

Autor:  
Kpt. Waldemar Waszczyk

Poniższą relację z wyprawy „Sails on Arctic 2010”

znajdziecie na stronach listopadowego JACHTINGU,

patrona medialnego rejsu s/y Gedania na Morze Arktyczne

**Zapraszam do lektury – Waldemar Waszczyk**

Wróciłem z kolejnej wyprawy. Na pytanie: Jak było w rejsie? – Odpowiadam; - „*miałem wspaniałą załogę*”. I dodaję, „*byłem na Szpitsbergenie*”. Chwila milczenia, brak dalszych pytań. I pada zaskakujące mnie stwierdzenie: „*po co tam płynąć, przecież tam jest zimno, nie lepiej na Chorwację?*” .....

Zabrałem ostatni numer JACHTINGU, mapę SVALBARDU z ostatniego rejsu i zamustrowałem na Warmii w leśniczówce. Leśniczy Józef Grabowski zachęca: „*kozy się grzeją, dobry czas na kozła, a o świcie na dzika*”. Ja jednak sięgam po lipcowy JACHTING. Już na okładce czytam: „*Sycylia, Grecja, Tunezja? Śródziemne wakacje*”. Pływałem po tym akwenie w latach 80-tych. Co jeszcze w numerze? W słowach (od redakcji...), Magdalena napisała: „*nie przegapcie lektury artykułu z wyprawy s/y Maui do Patagonii*”. Połykam artykuł. Przewija mi się w pamięci mój rejs z przed dwóch lat wokół Hornu i na Antarktydę na s/y Bona Terra. To właśnie wtedy wracając z „Arctowskiego” moi fajni żeglarze zdecydowali: następna wyprawa na północ, na Ocean Arktyczny. Oni, załoga - robią robotę w morzu, na mnie spadł ciężar znalezienia odpowiedniego jachtu i przygotowania wyprawy. Na s/y Bona Terra już nie popłyniemy, zatonął po naszym powrocie do Polski 13 marca 2008 na wodach przyłądka Horn. Wspomnienie i uczucie gniewu – jak można było utracić taki wspaniały jacht. Nie będę komentował wydarzeń i przyczyn zatonięcia ze względów osobistych. Ograniczę się do stwierdzenia, że przyczyną zaginięcia jednostki na morzu, poza przypadkami niewyjaśnionymi, zawsze był błąd człowieka. Niezależnie, czy to był jacht, statek czy okręt. (czytaj lipcowy Jachting, wywiad z H. Jaskułą i los Daru Przemysła).



Przyładek Horn, to wzgórze wystające pionowo i dumnie ze wzburzonych fal w miejscu gdzie spotykają się wody dwóch oceanów. Jest to miejsce magiczne, napawające lękiem. Jest świadkiem zatonięcia blisko dwóch tysięcy statków, żaglowców i jachtów. Mój ojciec mówił: „ **kto nie trzyma się steru, ten trzyma się skały**”. Według Marynarki Chilijskiej, co roku ginie na wodach przyłądka Horn od 2 do 3 jachtów.

### JACHT POLARNY GEDANIA

Poszukiwanie jachtu na Ocean Arktyczny i Spitsbergen (Svalbard) rozpocząłem od przeglądu jachtów stalowych. Trafiłem na s/y Eltanin, który od wielu lat penetruje zimne północne wody. Od kapitana Jurka Różańskiego uzyskałem wiele cennych informacji o pływaniu za północnym kołem polarnym. Jednak s/y Eltanin był zbyt mały dla mojej licznej załogi. Nie zostawię moich Kaphornowców na kei. Będąc członkiem the Sail Training Association Poland, pomyślałem o s/y Gedania. Trzeba tylko przekonać armatora, i nie było to trudne. Prezes Zarządu Marek Brągoszewski wraz z pozostałymi władzami the Sail Training Association Poland zatwierdził pozostawienie Gedania na północy. Od lat bowiem „chodziła” przeważnie po ciepłych wodach Morza Śródziemnego. Marek Kleban, dyrektor STAP-u, aktywnie włączył się w przygotowanie jachtu do pływania w warunkach arktycznych. Należy przypomnieć, że Gedanię wodowano w 1975 roku, jako jacht polarny.

W swój pierwszy 14-to miesięczny rejs wyszła za północne i południowe koło polarne. Kapitanem był Dariusz Bogucki, który jako pierwszy pod polską banderą dotarł do Antarktyki. W 1981 roku kapitan Wojciech Wierzbicki opłynął Spitsbergen ze wschodu na zachód. W latach 1986-1987 Gedania popłynęła w swój najdłuższy rejs dookoła świata. Od 1989 roku Gedania nie pływała, przeznaczona do remontu, z braku środków, niszczała i wrastała w stoczniove nabrzeże. W 2002 roku, z inicjatywy admirała Jędrzeja Czajkowskiego, właścicielem Gedani został the Sail Training Association Poland. Do roku 2005 dokonano rekonstrukcji i odbudowy jachtu. Uznaliśmy, że nadszedł czas, aby szkuner sztakslowy Gedania w 2010 roku poszedł ze specjalną misją na zimne wody północy.



## OD POMYSŁU DO REALIZACJI

Okazało się, że więcej żeglarzy chce odwiedzić Svalbard. Kapitan Waldemar Mieczkowski wziął na siebie doprowadzenie Gedani poza koło polarne i zabezpieczenie powrotu jachtu do Gdyni. Jako pierwszy już w czerwcu dotarł na wody Svalbardu. Kapitan Tomasz Borda ze swoją załogą rozpoczął przygotowania do swojego rejsu ze Spitsbergenu przez Nordkap do Tromso. Ma też wspianał załogę, którą w 2006 roku poznałem w rejsie historycznym z Gdyni do Narwiku na s/y Hetman. My chcieliśmy zrobić coś więcej niż rejs czarterowy. Samo dotarcie do wyznaczonego portu nie integruje tak załogi jak realizacja ambitnych celów. Nie rejs a wyprawa, coś więcej niż żeglowanie, może misja. Gedania przez 32 lata miała rekord zejścia poniżej 68 ° szerokości geograficznej południowej. Dopiero w 2008 roku zeszły niżej dwa jachty – Bona Terra i Selma Expedition. Wyznaczyliśmy **cele wyprawy „Sails on Arctic 2010”**:

- przejście jachtu Gedania powyżej 80-tego równoleżnika maksymalnie na północ, aż zatrzymają nas icebergi, growlery lub torosy,
- nawiązanie współpracy naukowej z Polską Stacją Polarną Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk w Hornsund na Szpitsbergenie,
- eksploracja Svalbardu – poznanie historii, fauny i flory.

