

GEDANIĄ OD ARKTYKI DO ANTARKTYDY

Tym razem zamierzaliśmy opłynąć obie Ameryki w jednym okrążeniu. Jacht miał wyruszyć z początkiem lata, sforsować Przejście Północno-Zachodnie we wrześniu i trawersować Horn wiosną następnego roku. Gdyby nie kanadyjskie władze...

Dariusz Bogucki

Klubowe wyprawy polarne były organizowane pod banderą Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej. Jesienią 1972 roku przedstawiłem plan nowej wyprawy zarządowi klubu, który powierzył mi organizację tego zdawałoby się nieosiągalnego za-

mierzenia. Aby uzyskać podstawę do starania się o środki, wyprawie nadano nazwę „Wyprawa do obu Ameryk” i wytyczono cel w postaci pierwszej w historii światowego żeglarstwa próby opłynięcia obu Ameryk. Przyjęto też zadania nauko-

we, które miały być wykonane na zlecenie Polskiej Akademii Nauk.

Tak czy inaczej udało się doprowadzić zamierzenie do pełnej realizacji.

Jacht

Zaprojektowany przez Ryszarda Langerę (dokumentację wykonało Biuro Konstrukcyjne Stoczni Gdańskiej), został zbudowany w Stoczni Gdańskiej. Wodowanie odbyło się w maju 1975 roku, a wyposażenie i próby morskie trwały do końca czerwca tegoż roku.

Przy wodowaniu jacht otrzymał nazwę *GEDANIA*. Długość jachtu wynosi 20,7 m, szerokość 5,4 m, zanurzenie 3,1 m, powierzchnia ożaglowania typu szkuner sztakslowy 200m², silnik napędowy o mocy 66KW, zespół prądotwórczy 2,3 KW.

Kształt kadłuba dobrano tak, żeby przy zachowaniu dobrych walo-
rów prędkości i dzielności morskiej



Fot. Wojciech Włoczek



Fot. Mirosław Kubacki / AFIAP

Wodowanie . 1975 r.



Arktyka - Resolute Bay

mógł skutecznie i bezpiecznie operować w lodach.

Jacht mógł zabrać 3,5t zapasów i sprzętu, 7,5t paliwa, 0,9t ropy i 2,5t wody, a pomieszczenia przewidziano dla maksymalnie 16 osób załogi.

Liczebność załogi, pomimo że jacht dawał większe możliwości, ustalona została na 9 osób. Uznaliśmy to za wystarczające. Trzon stanowili członkowie wypraw polarnych, zaś nowi mieli za sobą doświadczenie z wyprawy na *KONSTANTYM MACIEJEWICZU* wokół Hornu.

Sprzęt i wyposażenie dobierano nie tylko pod kątem potrzeb oceanicznej żeglugi, ale też z uwagi na żeglugę w lodzie i ewentualną konieczność przezimowania w lodach. Zapasy żywności zabraliśmy w ilości wystarczającej na cały rok. Były to niemal wyłącznie konserwy lub produkty suszone. Wśród zapasów znalazła się beczka solonych śledzi, beczka kiszonej kapusty i beczka odpowiednio zapiekowanej golonki,

a także wystarczająca ilość chleba w puszkach.

Na Grenlandię

Wyprawa wyruszyła z Gdańska 3 lipca 1975 roku i zatrzymując się po drodze w Malmö, Aberdeen i Kirkwall dotarła w połowie sierpnia do Godhaab na Grenlandii. Stamtąd cieśniną Davisa i Morzem Baffina wyprawa dotarła do Cieśniny Lancaster, która jest już częścią Przejścia Północno-zachodniego. Do osady Resolute Bay, leżącej w jednej trzeciej długości Przejścia, dotarliśmy w końcu sierpnia. Niestety władze kanadyjskie zabroniły wyprawie dalszego forsowania Przejścia i zmusiły ją do zawrócenia. Aby wykorzystać trwający jeszcze sezon żeglugowy, po opuszczeniu wód kanadyjskich skierowaliśmy się do Thule w Północnej Grenlandii.

Ten najdalej na północ wysunięty punkt drogi osiągnęliśmy w początku września, a w połowie września *GE-*

DANIA była już w St. John's na Nowej Funlandii. Dalsza droga na półdnie prowadziła przez Nowy York i Miami w Stanach Zjednoczonych, Isla Longa na Bahamach i Archipelag San Blas do Kanału Panamskiego, gdzie dotarliśmy w połowie grudnia.

Po wplynięciu na Pacyfik wyprawa zatrzymała się podczas Świąt Bożego Narodzenia na wyspach Galapagos, a w połowie stycznia 1976 roku zrobiono postój w Callo w Peru, gdzie jacht został wydokowany celem oczyszczenia części podwodnej.

Wokół Hornu

Etap wyprawy, w którym opłynęliśmy Horn, rozpoczął się w Callo w Peru 7 lutego 1976 roku, a jego celem było dotarcie do Antarktydy.

Na podstawie analizy map pogodowych Południowego Pacyfiku wyznaczona została trasa prosto na południe korytarzem względnie dobrej pogody, ale odsuniętym od konty-

mentu Ameryki Południowej o około 700 Mm.

