Syria
Iraq
Tehran
Kabul
Rabat
Tunisia
Lebanon
Beirut
Damascus
Baghdad
Iran
Afghanistan
Islamabad
China
Morocco
Tripoli
Israel
Jerusalem
Amman
Jordan
Kuwait
Cairo
Kuwait City
Pakistan
Nepal
Bhutan
Algeria
Libya
Egypt
West Bank
Bahrain
Manama
Qatar
New Delhi
Kathmandu
Thimphu
Western Sahara
Riyadh
Doha
Abu Dhabi
Muscat
Bangladesh
Dhaka
Mauritania
Saudi Arabia
Oman
India
Hanoi
Taiwan
Senegal
Nouakchott
Burkina Faso
Myanmar
Naypyidaw
Laos
Vientiane
Verde
Dakar
Gambia
Mali
Niamey
Niger
Chad
Khartoum
Eritrea
Sanaá
Yemen
Thailand
Manila
Philippi
Bamako
Ouagadougou
Togo
Sudan
Asmara
United Arab Emirates
Bangkok
Vietnam
Banjul
Bissau
Guinea
Djibouti
Djibouti
Phnom Penh
Nigeria
N'Djamena
Cambodia
Conakry
Freetown
Ghana
Yamoussoukro
Abuja
Central African Republic
Addis Ababa
Ethiopia
Sri Lanka
Sierra Leone
Monrovia
Accra
Lomé
Porto-Novo
Cameroon
Bangui
Brunei
Bandar Seri Begawan
Liberia
Malabo
Yaoundé
Uganda
Somalia
Maldives
Sri Jayawardenapura
Malé
Kuala Lumpur
Malaysia
Kampala
Mogadishu
Singapore
S o Tomé
Libreville
Kenya
Côte d'Ivoire
Gabon
Congo
Rwanda
Nairobi
Kigali
Bujumbura
Victoria
Brazzaville
Kinshasa
Burundi
Seychelles
Indonesia
Jakarta
Tanzania
Dodoma
Timor-
Dili
Luanda
Angola
Comoros
Moroni
Malawi
Zambia
Lilongwe
Lusaka
Madagascar
Harare
Namibia
Zimbabwe
Antananarivo
Mauritius
Port Louis
Botswana
Mozambique
Windhoek
Gaborone
Maputo
Tropic of Capricorn
Pretoria
Mbabane
Lesotho
Maseru
Swaziland
South Africa
Kerguelen Islands
Antarctica
1. Democratic Republic of the Congo
2. Equatorial Guinea
3. S o Tomé and Príncipe
4. Benin

Pamiątkowe zdjęcie podczas powitania w Pałacu Młodzieży w Bydgoszczy

Spotkania, wspomnienia, autografy

Uroczyste powitanie w Górkach Zachodnich to był dopiero początek „laurów", jakie spłynęły na trójkę dzielnych żeglarzy. Już w poniedziałek 3 października w bydgoskim Pałacu Młodzieży odbyło się uroczyste podsumowanie rejsu, podczas którego można było obejrzeć filmowy skrócony zapis całej wyprawy. Prowadzący spotkanie Hubert Malinowski z TVP Bydgoszcz rozmowy z głównymi bohaterami przeplatał projekcją zmontowanych zapisów specjalnej kroniki, do której materiały kręcili sami żeglarze i w miarę możliwości, pocztą kurierską, Internetem lub poprzez zmieniających się na poszczególnych etapach członków załogi, wysyłali do kraju. W przerwach grał zespół szantowy „Własny port", a w repertuarze znalazły się cztery szanty wybrane przez członków załogi „Solanusa". Były więc łzy wzruszenia przy *North-West Passage*, opisującej między innymi tragiczną wyprawę sir Johna Franklina z 1845 roku, gdzie zginęła cała ekspedycja (129 ludzi). Największy

