

W 2004 roku Wojewoda Kujawsko-Pomorski Pan Romuald Kosieniak wyróżnił „Za szczególne osiągnięcia żeglarskie na morzu”

kapitana Bronisława Radlińskiego

za rejs na jachcie Solanus wzdłuż zachodniego wybrzeża Grenlandii i dotarcie do szerokości geograficznej 79°05' N.

„Solanus na Wschodniej Grenlandii”

autor: Bronisław Radliński

"Żeglowanie za kołem podbiegunowym ma urok świeżości odkrywanego świata, a krajobrazy, jakie się tam widuje, są rzadkiej piękności. Kto raz zakosztował takiej żeglugi, będzie tam ciągle wracał myślami i będzie marzył, by tam jeszcze pożeglować." - Dariusz Bogucki "Jachtem na wody polarne"

I tak też się stało, bowiem minęły dwa lata od ostatniej wyprawy wokół Svalbardu, kiedy podjęliśmy decyzję o zorganizowaniu kolejnego rejsu, tym razem wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii.

Przez kilka miesięcy, każdą wolną chwilę od pracy zawodowej, poświęciliśmy na przygotowanie jachtu do rejsu. Ważną sprawą było zorganizowanie środków finansowych na wyprawę, co wiązało się ze znalezieniem przychylnych temu przedsięwzięciu sponsorów. W dużej mierze pomógł nam macierzysty klub RTW Bydgoscia - Kabel, który udostępnił nam jacht na trzy miesiące, wyłączając go na cały sezon z rejsów klubowych. Ostateczny termin wyjścia, ustaliliśmy na dzień 2 lipca 2003 r. Mieliśmy poważne obawy, czy wszystko zdołamy przygotować na czas. Jednak "Magiczna Północ" zmobilizowała nas do maksymalnego wysiłku i zgodnie z założeniami w środę 2 lipca o godzinie 1800 oddaliśmy cumy od nabrzeża Jachtklubu Stoczni Gdańskiej.

6 lipca, niedziela, godzina 1500, zacumowaliśmy w basenie jachtowym w Kopenhadze. Odwiedziliśmy sklep z wydawnictwami kartograficznymi, w którym kupiliśmy potrzebne nam mapy rejonu Grenlandii Wschodniej. Niestety nie udało nam się kupić wszystkich map, które chcieliśmy. Brakuje map: Jan Mayen, podejścia do Scorebysundu i Angmagssalik. Mieliśmy wtedy nadzieję, że kupimy je na Szetlandach. Nazajutrz wyszliśmy z Kopenhagi przy wietrze zachodnim o sile 3 do 4 B. Szliśmy pod pełnymi żaglami, półwiatrem, z prędkością 4,5 węzła. Po dwóch dobach żeglugi o godzinie 1445 dotarliśmy do portu Skagen.

Mieliśmy duże trudności ze znalezieniem miejsca do cumowania z powodu bardzo dużej ilości jachtów znajdujących się w porcie. Ostatecznie stanęliśmy long side do norweskiego, drewnianego kutra. Jak w wielu innych portach w Skagen życie towarzyskie na jachtach toczy się do późnych godzin nocnych.

10 lipca, czwartek, godzina 1045, odchodzimy od burty naszych sąsiadów podchodząc do stacji paliwowej, znajdującej się w basenie rybackim. Zatankowaliśmy około 100 litrów paliwa i przy wspaniałej pogodzie obraliśmy kurs na Szetlandy. Jednak długo nie cieszyliśmy się piękną



pogodą, ponieważ następnego dnia o godzinie 1800 siła wiatru wzrosła z 6 do 8 B w porywach do 9 B z kierunku zachodniego skręcającego na północny. Sytuacja taka utrzymywała się aż do niedzieli do godziny 0300. Skagerak dał nam odczuć, że i on w tej wyprawie ma coś do powiedzenia. Około godziny 0800 wiatr zdecydowanie osłabł do 2 B skręcając na SE.

16 lipca, środa, godzina 1030, weszliśmy do portu Lervick na Szetlandach. Zacumowaliśmy w głównym porcie w centrum miasta. Podczas zwiedzania miasta szukamy miejsca, w którym można skorzystać z Internetu i zobaczyć jaka sytuacja lodowa panuje na wschodnim wybrzeżu Grenlandii, na dzień ukazania się mapki lodowej. Po znalezieniu kawiarenki internetowej, okazało się, że można skorzystać z Internetu, ale nie można skorzystać z drukarki, bo właśnie się zepsuła. Odrysowaliśmy z ekranu mapkę Jan Mayen oraz sytuację lodową wschodniego wybrzeża Grenlandii, która nie była pocieszająca, ale czas w jakim tam mieliśmy dotrzeć był dość odległy i wszystko mogło się jeszcze zmienić. Mieliśmy cichą nadzieję, że dokładny wydruk mapki lodowej z Internetu, uzyskamy na Wyspach Owczych.