## PRZYGOTOWANIA DO WYPRAWY

Wiem, z kim chcę płynąć, ustalam skład załogi. Musimy stworzyć zgrany zespół. W moim przekonaniu jest to podstawowy czynnik, aby osiągnąć cel wyprawy. Łatwiej jest samotnie opłynąć świat niż utrzymać bezkonfliktowo załogę w kubryku i na pokładzie przez dłuższy czas. I dlatego mamy wspólny cel, zadanie do wykonania, aby odeszły na drugi plan osobiste ambicje. Poskramiamy nasze temperamenty. Nie wychodzimy przed szereg, angażujemy się wszyscy, aby osiągnąć sukces. Każdy na miarę własnych umiejętności i możliwości działa na rzecz wspólnej wyprawy. Nawiązujemy kontakt z Gubernatorem Svalbardu i uzyskujemy zgodę na wejście w rejon wyspy. Rozwiązujemy problemy transportu załogi i prowiantu do Tromso w Norwegii. Nawiązujemy kontakt z Polską Stacją Polarną w Hornsund. Zabiegamy o sponsorów, bowiem już wiemy, że kosztów wyprawy ze względu na odległy akwen i ceny w Norwegii, załoga może nie udźwignąć. Zakładamy stronę internetową [www.sailsonarctic.pl](http://www.sailsonarctic.pl). W ostatnim okresie przygotowań, dzięki nagłośnieniu naszych planów przez media między innymi Jachting, Traveler i Wirtualną Polskę, - rośnie zainteresowanie naszą wyprawą. Toyota Motor Poland udostępniła samochód Toyotę Hiacie. Z zaopatrzeniem do Norwegii pojechał Jacek Mackiewicz, który nagrał transport i paliwo. Zadbął również o pokrycie kosztów przeprawy promem do Szwecji przez KRKA-POLSKA. Za kierownicą zasiadł II Oficer Gedani, Wojtek Pasieczny, który uzyskał część prowiantu od warszawskiego Carrefour oraz gotówkę od sieci Przedszkoli Niepublicznych SMERF przekazujących swoim dzieciom wiedzę o żeglarzach. Jurek Czartoryski, od zaprzyjaźnionej firmy rodzinnej z Zblewa „HEROLD” otrzymał dużą partię wspaniałych wędlin. Wojtek został mianowany Ochmistrem Wyprawy „Sails on Arctic 2010”. Dzięki Wojtkowi mamy również łączność satelitarną sponsorowaną przez MAW Telecom. Play Adventure patronuje wyprawie. Zespół Play Adventure wyposażył uczestników wyprawy w sprzęt adekwatny tak do

warunków atmosferycznych, jak i konieczności utrwalenia niecodziennego rejsu. Jerzy Czarторыski przyjął na siebie obowiązek dokumentowania wyprawy i otrzymał od Play Extrime najnowszy model kamery GoPro HD, która nosi znamienne miano Helmet Hero. Kamera jest wodoszczelna i odporna na wstrząsy. I Oficer Ryszard Kamiński zebrał informacje o warunkach prowadzenia żeglugi na Oceanie Arktycznym. Wzorem tradycji z „Batorego” Oficerem Rozrywkowym mianowałem Tytusa Świącickiego, który zabezpieczył atrakcyjny pobyt załogi na Svalbardzie. Oficerem Finansowym do rozliczenia całej wyprawy został Wiesław Jutrzenka. III Oficer Paweł Mackiewicz swoje obowiązki rozpoczął od przygotowania sprzętu wędkarskiego.

## ZAMUSTROWANIE



W Tromso 15 lipca na pokładzie Gedani przywitał załogę bosman Wojtek Cisek. Jedyne ze stałej załogi, od lutego na burcie. Ja jako marynarz zawodowy, od 46 lat na morzu, szybko ustaliłem, że jeszcze nie świruje. Wojtek, najmłodszy na burcie, 23 letni żeglarz pokochał Gedanię i troszczył się o nią z wyjątkowym zaangażowaniem. Zyskał moje uznanie, dziękuję Ci Wojtku za współpracę. Przyjąłem jacht od kapitana Tomka Bordy zdolny do żeglugi i 16 lipca po południu rzuciliśmy cumy. Przyjaliśmy kurs na północ do czasu zatrzymania Gedani przez lody Arktyki. Rozpoczął się najdłuższy dzień. Do powrotu nie obserwowaliśmy zachodów słońca.

Wpatrzony w horyzont zacytowałem Kolumba: „*morze jest nadzieją*”.

## WYSPA NIEDZWIEDZIA

18 lipca, po przebyciu 300 Mm podeszliśmy do Przylądka Knapp Bull na Wyspie Niedźwiedziej. Zrzuciliśmy wędkę na dorsza. Jeszcze dobrze pilkery nie opadły na dno, a były już pierwsze brania. Wystarczyło kilkadziesiąt minut na zaspokojenie apetytów siedemnastoosobowej załogi. Kambuz pracował na pełnych obrotach. Przez wiele ostatnich lat na wyspie nie było niedźwiedzi. W tym roku zanotowano ich obecność, ponieważ Morze Arktyczne ostatniej zimy zamrzło aż do wyspy. Na wiosnę lody cofnęły się, a niedźwiedzie zostały na wyspie. 10 czerwca 1596 roku, statki kupców holenderskich pod kierownictwem głównego pilota Willema Barentsa dopłynęły do wyspy, na której zabito niedźwiedzia i z tej racji nazwano ją Beyren Eylandt (Wyspa Niedźwiedzia).

Statki Barentsa żeglując dalej na północ dotarły do 80°10'N, gdzie lody zmusiły wyprawę do odwrotu.