Hubert Malinowski rozmawia ze sławną trójką podczas powitania w Pałacu Młodzieży w Bydgoszczy

Wojewoda kujawsko-pomorski Ewa Mes przekazuje kapitanowi Radlińskiemu list gratulacyjny

Kapitan Radliński wręcza prezydentowi Bydgoszczy Rafałowi Bruskiemu flagę Bydgoszczy, która była wywieszana pod salingiem we wszystkich portach

aplauz wzbudził na koniec zabawny klip przygotowany przez red. Malinowskiego i montażystę TVP Bydgoszcz Wiktora Chrzczonowicza z fragmentami filmowych zapisów, których główny wątek stanowił ruch ręki kapitana sygnalizujący koniec ujęcia.

– W życiu jest tak, że marzenia niektórych osób sięgają gwiazd – mówił Zygfryd Żurawski, prezes Bydgostii, armatora jachtu. – Ta trójka udowodniła, że można gwiazd sięgnąć. Dokonali czegoś niebywałego i nie wyobrażam sobie, żeby główna nagroda Rejs Roku „Srebrny Sekstant" nie trafiła do ich rąk.

W imieniu klubu komandor Bigaj oraz kapitan Radliński wręczyli głównym partnerom i darczyńcom wyprawy listy dziękczynne oraz specjalną miniaturę „Solanusa" w butelce. Wojewoda kujawsko-pomorski Ewa Mes składając gratulacje, poprosiła o przyjęcie do załogi na jakiś rejs, prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski wręczył trzem członkom załogi „Medal Prezydenta Miasta Bydgoszczy" (kapitanowi po raz drugi).

Dyrektor oddziału bydgoskiego „Totalizatora Sportowego" Andrzej Dominiak wręcza załodze listy gratulacyjne i szczerozłote odznaki honorowe

Nagrodą tą uhonorowany został także gość specjalny, czyli Jerzy Kuśmider, znakomity koordynator pobytu „Solanusa" i jego załogi w Vancouver, który przyleciał do Polski na zaproszenie klubu. Z ogromnym wzruszeniem przyjął wyróżnienie, a kilka dni później wybrał się jachtem na krótki rejs po Zatoce Gdańskiej.

Dyrektor oddziału bydgoskiego „Totalizatora Sportowego" Andrzej Dominiak wręczył złote honorowe odznaki TS trójce żeglarzy, prezesowi Żurawskiemu i klubowi oraz między innymi list gratulacyjny dla całej pozostałej załogi (33 osoby).

Na tym nie kończyły się „obowiązki lądowe" zdobywców Hornu i Przejścia Północno-Zachodniego. Cała trójka lub poszczególni żeglarze byli zapraszani na spotkania w regionie, podczas których opowiadali o swojej przygodzie życia. Gościli między innymi na targach Boatshow w Poznaniu, odsłonili specjalny poler przy Nabrzeżu im. Zbigniewa Urbanyiego, a kapitan Radliński odsłonił specjalną tabliczkę w Alei

Jurek Kuśmider odbiera „Medal Prezydenta Miasta Bydgoszczy”

Kapitan Radliński przekazał kapitanowi Kaszowskiemu banderkę „Solanusa” niesioną na topie bezana przez Przejście Północno-Zachodnie i dookoła przylądka Horn

Marianna Jurkowska-Bogucka podarowała mapkę Przejścia Północno-Zachodniego odrysowaną ręcznie przez Dariusza Boguckiego

Autografów przy ulicy Długiej. Tu znalazł się w gronie wybitnych osób związanych z Bydgoszczą poprzez pochodzenie bądź też zasłużonych dla grodu nad Brdą, jak prezydent RP Lech Wałęsa, Irena Szewińska, Jerzy Hoffman, Zbigniew Boniek, Tomasz Gollob czy Rafał Blechacz. Trójka żeglarzy otrzymała też nagrodę Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego za promocję regionu w kraju i na świecie.