W czwartek o godzinie 1350 wyszliśmy z portu Lervick, by po niecałych dwóch dobach, zacumować na Wyspach Owczych w Torshavn. Podejście do Wysp Owczych oraz wejście do samego portu odbywało się w bardzo gęstej mgłę. Widoczność wynosiła około 50 m. Nie było nam dane obejrzeć piękna górzystych krajobrazów wyspy. Następnym etapem wyprawy była mała wysepka Jan Majen na Morzu Grenlandzkim w odległości około 600Mm od Wysp Owczych. Aby do niej dotrzeć czekał nas prawie tygodniowy "przełot" non stop. W związku z tym, dokonaliśmy skrupulatnego przeglądu technicznego jachtu, zatankowaliśmy do pełna paliwo i wodę i 20 lipca o godzinie 1730 wyszliśmy w morze. W trakcie rejsu ciągle towarzyszyła nam gęsta mgła, jednak w miarę przemieszczania się na północ, mgła stopniowo ustępowała. Nareszcie doświadczamy żeglugi w dobrych warunkach pogodowych, pozwalających utrzymać korzystny kurs do celu. Na pozycji 64*00'N 01*50'W o godzinie 0430 zaobserwowaliśmy stado wielorybów, które towarzyszyły nam w żegludze przez kilka godzin. Wieloryby często przecinały nam linię kursu tuż przed dziobem, ale nigdy nie musnęły nawet poszycia jachtu.

24 lipca, czwartek, godzina 1333, przekroczyliśmy koło podbiegunowe 66*33'N. Na pokład Solanusa przybył Jego Wysokość Neptun, odprawiając chrzest polarny czterem członkom załogi. Pięciu ma to już za sobą, dwóch od 1997 r. po wyprawie wokół Islandii i trzech od 2001 r. po wyprawie wokół Svalbardu. W sobotę około godziny 1600 zbliżyliśmy się do zachodnich wybrzeży wyspy Jan Mayen. Widoczność była w miarę dobra. Przez jakiś czas szukaliśmy kotwiczowiska zaznaczonego na mapce, którą otrzymaliśmy drogą elektroniczną od żeglarzy z Bydgoszczy. Oryginalnej mapy nie posiadaliśmy, gdyż była to jedna z trzech, których nie udało nam się kupić podczas pobytu w Kopenhadze. Niestety pozycja kotwiczowiska naniesiona na mapkę z e-maila była zbyt niedokładna, co spowodowało, że musieliśmy szukać go płynąc wzdłuż brzegu wyspy w bardzo małej odległości, prowadząc dokładną obserwację wzrokową. Poszukiwanie zakończyło się jednak pełnym sukcesem! O godzinie 1900 przy silnym wietrze wschodnim, weszliśmy do małej zatoczki, sondując intensywnie dno, aby na głębokości około 5m rzucić kotwicę. Zakotwiliśmy w odległości kilkudziesięciu metrów od skalistego wybrzeża wyspy, przechodzącego w łagodne wysokie wzgórza od strony wschodniej, aż do strony południowej, porośniętej zielonym mchem. Podczas zwiedzania wyspy, fotografujemy najciekawsze miejsca.

25 lipca, piątek, godzina 2030, podnosimy kotwicę i bierzemy kurs na północ z zamiarem dotarcia na najwęższą szerokość geograficzną wschodniego wybrzeża Grenlandii.



28 lipca, poniedziałek, godzina 0900, na pozycji 71°37'N 10°37'W, wachta pełniąca służbę melduje o pojawieniu się pierwszych kawałków drobnego lodu, poprzedzonego długimi smugami gryzu lodowego. Na domiar złego, gęsta mgła ogranicza widoczność do około 50 m. Z prawej burty słychać było wyraźny łoskot tłukących o siebie kawałków kry lodowej i typowy odgłos przyboju. Wiatr ucichł zupełnie. Nie ulegało wątpliwości, że trafiliśmy na okazałych rozmiarów pak lodowy. Ze względu na bardzo złą widoczność, dokładne określenie jakich pak jest rozmiarów, było nie możliwe. Postanowiliśmy rzucić żagle i wolno iść na silniku ze względu na większą możliwość jakiegokolwiek manewru w razie nagłego pojawienia się większych kawałków lodu lub gór lodowych. Byliśmy zdziwieni, że już 70Mm na NW od Jan Mayen pojawił się pak lodowy. Mapa lodowa Danish Meteorological Institute, którą zdobyliśmy w Tors-havn, nie obejmowała akwenu wyspy Jan Mayen.