My mamy nadzieję, że pomimo tak ostrej ostatniej zimy dotrzemy wyżej. Opuszczając wyspę, obserwowałem północne wybrzeże mając w pamięci tragedię z udziałem polskiego jachtu. W 1976 roku w zatoczce Hervigshamn u północnych wybrzeży Wyspy Niedźwiedziej rozbił się na skałach s/y Otago. Powtarzam w myślach, „ *kto nie trzyma się steru, ten trzyma się skały*”.



## SPITSBERGEN

Przed północą, na podstawie chronometru, ponieważ dzień polarny trwa tutaj od 24 kwietnia do 18 sierpnia, otworzył się Przylądek Sorkapp. Po przebyciu 440 Mm, 19 lipca byliśmy na wodach Spitsbergenu. Pierwszym polskim jachtem na Spitsbergenie był s/y Swarżyc (kpt. W. Liskiewicz) w 1967 r. W 1971 roku s/y Mestwin (kpt. D. Bogucki) przekroczył w pobliżu brzegów Spitsbergenu 80-ty równoleżnik. Próbę okrążenia od północy Spitsbergenu podjął w 1975 r. s/y Zaruski (kpt. A. Rościszewski), lecz lody uniemożliwiły pokonanie ostatnich kilkadziesiąt mil. Takie były początki polskich wypraw żeglarskich w te rejony. Ekspedycje Wikingów na „północny wierzchołek morza” zostały odnotowane w starych dokumentach islandzkich pochodzących z końca XII wieku, gdzie znajduje się krótka wzmianka: „odkryto Svalbard”. Moje odkrycie budziło mieszane uczucia. Mając w pamięci wyprawę na Antarktydę spodziewałem się białego łądu. Tym czasem ukazał mi się obraz przypominający hałdy węgla na Śląsku.



Wprawdzie wyższe i trochę śniegu w górnych partiach, ale czarne i ponure. Szybko jednak swój pogląd zweryfikowałem. Najwyższe szczyty (zwłaszcza w południowo-zachodniej i północno-zachodniej części wyspy) są strzeliste, co nadało wyspie właśnie taką, a nie inną nazwę (Spitsbergen - Ostre Góry). Powierzchnia Svalbardu wynosi około 39 tys. km<sup>2</sup>, czyli tyle co powierzchnia Szwajcarii czy Holandii. Jest to wyspa górzysta, najwyższy szczyt - Newtontoppen - ma wysokość 1717 m n.p.m. Wieczna zmarzlina pokrywa całość lądu i sięga do 150 metrów. W czasie lata w miejscach nasłonecznionych do 1 metra zmarzlina odmarza. A na morzu delfiny asystowały nam w podróży, wieloryby wyrzucały wodę niby gejzery. W roku 1612 złowiono tu pierwszego wieloryba. Nastął okres rabunkowego łowiectwa. Odławiano wieloryby grenlandzkie o długości dochodzącej do 20 m i wadze do 100 ton. Wielorybi tłuszcz był używany do lamp, służył także jako smar i do produkcji mydła. Fiszbyny wykorzystywano do usztywniania damskich gorsetów. Początek XVII wieku to szczytowy okres działalności łowieckiej na wodach w otoczeniu Svalbardu. Było 50 stacji wielorybnych. Flota wielorybna to ponad 300 statków. Sami Holendrzy posiadali flotę wielorybniczą liczącą od 150 do 250 jednostek. Rocznie odławiali od 750 do 1250 wielorybów. Jednocześnie łowiły statki angielskie, później też francuskie, duńsko-norweskie i niemieckie. W przeciągu dość krótkiego czasu masowa rzeź wielorybów, oraz być może zmieniający się klimat, spowodowały prawie całkowitą ich zagładę. Rok 1710 to praktycznie koniec okresu wielorybnictwa. Od początków XX w. wydobywa się na wyspie węgiel kamienny, a wokół kopalni powstały osiedla ludzkie. Od 1920 roku na mocy traktatu Spitsbergeńskiego, cały Svalbard jest pod opieką Norwegii.



Traktat ten gwarantuje państwom, które go podpisały (w tym Polsce od 1931 roku) prawa do połowów, polowań, prowadzenia działalności morskiej, przemysłowej, wydobywczej i handlowej oraz prowadzenia badań naukowych, regulowanych miejscowym prawem. Innymi słowy Polska ma takie same prawa do tej dalekiej krainy jak Norwegia, która dodatkowo zobowiązana jest do obsługi administracyjnej i organizacyjnej archipelagu.

## HORNSUND

Angielski wielorybnik Jonasa Poole wpłynął w 1610 r. do fiordu w czasie sztormu uważając go za cieśninę (norw. *sund*). Załoga na lądzie znalazła róg renifera (*horn* - róg), co zaowocowało nazwą „Horn sund”. Rzuciliśmy kotwicę w Zatoce Białego Niedźwiedzia 20 lipca o godzinie 08.50.



W fiordzie Hornsund, od 1957 roku działa Stacja Polarne Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk. Jest to najdalej na północ wysunięta polska placówka naukowa prowadząca działalność całoroczną. Nawiązaliśmy łączność radiową z Kierownikiem XXXIII Wyprawy PAN w Stacji Polarnej Hornsund Panią dr Anną Kowalską. Miałem na miejscu ustalić rodzaj i warunki współpracy. Dowiedzieliśmy się, że nie możemy zejść na ląd. Poszukiwano rannego białego niedźwiedzia w okolicach naszej stacji. Bez nadziei na szybkie zakończenie akcji poszukiwawczej, podnieśliśmy kotwicę i popłynęliśmy do

Longyearbyen. Na przelocie, przez telefon satelitarny dostałem dobrą wiadomość, otrzymaliśmy dwa zadania do wykonania na rzecz naukowców Polskiej Stacji Polarnej na Szpitsbergenie. Mamy pobierać próbki wody ze strumieni spływających z lodowców, oraz pobieranie próbek osadów z lodowców. Przekazałem załodze sposób, w jaki należy to wykonać, która przyjęła zadanie z powagą i entuzjazmem. Wizytę w Polskiej Stacji Polarnej złożyliśmy w drodze powrotnej.