Kapitan Bronisław Radliński został dwukrotnie uhonorowany II nagrodą „Rejs Roku": w 2010 roku za Przejście Północno-Zachodnie i w 2011 roku za całą wyprawę.

Ponadto kapituła konkursu „Wyprawa roku", będącego integralną częścią Festiwalu Cywilizacji i Sztuki Mediów, Odkrywców i Podróżników MEDIATRAVEL 2011, przyznała nagrodę główną im. Stanisława Szwarc-Bronikowskiego uczestnikom i organizatorom wyprawy „Solanusa" przez Przejście Północno-Zachodnie. Statuetkę FLORADO AWARD odebrał 30 kwietnia 2011 roku Damian Chorążewicz – uczestnik etapu rejsu przez Przejście Północno-Zachodnie.

Antoni Bigaj

Posłowie

1 października 2011 roku w Górkach Zachodnich zakończyła się wyprawa bydgoskich żeglarzy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011". Pierwsze w historii polskiego żeglarstwa (czwarte na świecie) opłynięcie w jednym rejsie obydwu Ameryk poprzez Przejście Północno-Zachodnie i wokół przylądka Horn.

Niepodważalny sukces sportowy. Ale też olbrzymie przedsięwzięcie logistyczne niemożliwe do realizacji bez zaangażowania wielu osób, firm i instytucji.

W klubie mieliśmy jasny podział obowiązków. Prezes Zygfryd Żurawski zajmował się kontaktami z patronami, skutecznie przekonując ich do finansowego wsparcia wyprawy. W zamian „Solanus" promował firmy i instytucje, dzięki którym wyprawa mogła być kontynuowana, poprzez umieszczenie na żaglach i na banerach ich nazw i logo.

Szczególne podziękowania należą się Panu Sławomirowi Dudzińskiemu – Prezesowi Totalizatora Sportowego. To hojność tej instytucji pozwoliła na rozpoczęcie i kontynuowanie wyprawy.

Władze administracyjne i samorządowe województwa kujawsko-pomorskiego oraz miasta Bydgoszczy reprezentowane przez wojewodów: Rafała Bruskiego i Ewę Mes, marszałka Piotra Całbeckiego, prezydentów: Konstantego Dombrowicza i Rafała Bruskiego (wcześniejszego wojewodę), aktywnie uczestniczyły w organizacji wyprawy. To ich przychylność pozwoliła na kontynuowanie wyprawy, kiedy okazało się, że w naszym kosztorysie nie przewidzieliśmy dodatkowych kosz-

tów związanych z utrzymaniem jachtu. Prezydent Bruski wziął udział w rejsie na etapie z Wilhelmshaven – partnerskiego miasta Bydgoszczy, poprzez Helgoland do Cuxhaven.

Podziękowania składamy Panu Krzysztofowi Sikorze, prezydentowi Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy za wsparcie finansowe oraz za udział w charakterze członka załogi „Solanusa" na etapie z Amsterdamu do Wilhelmshaven.

Osobą bardzo mocno zaangażowaną w organizację wyprawy był nasz klubowy kolega Michał Żurawski, zajmujący się obsługą elektroniczno-medialną. Utrzymywał kontakt z mediami, między innymi z redakcją „Żagli", i prowadził stronę internetową wyprawy. Największym zainteresowaniem, także za granicą, cieszyła się fotogaleria. Liczniki zarejestrowały kilka milionów tzw. wejść do fotogalerii. Do Michała należało wyselekcjonowanie najlepszych zdjęć do publikacji, a także przetworzenie materiałów nagranych kamerami wideo na format nadający się do dalszej obróbki przez telewizję.