Płynąc z małą prędkością mogliśmy dobrze przyjrzeć się mijanym, coraz większym bryłom lodu. Szczęśliwie droga przed nami nadawała się jeszcze do żeglugi i mogliśmy poruszać się do przodu bez zdecydowanych zmian kursu.

O godzinie 2000 pozycja jachtu wynosiła 71°56,5'N 11°26,9'W, widoczność nadal bardzo słaba, gęsta mgła utrzymywała się już od kilkunastu godzin. Zauważyliśmy, że przed dziobem jak i za rufą zaczynają zbierać się duże ilości kry lodowej znacznych rozmiarów i jak grzyby po deszczu wyrastają coraz większe i wyższe góry lodowe, przemieszane z gruzem i tłuczniem lodowym. Stało się jasne, że znaleźliśmy się w bardzo dużym paku lodowym, czego najbardziej obawialiśmy się w tym rejsie. Powoli zaczęliśmy rozglądać się za drogą wyjścia, manewrując między bryłami lodu i ocierając się o nie burtami. W takich warunkach każda wąska szczelina w tak gęstym paku to droga ucieczki jachtu przed całkowitym zamknięciem w lodach i ostatecznym zniszczeniem przez napierające masy lodu. O godzinie 0000 udaje nam się wyjść z tego zabójczego labiryntu. Postanawiamy zawrócić na Jan Mayen, aby odczekać moment przesunięcia się paku lodowego bardziej na południe. Mamy nadzieję nawiązania kontaktu z Norwegami w celu otrzymania od nich najbardziej aktualnych informacji, dotyczących sytuacji lodowej Morza Grenlandzkiego wraz z jego wybrzeżami.

29 lipca, wtorek, godzina 1220, ponownie kotwiczymy w zatoczce wyspy Jan Mayen. Nawiązujemy łączność z Norweską stacją polarną, znajdującą się na wschodniej stronie wyspy i pytamy Norwegów, czy istnieje możliwość odwiedzenia ich w stacji i skorzystania z Internetu. Norwegowie wyrazili zgodę na naszą wizytę deklarując pomoc w miarę ich możliwości. Niedługo potem z pokładu jachtu obserwujemy jadący w kierunku zatoki samochód terenowy. Ja i trzech członków załogi udajemy się pontonem na ląd, gdzie czeka już na nas samochód. Wsiadł z niego sympatyczny Norweg, który intensywnie gestykulując zaprasza nas do samochodu. Ruszamy w drogę do stacji polarnej. Po zwiedzeniu stacji, skorzystaliśmy z uprzejmości gospodarzy i zażyliśmy gorącej kąpieli. Później zajrzeliśmy do Internetu na stronę Danish Meteorological Institute, na której znaleźliśmy mapkę lodową Grenlandii na dzień 27 lipca. Po jej wydrukowaniu, przyjrzeliliśmy się jej z uwagą, ponieważ okazało się, że osada Scorabysund i część wybrzeża aż do 74°N jest wolna od lodu. Chwilę później podejmujemy decyzję, że płyniemy do Scorabysund, a później wzdłuż wolnego od lodu wybrzeża jak najdalej na północ.



31 lipca, czwartek, godzina 1145, opuszczamy kotwiczowisko przy Jan Mayen by 3 sierpnia o godzinie 1130 stanąć w zatoce Rosenvinge Bugt, nad którą leży osada Scorabysund. Meldujemy się u miejscowego zarządcy, od którego otrzymujemy mapkę lodową Grenlandii oraz mapkę

synoptyczną tego rejonu. Tankujemy wodę, paliwo, przeglądamy olinowanie i silnik oraz zwiedzamy osadę.

5 sierpnia, wtorek, godzina 1840, wyszliśmy ze Scoresbysund przy pięknej słonecznej pogodzie. Temperatura powietrza 14°C, siła wiatru 1 B. Płyniemy na silniku z prędkością 6 węzłów. Mijamy potężne góry lodowe, które w odstępach kilkudziesięciu metrów, jedna za drugą wolno dryfują w kierunku otwartego morza. Ich piękno uwieczniamy, fotografując je w całej okazałości. Od godziny 2400 płyniemy wzdłuż półwyspu Liverpool Land w odległości około 6Mm, pociętego niezliczoną ilością przepięknych fiordów, z nad których wyrastają wysokie skaliste ośnieżone szczyty. Następnego dnia o godzinie 2000 na pozycji 71°30'N 21°30'W, mijamy lewą burtą Carlsberg Fiord. Żeglujemy ostrożnie między "wędrującymi" górami lodowymi i dość okazałymi growlersami przebijając się ciągle na Północ.