## LONGYEARBYEN

Przybycie do stolicy Svalbardu wiązało się z koniecznością odbioru dokumentów w biurze Gubernatora, zezwalających

na pobyt. Wszystkie formalności załatwiliśmy dużo wcześniej drogą mailową. Usłyszeliśmy, że czekali na nas i życzą udanego pobytu. W Longyearbyen zacumowaliśmy przy pomocy w południe 21 lipca po przebyciu ponad 600 Mm. Już przy podejściu widać, że jest to ośrodek górniczy. Znaczny rozwój miasta nastąpił po II wojnie światowej. Wówczas odbudowano je po zniszczeniach wojennych. W XVI-XVIII istniała tutaj osada rosyjska, główny ośrodek wydobywania węgla kamiennego. W 1906 obecną osadę założył John Munro Longyear stąd nazwa Longyearbyen. Osada liczy około 1800 stałych mieszkańców, w tym 12 Polaków. Cały Svalbard to około 2500 mieszkańców, i na tyle również określana jest populacja niedźwiedzia polarnego. Reniferów jest 10 tysięcy. Wyspa pokryta jest w 60% lodowcami. Wszelkie rodzaje roślinności zajmują 6-7% lądu. Jedyną słodkowodną rybą, jaką tu można spotkać jest „Arctic char” z rodziny łososiowatych. Polowanie na renifery i tylko 6 rodzajów ptaków, pozyskanie lisa polarnego czy wędkarstwo słodkowodne jest możliwe wyłącznie dla stałych mieszkańców, po uzyskaniu licencji od Gubernatora. W 2002 roku zarząd i odpowiedzialność nad miejscową społecznością Rząd Norwegii przekazał do Rady Komunalnej Longyearbyen na czele której stoi Gubernator. Preferowanym kierunkiem rozwoju jest górnictwo, turystyka i badania naukowe. Populacja Longyearbyen jest młoda, jest dużo dzieci. Nic dziwnego, noc polarna trwa tu dokładnie 110 dni. Są



trzy przedszkola, szkoły od podstawowej do centrum uniwersyteckiego gdzie można studiować arktyczną biologię, geologię, geofizykę i arktyczną technologię. Nie ma dróg poza osadami. Komunikacja to skutery śnieżne i łodzie. Niedźwiedzie polarne można spotkać na całym archipelagu w ciągu całego roku. Z tego względu w terenie trzeba posiadać broń - wielkokalibrową i raketnicę do odstraszenia. Niedźwiedzie są pod ochroną, jednak w obronie własnej trzeba użyć broni. Zabicie niedźwiedzia trzeba zgłosić do urzędu gubernatora. Przypadek taki jest skrupulatnie badany przez policję, a nieuzasadnione użycie broni surowo karane. Przed oddaniem cum udałem się do sklepu sportowego, gdzie wypożyczyłem broń. Jako myśliwy mam licencję na broń i dlatego bez problemów dostałem karabin Mauser 98k, kaliber 7,92 z 1941 roku. Przypominał eksponat muzealny. Karabin ten od roku 1935 był na wyposażeniu w armii niemieckiej i stanowił podstawę uzbrojenia Wehrmachtu w czasie II wojny światowej. Do końca wojny wyprodukowano około 11 milionów egzemplarzy tego karabinu. Właściciel sklepu wyniósł z zaplecza drugi karabin w doskonałym stanie. Oświadczył, że ten karabin, jego ojciec, pod koniec wojny zabrał niemieckiemu żołnierzowi w okolicach Longyearbyen. Jakim było moje zdziwienie, kiedy na komorze zamkowej odczytałem: „RADOM 1939”. Mauser był produkowany przed wojną w Radomiu i był na wyposażeniu Wojska Polskiego, jako standardowy karabin do 1939 roku. Niemcy we wrześniu 1939 przejęli z magazynów Fabryki Broni w Radomiu kilka tysięcy sztuk karabinów, w które doposażyli własne jednostki. Niestety, dostałem karabin niemiecki, polski był osobistą pamiątką sympatycznego właściciela sklepu. Chyba wzbudziłem jego zaufanie, ponieważ nie pobrał ode mnie kaucji za wypożyczenie broni. Po powrocie do portu, do burty przyjęliśmy jednostkę Instytutu Oceanografii Polskiej Akademii Nauk. S/y Oceania podeszła zabunkrować wodę, a nie mogła podejść bezpośrednio do kei z obawy o specjalne wyposażenie do badań naukowych w części podwodnej kadłuba. Jest to stalowy, trójmasztowy żaglowiec o eksperymentalnym ożaglowaniu parawanowym. Spotkałem się z kapitanem Andrzejem Drapellą, znajomym ze STAP-u i wspólnych rejsów na S/Y Pogoria. Uzyskałem wiele cennych informacji na temat żeglugi na Morzu Arktycznym. Z oficerem z Oceanii Darkiem Drapellą, korzystając z Internetu, przeanalizowaliśmy warunki meteorologiczne na akwenie naszej działalności. S/y Oceania przyjęła kurs na Hornsund, my na Biegun Północny.

#### NA POZYCJI:



φ 80°40'909 N  
λ 009°58'998 E  
\*

Po uzupełnieniu zapasów oddaliśmy cumy, wychodziliśmy z jedną tylko myślą, na jakiej wysokości zatrzymają nas lody Arktyki? Studiowałem aktualne mapy zalodzenia i nie wyglądało to dobrze, granica wody nieżeglownej, czyli zalodzenie powyżej 50% zaczyna się od 80° 20'N. Pocieszeniem jest, że od strony zachodniej nie widać pól zwartego paku lodowego, który mógłby nas zamknąć, uniemożliwiając powrót. Prognozy meteo