Szczególną wdzięczność wyrażamy Panom: Tomaszowi Pietraszakowi – dyrektorowi TVP Bydgoszcz oraz redaktorowi Hubertowi Malinowskiemu i montażyście Wiktorowi Chrzczonowiczowi. To oni z kilkuset godzin nagranych materiałów potrafili wybrać najciekawsze fragmenty i zmontować je w interesujące kroniki. Kilkadziesiąt kronik filmowych opracowanych w ramach patronatu medialnego przez Telewizję Polską Bydgoszcz oglądały, także poprzez TVP Polonia, rzesze telewidzów na całym świecie. Panowie Pietraszak i Malinowski byli w załodze „Solanusa" na etapie Amsterdam–Wilhelmshaven.

Do moich obowiązków należał stały kontakt z załogą. Łączność satelitarna umożliwiała przesyłanie na jacht mapek z prognozami pogody i sytuacją lodową. Gdy możliwa była tylko łączność poprzez sms-y, przetwarzałem te mapki na zrozumiały dla załogi ciąg liczb i znaków.

W sprawach technicznych największym wyzwaniem było zorganizowanie wymiany pierścieni tłokowych silnika w porcie Ilulissat na Grenlandii. Niezawodny okazał się Pan Mirosław Nowak, który po przeszkoleniu w warsztacie remontowym poleciał do Ilulissat, zabierając części zamienne do silnika. Wyjęcie silnika, rozebranie go na nieuzbrojonym nabrzeżu portowym, wymiana pierścieni i ponowny montaż to zadanie niewyobrażalnie trudne, ale zakończone pełnym sukcesem. Był

to moment decydujący o dalszym losie wyprawy, bo bez silnika żegluga w Arktyce jest po prostu niemożliwa.

Zajmowałem się także łącznością ze służbami dyplomatycznymi Rzeczpospolitej Polskiej oraz z organizacjami polonijnymi w odwiedzanych przez „Solanusa" portach.

Dzięki osobistemu patronatowi Pana Ministra Spraw Zagranicznych Radosława Sikorskiego nasze służby dyplomatyczne wszędzie bardzo aktywnie włączały się w organizację powitań, pobytów i spotkań z Polonią. Pan Jacek Bazański – ambasador RP w Buenos Aires, i Pani Joanna Kozińska-Frybes – konsul generalny RP w Los Angeles, popłynęli na „Solanusie" jako członkowie załogi.

Osobiście zajmowałem się też współpracą z innymi partnerami. Ich finansowe i organizacyjne wsparcie przez cały czas trwania wyprawy w znacznej mierze przyczyniło się do ostatecznego sukcesu. Wymienię tylko najważniejszych (w kolejności alfabetycznej): Akces Sp. z o.o.; Biuro Inżynierii Środowiska sc; Carbo-Tech Sp. z o.o.; Depol Sp. z o.o.; Ekometalurgia Sp. z o.o.; ELREM Sp. z o.o.; Tomasz Karpecki; MEAN; OŻB Sp. z o.o.; PESA SA; Piekarnia „7 Siódmiak" Sp. z o.o.; PRONET-COLOR Sp. z o.o.; REM-SUW Sp. z o.o.; RAFMAR.

Chciałbym wszystkim, tym wymienionym i tej olbrzymiej rzeszy osób tutaj nie wymienionych, serdecznie podziękować. Bez Was, bez Waszego zaangażowania ta wyprawa nie miałaby szans na sukces.

Co dalej?

Przez najbliższe dwa–trzy lata „Solanus" będzie pływał w rejsach klubowych.

Chcielibyśmy, aby każdy, kto przyczynił się do sukcesu wyprawy, mógł popłynąć w rejs na „Solanusie". Będzie to jakaś namiastka spełnienia naszego długu wdzięczności.

A potem?

W książce *Port macierzysty Bydgoszcz* pisałem:

Żeglarze to istoty, które po zakończeniu rejsu i rozpakowaniu worka żeglarskiego przystępują do planowania następnej wyprawy.

Na plany jeszcze za wcześnie, ale marzenia już są.