Wybór trasy okazał się trafny, bo dopiero niemal na trawersie Hornu wiatr zaczął tężeć. W przeciągu kilku godzin wzrósł do pełnego sztormu, a później huraganu. Przez niemal dwie godziny prędkość wiatru oscylowała w pobliżu 100 węzłów. Jacht niósł jedynie minimalny fok sztormowy i z trudem znosił nieustanne uderzenia ogromnych fal, zalewających pokład i powodujących dramatycznie silne kołysania. Dwukrotnie jacht znalazł się masztami w wodzie, ale takielunek wytrzymał i maszty nie ucierpiały. Była to bardzo ciężka żegluga, sternicy zmieniali się co godzinę, a w rozkołysanym, zimnym i mokrym wnętrzu o godziwym odpoczynku nie było w ogóle mowy. Dramatyzm sytuacji potęgował fakt, że w miarę posuwania się na południe wzrastało zagrożenie powodowane górami lodowymi, a radar, uszkodzony zresztą, i tak w tych warunkach byłby zupełnie nieużyteczny. Jednak zarówno jacht, jak i załoga zniesli nawałnicę zupełnie dobrze.

Kiedy sztorm zelżał, podjęto bardziej normalną żeglugę pod marszowymi żaglami, ale trudność stanowiło określenie pozycji, bo nie było możliwości dokonywania obserwacji astro, zaś bliskość bieguna magnety-

cznego spowodowała niestabilną pracę kompasu. Pojawiły się już góry lodowe i z rzadka na szczęście pola paku lodowego. Nie było tu jasnych, znanych z Arktyki nocy, tylko smolista nieprzenikliwa ciemność, więc żegluga w tych warunkach była koszmarem

Dlatego też ledwo odnotowano fakt, że *GEDANIA* dotarła do koła podbiegunowego, a było to przecież pierwsze w historii pojawienie się polskiej bandery tak daleko na południe. Dzień później, to jest 6 marca 1976 roku, rzucono kotwicę przy angielskiej stacji polarnej na wyspie Adelaide. Okazało się, że *GEDANIA* była pierwszym jachtem, który do tej stacji dotarł. Następnego dnia, po dramatycznej obronie jachtu przez atakującym go zwartym polem lodowym, ruszono w dalszą drogę.

Antarktyda

Okążenie południowego cypla wyspy Adelaide było zarazem zakończeniem drogi na południe i od tego momentu zaczęła się droga powrotna. Lawirując między polami lodowymi, omijając niezliczone góry lodowe, wędrowaliśmy przeskakując pomiędzy Ziemią Grahama, czyli kontynentem Antarktydy, a kolejnymi grupami wysp, kierując się ku amerykańskiej Palmer Station.

Gdzieś w Cieśninie Matha Strait w dniu 8 marca 1976 roku *GEDANIA* przekroczyła południk Hornu, ale żegluga w tym momencie była tak trudna ze względu na gęsty lód, że minięcie Hornu nie zostało nawet zauważone.

Jako znaczące zapisało się dopiero podejście następnego dnia do amerykańskiej Stacji Palmera położonej na wyspie Anver, gdzie można było spokojnie wypocząć stawiając jacht przy niewielkim, ale bezpiecznym pirsie.

W dalszej drodze wyprawa wplynęła do wnętrza ogromnego krateru wyspy Deception, aby udzielić pomocy belgijskiemu jachtowi *TRISMUS* uszkodzonemu przez lody. Postój ten trzeba było przerwać po paru godzinach, bo zaczęła się śnieżna zawieraja i sztorm tak silny, że kotwica nie mogła utrzymać jachtu.

Ostatnim postojem przed opuszczeniem Antarktyki była wizyta w rosyjskiej stacji Bellingshausena na wyspie Króla Jerzego w archipelagu Szetlandów Południowych.

W dalszą drogę wyruszone 14 marca 1976 roku w o wiele lepszych warunkach, bo w tym czasie pogoda bardzo się poprawiła i taka towarzyszyła nam już przez całą drogę do Port Stanley, leżącego na Falklandach. Etap ten zakończył się 20 marca 1976 roku. Ponieważ zadaniem tego etapu było dotarcie do brzegów Antarktydy, więc droga wokół Hornu miała nietypowy charakter, bo nie prowadziła Cieśniną Drake'a, lecz przez wody leżące między brzegiem Antarktydy a grupami wysp Biscoe, Palmersa i Szetlandów Południowych.

Dlatego też można w tym okążeniu Hornu wyodrębnić trzy charakterystyczne momenty:

Pierwszy to osiągnięcie w drodze na południe szerokości geograficznej Hornu po stronie zachodniej, czyli na Pacyfiku, co miało miejsce 28 lutego 1976 roku na pozycji 56°15'S, 88°21'W. Drugi to przekroczenie południka Hornu, co nastąpiło 8 marca na pozycji 66°41'S, 88°21'W. Trzeci to osiągnięcie w drodze na północ szerokości geograficznej Hornu już na Atlantyku, co miało miejsce na pozycji 55°27'S i 58°28'W, dnia 18 marca 1976 roku.

GEDANIA przebyła w tym czasie 2080 mil morskich. W ciągu całego rejsu jacht przebył około 30 tysięcy mil.

Osiągnięcia

Nie odnosząc się tutaj do całości „Wyprawy do obu Ameryk”, a tylko do opisanego powyżej etapu, za niewątpliwe osiągnięcia można uznać:

- pierwsze i jedyne jak dotąd w dziejach żeglarstwa dotarcie za koło podbiegunowe w jednej wyprawie na tym samym jachcie i z tą samą załogą;

- dziewicze w skali światowej sforsowanie jachtem żaglowym przesmyków między wyspami antarktycznymi a kontynentem Antarktydy;

- wizytowanie w jednej podróży jachtem trzech stacji polarnych;

- szóste polskie opłynięcie jachtem przylądka Hornu.



W tamtym pamiętnym rejsie *GEDANIA* przepłynęła 30 tys. mil