pomyślne, wiatr południowy do 3° B, wysokość fali 0,5m z kierunku SW. Płynęliśmy na północ, po prawej burcie mijamy lodowce schodzące z Prins Karls Forland. Towarzyszą nam duże ciemne delfiny oceaniczne, podejrzewam, że są to Grindwale. Na niebie chmury kłębiaste z gatunku „pięknej pogody”(Cumulus humilis). Do północy 22 lipca mijamy NORDVEST-SPITSBERGEN NASJONALPARK. Na stromych zboczach „ostrych gór” kolonie ptaków morskich. Ktoś wypatrzył morsa. Piękna słoneczna pogoda, a czasami słychać jakby grzmot, to lodowce się cielą. 23 lipca, godzina druga, minęliśmy 80-ty równoleżnik. Wypatrywałem lodu, nie było widać nawet pojedynczych growlerów, wcześniej wszechobecnych. Za rufą mgła przykrywała łąd. Zostaliśmy sami zmierzając w kierunku Bieguna Północnego. Jest cisza, słychać tylko lekki plusk wody pod bukszprytem. Napięcie rosło. Czas upływał, a ja miałem wrażenie, że płynę w jakąś otchłań nieskończoną, nieznaną. Mapa elektroniczna skończyła się na 80° N. Kursor ciągnął pionową linię po szarym ekranie powyżej ramki mapy. Przepływając oceany zawsze czułem jakiś łąd za horyzontem. Na tych arktycznych wodach zabrakło wyobraźni, rósł niepokój. Nie trwało to jednak długo. Na lewym trawersie jakby ktoś cisnął kilku tonowym głazem w gładką powierzchnię wody. To wieloryby złożyły nam wizytę. Pojawił się łąd dryfujący o różnym pochodzeniu. Początkowo przeważał gruz lodowy, łąd z osypujących się klifów lodowcowych. Pojawiły się growlery (odłamki gór lodowych do 1metra n.p.m.) i bergy bity (odłamki gór lodowych od 1-5 metrów n.p.m.). Od  $\phi$  80°30'N dominował już łąd allochtoniczny morski, który przybierał postać kry lodowej w postaci coraz to większych płyt lodowych. Omijając większe i mniejsze pola lodowe Gedania torowała sobie drogę na północ. Coraz więcej fok z wody podglądało nas ciekawie. Czarne główki fok przypominały peryskopy wystające ponad powierzchnię wody. Usłyszałem szum morza przypominający do złudzenia łamiące się fale na przyboju. Pod stępką było kilkaset metrów. To na martwej fali pracował przed dziobem zwarty pak lodowy przechodzący w torosy (nagromadzona kra lodowa, spiętrzona przez wiatr i prądy morskie). Biel i chłód dominuje, temperatura wody 0,5° C. O godzinie 20.05, 23 lipca 2010 roku oparliśmy się dziobem o łąd, zabrakło wolnej wody. Przekroczyliśmy 80°40'N. Na logu 790 Mm. Był szampan i radość z osiągnięcia celu naszej wyprawy. Foki obserwowały nas z lodu. Było dużo fok, wypatrywaliśmy niedźwiedzi. W białym polu lodowym widzieliśmy na horyzoncie i bliżej uwięzione góry lodowe. Po ponad godzinnej sesji zdjęciowej przyjęliśmy kurs tym razem na południe. Zostawiliśmy za rufą tajemniczy, nieprzenikniony lodowy świat.



## NY ALESUND

Do Kongsfiorden weszliśmy po południu 24 lipca. Zostawiliśmy osadę Ny Alesund na prawym trawersie i podeszliśmy do lodowca Kongsbreer. Rozpoczęliśmy realizację naukowego celu naszej wyprawy. Zrzuciliśmy ponton na wodę w celu pobrania próbek wody i osadów z lodowca. Nasz zespół badawczy udał się na łąd, uzbrojony w środki do odstraszenia niedźwiedzia polarnego i GPS do dokładnego określenia miejsc pobieranych próbek. Pierwsza nasza ekspedycja trwała ponad trzy godziny, poruszanie się w dzikim



terenie i pobieranie materiału do badań było skomplikowane, ale zakończone sukcesem. Na pokład trafiły próbki pobrane zgodnie z instrukcją Pani dr Anny Kowalskiej z naszej Stacji Polarnej Hornsund. O północy z 24 na 25 lipca zacumowaliśmy przy pomoście w Ny Alesund, kiedyś norweskiej osady górniczej. Po wybuchu metanu i śmierci 21 górników w 1963 roku kopalnię zamknięto. Obecnie w Ny Alesund znajduje się siedziba wielu stacji naukowo-badawczych narodowych i międzynarodowych wchodzących w skład systemu Światowej Obserwacji Atmosfery. Od momentu odkrycia, Svalbard był zawsze przedmiotem zainteresowania

naukowców, ale dopiero po 1850 roku można mówić o specjalnie przygotowanych ekspedycjach, których zadaniem było zbieranie i klasyfikacja danych naukowych. Dla badaczy Arktyki często celem było podniesienie prestiżu narodowego i odniesienie korzyści osobistych. Nasz spacer po osadzie zaowocował

spotkaniem reniferów, lisa polarnego oraz kilku azjatyckich naukowców. Zimą przebywa tu około 30 osób, przeważnie grupy techniczne, natomiast latem nawet kilkuset badaczy. Ny Alesund jest miejscem skąd Roald Amundsen podejmował wiele prób zdobycia Bieguna Północnego bez powodzenia. Jako pierwszy dotarł tam Amerykanin Robert Peary. Amundsen natomiast dotarł do bieguna południowego jako pierwszy, 14 grudnia 1911 roku. Powrócił na północ w roku 1928, zaginął podczas lotu samolotem w okolicy Wyspy Niedźwiedziej. Ciało Amundsena nie odnaleziono do dzisiaj.