KUJAWSKO-POMORSKIE
REGION
centralpoland.pl

Porty odwiedzone podczas wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011” jachtem SOLANUS w okresie 16.05.2010–01.10.2011

Lp.	Data wejścia	Port	Kraj	Data wyjścia
1		Gdańsk Górki Zachodnie	Polska	16.05.2010
2	16.05.2010	Gdańsk	Polska	18.05.2010
3	21.05.2010	Kołobrzeg	Polska	22.05.2010
4	24.05.2010	Kopenhaga	Dania	25.05.2010
5	25.05.2010	Helsingør	Dania	26.05.2010
6	27.05.2010	Skagen	Dania	28.05.2010
7	29.05.2010	Larvik	Norwegia	30.05.2010
8	04.06.2010	Lerwick	W. Brytania (Szetlandy)	04.06.2010
9	07.06.2010	Thorshavn	Dania (Wyspy Owcze)	08.06.2010
10	13.06.2010	Reykjavik	Islandia	19.06.2010
11	27.06.2010	Qaqortoq	Dania (Grenlandia)	30.06.2010
12	04.07.2010	Paamiut	Dania (Grenlandia)	05.07.2010
13	09.07.2010	Nuuk	Dania (Grenlandia)	13.07.2010
14	17.07.2010	Ilulissat	Dania (Grenlandia)	06.08.2010
15	09.08.2010	Upernavik	Dania (Grenlandia)	10.08.2010
16	15.08.2010	Pond Inlet	Kanada	16.08.2010
17	24.08.2010	Gjoa Haven	Kanada	26.08.2010
18	29.08.2010	Cambridge	Kanada	31.08.2010
19	07.09.2010	Tuktoyaktuk	Kanada	08.09.2010
20	21.09.2010	Nome	USA	23.09.2010
21	18.10.2010	Victoria	Kanada	22.10.2010
22	23.10.2010	Vancouver	Kanada	03.11.2010
23	03.11.2010	Sidney	Kanada	04.11.2010
24	04.11.2010	Port Angeles	USA	06.11.2010
25	14.11.2010	San Francisco	USA	19.11.2010
26	23.11.2010	Los Angeles (Santa Monica)	USA	25.11.2010

27	26.11.2010	Avalon	USA	26.11.2010
28	27.11.2010	San Diego	USA	01.12.2010
29	13.12.2010	Puerto Vallarta	Meksyk	15.12.2010
30	17.12.2010	Barra de Navidad	Meksyk	27.12.2010
31	29.12.2010	Zihuatanejo	Meksyk	30.12.2010
32	31.12.2010	Acapulco (Bahia Santa Lucia)	Meksyk	04.01.2011
33	06.01.2011	Huatulco	Meksyk	07.01.2011
34	18.01.2011	Puerto Ayora	Ekwador	22.01.2011
35	04.03.2011	Valparaiso (Concon)	Chile	10.03.2011
36	30.03.2011	Puerto Williams	Chile	01.04.2011
37	01.04.2011	Ushuaia	Argentyna	08.04.2011
38	21.04.2011	Mar del Plata	Argentyna	22.04.2011
39	26.04.2011	Buenos Aires (San Fernando)	Argentyna	04.05.2011
40	05.05.2011	Colonia	Urugwaj	06.05.2011
41	07.05.2011	Montevideo	Urugwaj	09.05.2011
42	16.05.2011	Florianopolis	Brazylia	20.05.2011
43	25.05.2011	Rio de Janeiro	Brazylia	01.06.2011
44	09.06.2011	Ilheus	Brazylia	11.06.2011
45	12.06.2011	Salvador	Brazylia	25.06.2011
46	27.06.2011	Aracaju	Brazylia	29.06.2011
47	01.07.2011	Recife	Brazylia	06.07.2011
48	06.08.2011	Ponta Delgada	Portugalia (Azory)	10.08.2011
49	12.08.2011	Horta	Portugalia (Azory)	16.08.2011
50	30.08.2011	Cherbourg	Francja	03.09.2011
51	05.09.2011	Ostenda	Belgia	08.09.2011
52	09.09.2011	Amsterdam	Holandia	14.09.2011
53	16.09.2011	Wilhelmshaven	Niemcy	18.09.2011
54	19.09.2011	Helgoland	Niemcy	19.09.2011
55	20.09.2011	Cuxhaven	Niemcy	20.09.2011
56	20.09.2011	Brunsbüttel	Niemcy	21.09.2011
57	21.09.2011	Holtenau	Niemcy	22.09.2011
58	23.09.2011	Świnoujście	Polska	26.09.2011
59	27.09.2011	Łeba	Polska	28.09.2011
60	28.09.2011	Hel	Polska	01.10.2011
61	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie	Polska	