## BARENTSBURG

Płyniemy na południe. Silny porywisty wiatr i wzburzone morze uniemożliwia eksplorację mijanych lodowców. Pogoda uniemożliwia wysłanie naszej ekipy w celu pobierania próbek z lodowców. Przed północą 25 lipca zacumowaliśmy w rosyjskiej osadzie górniczej Barentsburg. Pora dnia nie ma znaczenia, jest dzień polarny, właśnie o północy słońce wędruje najwyżej. Przenieśliśmy się o kilkadziesiąt lat do tyłu, do realnego komunizmu. Osada widmo gdzie jeszcze tli się życie. Żyje tu około 200 Rosjan i Ukraińców na kontraktach. Z komina elektrociepłowni pionowo w górę unosił się ciemny dym. Kopalnia pracuje tu wyłącznie na potrzeby własne. Brudne, zdewastowane miasto i cała infrastruktura przemysłowa w stanie ruiny. Spotkani ludzie unikają nas, nieskorzy do rozmowy. Zmykają na „gazie” w czeluściach zrujnowanych budowli. W centrum pomnik Lenina, w dobrym stanie. Odpłynęliśmy czując za rufą upiorny zimny wzrok tych, którzy nie ukończyli obowiązujących tu dwudziestoletnich kontraktów. Również tych, którzy pozostali na zawsze, bo nie mieli gdzie wracać.

## PYRAMIDEN



26 lipca przed południem płynęliśmy Billefjordem. Podeszliśmy w nabieżniku do wałącego się drewnianego pirsu. Zacumowaliśmy w Pyramiden. Na łódce minęliśmy rozpadające się urządzenia nabrzeżne, gdzie bunkrowano węgiel z miejscowej kopalni. Zbliżając się do dużej rosyjskiej osady górniczej zatrzymaliśmy się przed obeliskiem z gwiazdą i nazwą miejscowości. Pod obeliskiem węglarka, gdzie robiliśmy zdjęcia. Na uboczu pojawił się mężczyzna cierpliwie oczekując na zakończenie pozwania do zdjęć. Wolno podszedł wyciszony, zapytał o kapitana i skasował 200 NOK za postój jachtu. Cała osada jest uśpiona. Zupełnie tak, jakby

mieszkańcy wstali rano i odeszli pozostawiając wszystko z zamiarem powrotu: przedszkole z zabawkami, szkołę z podręcznikami, szpital z salą operacyjną gotową do zabiegów, warsztaty, magazyny z półkami pełnymi części zapasowych, narty, buty i wszelkie dobro niezbędne do funkcjonowania miasta. Mieszkało, pracowało w kopalni ponad tysiąc ludzi. Była tu cegielnia, pracowali cieśle. W 1998 roku osada została opuszczona decyzją właściciela Arktikugol Trust. Obecnie w Pyramiden żyje osiem osób, w tym jedna kobieta, wdowa z synem. Mężczyźni coś tam robią, gonią agregat, palą się lampy podczas dnia polarnego. Funkcjonuje dobrze zaopatrzone bar z kobietą w śnieżnobiałym wysokim nakryciu głowy. Nie była rozmowna. Przygotowywała posiłek dla mężczyzn i piekła chleb. Zgodziła się upiec dla nas. W najdalej na świecie wysuniętym barze na północ spędziliśmy dużo czasu w oczekiwaniu na osiem bochenków ciepłego chleba. Złożyliśmy wizytę pod najdalej postawionym na północy pomnikiem Lenina. Odpływając zostawialiśmy opuszczoną, ale zadbaną i nie zdewastowaną osadę. Przyplływają do Pyramiden statki z turystami i pewnie dlatego stan osady przypomina skansen z czasu realnego komunizmu. Pobyt w Pyramiden wspominam sympatycznie. Do lodowca Nordenskiöldbreen po drugiej stronie Billefjordu jest około 6 Mm. Podeszliśmy w celu pobierania próbek wody i osadów. Operacja przebiegła sprawnie, obserwowaliśmy cielący się lodowiec w przedzierających się między chmurami promieniach słońca. Błękitny klif czoła lodowca wznosił się na ponad 60 metrów, potężne grzmoty były efektem pękania i osuwania się bloków lodu z przed tysięcy lat. Przed opuszczeniem fiordu wysłałem naszą ekspedycję na pontonie do ujścia strumienia wypływającego z doliny Narvenset. Był to ostatni moment na pobranie próbek wody dla naszych naukowców z Polskiej Stacji Polarnej Hornsund. Wiatr się wzmacniał, a bryzgi fal zalewały podchodzący za rufę powracający ponton. A na pokładzie mieliśmy najślynniejszego czeskiego Polarnika, który





płynął z nami do Longyearbyen. Miroslav Jakes, bo o nim mowa, w 1984 roku przeszedł Grenlandię w tajemnicy, nie powiadamiając władz w obawie, że nie otrzyma pozwolenia. Jako pierwszy Czech w 1993 roku dotarł do Bieguna Północnego. Na przelocie do następnego portu grał na gitarze i harmonijce ustnej oraz śpiewał wraz z naszą załogą. Wspaniały gawędziarz, człowiek całkowicie uzależniony od Arktyki.

## POŻEGNANIE Z BRONIĄ

Po kilkugodzinnej żegludze walcząc z silnym przeciwnym wiatrem, 27 lipca o 02.45 zacumowaliśmy ponownie w Longyearbyen. Było więcej czasu na shower na lądzie, zwiedzanie miasta, zakup pamiątek z Svalbardu. Ponownie złożyłem wizytę w sklepie z bronią. Na sklepowej ladzie położyłem karabin, Mauser 98k, kaliber 7,92 z 1941r. Obok dołożyłem metalowe pudełko wyścielone filcową wkładką z amunicją. Znajomy Norweg, zażartował „to ile niedźwiedzi upolowałeś?”, - spokojnie odpowiedziałem, „tylko jednego”. Sympatyczny sprzedawca sprawdził broń i odłożył. Sięgnął po pudełko z amunicją, otworzył i z przerażeniem przeszył mnie wzrokiem, jednym tchem wyrzucił z siebie, „tu brakuje jednego naboju!”. Niepokój na twarzy upewnił mnie, uwierzył, że strzelałem do niedźwiedzia. Spokojnie odpowiedziałem, „*oddałem jeden strzał kontrolny w celu sprawdzenia broni*” widząc, że nie dotarło dodałem, „*jestem myśliwym i nie strzelałbym do niedźwiedzia bez sprawdzenia broni*”. Dopiero po dłuższej chwili moje wyznanie uspokoiło właściciela broni, przestał żartować i zażądał zapłaty za zużytą amunicję. Chciałem rozładować sytuację i zapytałem, „*jeżeli oddałbym strzał do niedźwiedzia, czy też musiałbym zapłacić za nabój*”. Z uśmiechem odpowiedział, że nie i skasował 20 NOK. Nie przedłużaliśmy postoj w Longyearbyen, chcieliśmy jak najszybciej być w naszym Polskim Domu na Szpitsbergenie, Polskiej Stacji Polarnej Hornsund. Uzupełniliśmy wodę i paliwo, rozliczyliśmy postój w kapitanacie portu i o 17.00 oddaliśmy cumy.



## KAWAŁEK POLSKI NA KOŃCU ŚWIATA



Nad Zatoką Białego Niedźwiedzia w fiordzie Hornsund, na wyspie Spitsbergen Zachodni w archipelagu Svalbard od 1957 r. działa Stacja Polarna Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk, najdalej na północ wysunięta polska placówka naukowa prowadząca działalność całoroczną. Uprzedziliśmy przez radio o naszym przybyciu. 28 lipca o godzinie 14.00 rzuciliśmy kotwicę. Na mesie jedliśmy obiad w świadomości, że na bazie też jest pora obiadu. Na bazę popłynąłem po godzinie 15.00 z Tytusem Święcickim i Jurkiem Czartoryskim. Podrzucili nas okazjnie swoim pontonem naukowcy z Oceanii. Zostaliśmy przyjęci przez Kierownika XXXIII Wyprawy Hornsund

2010/2011, Panią dr Annę Kowalską. Szybko się zaprzyjaźniliśmy i ustaliliśmy program naszej wizyty. Przekazałem przez radio na pokład Gedani, że załoga może dokonać desantu na ląd. Nasz niewielki ponton obracał kilka razy. Dotarły próbki wody i osadów z lodowców pobierane w atmosferze przyszluszenia się nauce, dokładnie opisane łącznie z pozycją z GPS-u z miejsc ich pobierania. Pani Anna Kowalska powiedziała w emocji, z niedowierzaniem słowa: „*naprawdę macie próbki, to wspaniale, w jakiej temperaturze były przechowywane?*”. Wyjaśniłem, że były w zęzach naszego stalowego jachtu przy temperaturze wody za burtą w przedziale 1-4° C. I dalej poleciało polecenie dla personelu naukowego stacji: „*proszę przygotować miejsce w lodowce na próbki wody z Gedani*”. Przyznaję, że te słowa z entuzjazmem wypowiedziane przez lidera XXXIII Wyprawy Hornsund 2010/2011 sprawiły mi wielką przyjemność. Dla tych słów warto było ponieść wiele trudu przy organizacji wyprawy „Sails on Arctic 2010”. Warto było zasiąść w salonie naszego Polskiego Domu w Arktyce, gdzie moja załoga gwarem wypełniła całe pomieszczenie. Ze strony Pani Ani padła propozycja eksploracji pobliskiego lodowca Hansa pod przewodnictwem młodego naukowca, który wrócił niedawno z całonocnej wyprawy w pobliskie góry. Cała, bowiem załoga stacji prowadziła badania w terenie poza bazą. Nasz przewodnik Mateusz Baranek





eksploracja lodowca HANSA

h koło Polskiej Stacji Polarnej. Wrażen z lodowca nie potrafię opisać, po prostu, było fantastycznie. Po powrocie z lodowca Hansa zostaliśmy ugośczeni gorącą herbatą, kawą i ciasteczkami. Załoga przed powrotem na pokład udała się na Przylądek Wilczka, gdzie w roku 1982 postawiono na skałach 10-metrowy krzyż, który stał się charakterystycznym elementem krajobrazu okolicy polskiej stacji. Ja w tym czasie pozostałem z Panią Anną, gdzie jeszcze długo rozmawialiśmy o warunkach pracy na placówce polarnej całorocznej w kontekście relacji między członkami ekspedycji. Znaleźliśmy dużo podobieństw do warunków, na jakie są skazani żeglarze w długim rejsie morskim. Odpływając, długo wpatrywałem się w miejsce, gdzie na końcu świata znalazłem kawałek Polski.

## NORDKAPP

Mgła przykryła pokryty lodowcami ląd Svalbardu, znikający za rufą naszego żaglowca. Towarzyszące nam delfiny, wyskakiwały wysoko ponad powierzchnię wody, jak na obrazkach z delfinarium. Pod osłoną wschodniego klifu Wyspy Niedźwiedziej zrobiliśmy krótki postój na wędkowanie. Połów dorsza był obfity. Jest 30 lipca, zostawiamy za rufą Wyspę Niedźwiedzią. Zmieniłem kurs, aby ominąć dziwnie zachowującego się wieloryba, który w pionowej pozycji trzepał ogonem wyrzucając spienione gejzery wody.

Szliśmy na żaglach, morze było wzburzone. Wieloryb, gdy został na lewym trawersie w odległości poniżej pół kabła musiał nas zobaczyć, trysnął wodą jak z fontanny i więcej go nie widzieliśmy. Sztormowy korzystny wiatr gonił nasz szkuner z prędkością do 9 mapę - szybka decyzja, zdążymy zrobić Przylądek oficerowi wachtowemu nowy Nordkapp. Wiadomość szybko przyjęła ją z aplauzem. wysunięty ląd Europy na mieliśmy na prawym trawersie poziomu Morza Barentsa na globus ustawiony 307 metrów pielgrzymek ponad 200 tysięcy świata. Z naszej perspektywy

wyposażony w broń długą i krótką poprowadził załogę Gedani na lodowiec Hansa. Ja zamykałem szyk również wyposażony w strzelbę na wypadek spotkania z misiem, który miałby zamiar zbliżyć się do nas na odległość mniejszą niż 20 metrów. Niedźwiedź sygnalizuje atak klapaniem zębami i wydmuchiowaniem powietrza przez nos, opuszcza łeb i z dużą prędkością, długimi susami, rusza do ataku. Istnieje wiele przypadków atakowania i zabijania ludzi przez niedźwiedzie. W niektórych latach

naliczo  
no  
ponad  
200  
osobnik  
ów  
przecho  
dzając



węzłów. Spojrzałem na prognozy korzystne, Północny. Podaliśmy kurs, odpadamy na dotarła do całej załogi, która Uznawany za najdalej północ, jakim jest Nordkapp, 31 lipca o godzinie 20.45. Z pionowej ska widzieliśmy n.p.m. Jest on celem turystów rocznie z całego