Uczestnicy wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011” na trasie Gdańsk-Górki Zachodnie – Gdańsk-Górki Zachodnie w okresie 16.05.2010–01.10.2011

Lp.	Nazwisko i imię	Funkcja w rejsie	Zaokrętowano	
			data	
1	Bronisław Radliński	kapitan	16.05.2010	
2	Roman Nowak	I oficer	16.05.2010	
3	Stanisław Guzek	II oficer	16.05.2010	
4	Witold Kantak	III oficer	16.05.2010	
5	Violetta Sobacka	załoga	16.05.2010	
6	Marek Nowak	załoga	16.05.2010	
7	Anna Tataruch	załoga	16.05.2010	
8	Odon Mikułan	załoga	27.05.2010	
		II oficer	21.09.2011	
9	Kazimierz Stasiński	załoga	27.05.2010	
10	Antoni Bigaj	załoga	14.06.2010	
		załoga	04.03.2011	
		II oficer	18.09.2011	
11	Barbara Kowalewska	załoga	14.06.2010	
12	Krzysztof Kowalewski	załoga	14.06.2010	
13	Monika Witkowska	II oficer	10.07.2010	
14	Jacek Mrowicki	załoga	10.07.2010	
15	Mirosław Nowak	mechanik	30.07.2010	
16	Damian Chorążewicz	załoga	04.08.2010	
17	Jarosław Pietras	II oficer	24.10.2010	
18	Joanna Kozińska-Frybes	załoga	25.11.2010	
19	Jakub Frybes	załoga	25.11.2010	
20	Włodzimierz Palmowski	załoga	04.03.2011	
21	Joanna Glowacka	załoga	04.05.2011	
22	Jacek Bazański	załoga	04.05.2011	
23	Ewa Janik	załoga	04.05.2011	
24	Tomasz Surdel	załoga	04.05.2011	
25	Wojciech Śmigel	załoga	19.06.2011	
26	Tomasz Marasek	II oficer	19.06.2011	
27	Andrzej Wójcik	załoga	13.08.2011	
28	Krzysztof Wójcik	załoga	13.08.2011	
29	Ryszard Ryczko	załoga	14.08.2011	
30	Jacek Drozdowski	załoga	02.09.2011	
31	Dariusz Palmowski	załoga	02.09.2011	
32	Krzysztof Sikora	załoga	13.09.2011	
33	Hubert Malinowski	załoga	13.09.2011	
34	Tomasz Pietraszak	załoga	13.09.2011	
35	Tomasz Szymanowicz	załoga	18.09.2011	
36	Rafał Bruski	załoga	18.09.2011	