NORDKAPP na prawym trawersie

przypominał piłeczkę pingpongową. Natomiast turyści to czarne punkciki na tle nieba. Opłynęliśmy wyspę Magerøya i zacumowaliśmy w porcie Honningsvåg, najdalej na północ wysuniętym mieście na świecie. Wyspę Mageroy z lądem łączy tunel pod dnem morza długość 6875 metrów, i sięga głębokości 212 metrów poniżej poziomu morza. Przed południem 1 sierpnia załoga Gedani pojechała autokarem na Nordkapp odległy o 33 kilometry od portu. Na Przylądku Północnym szalał sztorm, z pod globusa niewiele było widać na morzu, aparaty fotograficzne trudno było utrzymać w dłoniach. Kilkumetrowe fale atakowały wypiętrzone pionowe skały Nordkappu. Kilkanaście godzin wcześniej przepływaliśmy tamtędy.

## POWRÓT DO TROMSO

Zanim podaliśmy cumy w Porcie naszego wyokrętowania - Tromso, zboczyliśmy z kursu na spotkanie z wrakiem Krążownika Murmańsk. Okręt wycofany z linii po upadku Związku Radzieckiego został sprzedany na złom. Był holowany do Indii, ale w sztormowej pogodzie holowniki nie utrzymały 16 tysięcy ton złomu. Liny holownicze popękały. Kilkuosobową załogę Murmańska ewakuowały z pokładu helikoptery norweskie służby ratownicze. Rankiem 24 grudnia 1994 roku mieszkańcy małej osady Soervaer na wyspie Soroya ujrzeli ze zdumieniem dryfujący na brzeg ogromny, stalowo-szary okręt. Osiadł na dnie. Wieże i pokład wystawały ponad wodę. Krążownik Murmańsk zwodowany w 1953 roku miał 211 m. długości. Jego załoga liczyła 1200 osób. Porzucony, zagrażał okolicznym wodom i miejscowej gospodarce, opartej głównie na rybołówstwie. Norwegowie podjęli decyzję o pocięciu go na złom na własny koszt. Operacja pochłonie 240 milionów NOK (ok. 30mln EUR). My zastaliśmy wrak już za usypaną groblą, która ma go osłaniać od morskich przypliwów. Powstanie jakby suchy dok, w którym do 2011 roku wrak zostanie całkowicie usunięty. Nie wiele widzieliśmy, ponad groblą wystawał tylko dalmierz i barbety dział kalibru 152 mm. Rankiem 3 sierpnia

zacumowaliśmy w Tromso. Przed odlotem do kraju zapowiedziałem wieczór kapitański, żeby jeszcze przez parę godzin utrzymać załogę na pokładzie i uchronić przed portowymi pokusami. Kambuz pracował od rana. Trzeci oficer Paweł Mackiewicz stworzył potężne dwa półmiski dorsza po grecku. Dorsz był wyśmienity, z połowu przy Wyspie Niedźwiedziej. Na zakąskę były jajka faszerowane. Podsumowałem rejs, doszliśmy do granicy lodu na 80°40'N. Nawiązaliśmy współpracę naukową z Polską Stacją Polarną



Hornsund na Szpitsbergenie. Wiemy, co w szpiczastych górach i lodowcach piszczy na Svalbardzie. Poza planem zrobiliśmy Nordcap. Poczuliśmy oddech Morza Arktycznego, po którym przepłynęliśmy **2039 Mm**. W morzu byliśmy **356 godziny**, w tym 214 godzin płynęliśmy pod żaglami. Na lądzie i w portach spędziliśmy 128 godzin. Podziękowałem załozdze za pracę w morzu i szczęśliwy powrót, wydałem okolicznościowe dyplomy. Za moim przykładem oficerowie dziękowali i chwalili żeglarzy swoich wacht. **Pierwszy oficer kaphornowiec Ryszard Kamiński** wychwalał zasługi swojego asystenta **Darii Rybarczyk**, która miała łagodzić obyczaje w męskim towarzystwie. Miała na pewno wpływ na zwyczaje jachtowe, niektórzy żeglarze systematycznie golili się.

Wyróżnił **Jarka Badźmierowskiego** i **Wiesława Jutrzenkę**. Na specjalne wyróżnienie zasłużył kaphornowiec **Tadeusz Krawczyk**, weteran żeglarstwa (rocznik 1933), niesamowite poczucie humoru, autor wielu anegdot i powiedzonek. **Drugi oficer, kaphornowiec Wojtek Pasieczny** miał w wachcie **syna Artura**, którego wyróżnił za pomoc w prowadzeniu nawigacji, chwalił za prace na pokładzie **Piotra Nogasia** i kaphornowca **Piotra Mackiewicza**. Trzeci oficer **Paweł Mackiewicz** podkreślał zasługi **Tytusa Świącickiego** za organizację wycieczek i zajęć rozrywkowych na jachcie. Wymieniał zasługi kaphornowca **Jurka Czartoryskiego**, naszego dokumentalisty, który nie rozstawał się z kamerą. **Piotr Wojciuk**, siła spokoju, przyjechał z Niemiec aby zasilić szeregi naszej załogi. Świeży magister fizyki medycznej **Mateusz Synowiecki** obchodził 24 urodziny, wspaniały żeglarz. Pozostającemu na burcie bosmanowi **Wojtkowi Cisek** życzyłem, żeby szczęśliwie doprowadził Gedanię z następnymi załogami do Gdyni. Rodziły się pomysły następnych wypraw. Z upływem czasu pływaliśmy już po wszystkich egzotycznych zakątkach



świata. Ustalano już składy załóg i wacht. Miło mi było obserwować załogę, stanowiącą jedną wielką „włoską” rodzinę. Wieczór przedłużył się niemalże do odlotu do kraju. Nic dziwnego, w Tromso trwał dzień polarny. \*\*\*\*