jachtem SOLANUS
przez Przejście Północno-Zachodnie i przylądek Horn

		Wyokrętowano	
	port	**data**	**port**
	Gdańsk-Górki Zachodnie	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Gdańsk-Górki Zachodnie	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Gdańsk-Górki Zachodnie	14.06.2010	Reykjavik
	Gdańsk-Górki Zachodnie	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Gdańsk-Górki Zachodnie	27.05.2010	Skagen
	Gdańsk-Górki Zachodnie	27.05.2010	Skagen
	Gdańsk-Górki Zachodnie	27.05.2010	Skagen
	Skagen	14.06.2010	Reykjavik
	Holtenau	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Skagen	14.06.2010	Reykjavik
	Reykjavik	04.07.2010	Nuuk
	Valparaiso (Concon)	02.04.2011	Ushuaia
	Wilhelmshaven	20.09.2011	Cuxhaven
	Reykjavik	04.07.2010	Nuuk
	Reykjavik	04.07.2010	Nuuk
	Nuuk	23.09.2010	Nome
	Nuuk	26.07.2010	Ilulissat
	Ilulissat	06.08.2010	Ilulissat
	Ilulissat	23.09.2010	Nome
	Vancouver	02.04.2011	Ushuaia
	Los Angeles (Santa Monica)	27.11.2010	San Diego
	Los Angeles (Santa Monica)	27.11.2010	San Diego
	Valparaiso (Concon)	02.04.2011	Ushuaia
	Buenos Aires (San Fernando)	20.05.2011	Florianopolis
	Buenos Aires (San Fernando)	05.05.2011	Colonia
	Buenos Aires (San Fernando)	05.05.2011	Colonia
	Buenos Aires (San Fernando)	09.05.2011	Montevideo
	Salvador	10.08.2011	Ponta Delgada
	Salvador	10.08.2011	Ponta Delgada
	Horta	31.08.2011	Cherbourg
	Horta	31.08.2011	Cherbourg
	Horta	17.09.2011	Wilhelmshaven
	Cherbourg	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Cherbourg	01.10.2011	Gdańsk-Górki Zachodnie
	Amsterdam	18.09.2011	Wilhelmshaven
	Amsterdam	18.09.2011	Wilhelmshaven
	Amsterdam	18.09.2011	Wilhelmshaven
	Wilhelmshaven	20.09.2011	Cuxhaven
	Wilhelmshaven	20.09.2011	Cuxhaven

Spis treści

Aleksander Kaszowski, *Wstęp* 11
Jacek Drozdowski, *Ku dalekiej Północy* 30
Monika Witkowska, *Przez lody i mgły w Przejściu Północno-Zachodnim* 56
Bronisław Radliński, *Z Nome do Vancouver* 110
Jerzy Kuśmider, *Powitanie „Solanusa" w Vancouver* 125
Tomasz Malinowski, *„Solanus" w Vancouver* 143
Tomasz Malinowski, *Na falach Pacyfiku* 182
Antoni Bigaj, *Mój przylądek Horn* 247
Tomasz Malinowski, *Kurs na Buenos Aires* 265
Jacek Drozdowski, *Rio de Janeiro – Górki Zachodnie* 281
Antoni Bigaj, *Posłowie* 328

Porty odwiedzone podczas wyprawy 332
Uczestnicy wyprawy 334

Stała załoga wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010–2011” jachtem „Solanus” dookoła obydwu Ameryk poprzez Przejście Północno-Zachodnie i wokół przylądka Horn

Bronisław Radliński – kapitan jachtowy, dowódca wyprawy.
W 2001 roku dowodził jachtem „Solanus” w rejsie dookoła Spitsbergenu, osiągając pozycję 81°06’N, a w 2003 roku – wyprawą wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii (79°05’N). Czterokrotnie uhonorowany II nagrodą „Rejs Roku”. Inżynier elektryk, 60 lat.

Roman Nowak – kapitan jachtowy, pierwszy oficer wyprawy.
W 2003 roku pełnił funkcję pierwszego oficera w rejsie „Solanusa” wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii. Emerytowany nauczyciel, 62 lata, instruktor żeglarstwa.

Witold Kantak – jachtowy sternik morski, trzeci oficer wyprawy.
W 2003 roku trzeci oficer w rejsie „Solanusa” wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii. Emerytowany nauczyciel, 72 lata, opiekun harcerskich drużyn wodnych.

ISBN 978-83-930660-1-8