7 sierpnia, czwartek, godzina 0330, wchodzimy w dość luźny pak lodowy, ale przy bardzo dobrej widoczności udaje nam się go przejść bez większego problemu.

8 sierpnia, piątek, godzina 0730, kotwiczymy w cieśninie Young Sund, nad którą leży Duńska stacja polarna Daneborg. Po upływie dwóch godzin postoj, odwiedzili nas goście ze stacji, którzy oświadczyli nam, że znajdujemy się na terenie bazy wojskowej i właściwie nie powinniśmy schodzić na ląd, chyba że bezwzględnie potrzebujemy pomocy medycznej. Po siedmiu godzinach kotwiczenia, zdecydowaliśmy się wyjść w morze i nie niepokoić dłużej Duńczyków. Niestety silny wiatr z SE zmusił nas do powrotu na kotwicowisko, na którym stoimy do następnego dnia. O godzinie 1430 dość wysoka martwa fala wdzierająca się do cieśniny, spowodowała zerwanie się łańcucha kotwicznego, skutkiem czego nasza główna kotwica zostaje na dnie cieśniny. Bezwzględnie jesteśmy zmuszeni wyjść w morze. O godzinie 1515 idziemy bardzo blisko wybrzeża - około 3Mm. Według informacji przekazanych nam przez pracowników stacji 10Mm od brzegów półwyspu Wollaston Forland i wyspy Shannon zbiera się duża ilość obszernego paku lodowego, dlatego też bezpieczniej jest płynąć bliżej brzegu. Lewą burtą mijamy półwysep Wollaston Forland. Wchodzimy między wyspy Sabineo i Pendulum Oer do zatoki Hochstetterbugten. Następnie płyniemy cieśniną Shannon Sund mijając prawą burtą wyspę Shannon.

10 sierpnia, niedziela, godzina 2400, pozycja 76°02'N 19°11'W, wpływamy do zatoki Dove Bugt przechodząc między wybrzeżem Adolf S. Jensen Land i wyspą Store Koldewey.

11 sierpnia, poniedziałek, godzina 1030, na pozycji 76°46'N 18°40'W, rzucamy kotwicę w małej zatoczce Danmarkshavn, nad którą znajduje się Duńska stacja polarna. Pontonem udajemy się na brzeg, aby złożyć Duńczykom wizytę w celu zorientowania się jakie są możliwości uzyskania informacji o stanie zalodzenia wschodniego wybrzeża Grenlandii powyżej 77°N. Mieliliśmy też nadzieję, że uda nam się kupić paliwo do jachtu oraz skorzystać z gorącej kąpieli, o której marzymy już od dłuższego czasu. Duńczycy witają nas



z wielkim entuzjazmem i wielkim zdziwieniem, że tak daleko na Północ zawinął jacht żaglowy. Z paliwem nie ma żadnego problemu, możemy tankować ile tylko zdołamy pomieścić w zbiornikach i to za darmo! Gorzej z uzyskaniem mapki lodowej Grenlandii, ponieważ Internet owszem jest, ale przez łącze satelitarne. Duńczycy powiedzieli nam, że informacje dochodzą bardzo wolno i wydrukowanie mapki trwałoby kilkadziesiąt minut, a koszt każdej minuty jest bardzo wysoki. Dowiedzieliśmy się także, że tego samego dnia ze stacji Nord, najdalej wysuniętej na Północ Grenlandii, przyleci czarterowy samolot z ekipą pracowników tamtejszej stacji, którzy na pewno będą posiadać materiały filmowe, przedstawiające sytuację lodową Grenlandii do 80° szerokości północnej. Po wylądowaniu samolotu na pokładzie Solanusa gościmy sympatycznego Duńczyka, który prezentuje nam przywiezione materiały filmowe. Wynika z nich jednoznacznie, że do 80°N woda nie jest żeglowna. Mimo to podejmujemy decyzję, że płyniemy dalej na północ, aż do momentu kiedy sami stwierdzimy, że dalej już się nie da.

12 sierpnia, wtorek, godzina 1720, żegnamy przyjazny Danmarkshavn, podnosimy kotwicę i ruszamy na północ.

W środę jesteśmy na pozycji 77°32,5'N 17°36,7'W. O godzinie 0500 znowu dopada nas gęsta mgła, z której tuż obok jachtu wyłaniają się potężne góry lodowe, jedna za drugą. Godzina 2310 pozycja 78°34,7'N 16°07'W, przebijamy się przez duże pole lodowe, płynąc tylko na fok i bezanie z prędkością 4,5 węzła. Widoczność poprawia się do około 5Mm. Zauważamy co raz to większe ilości gęstego paku lodowego, wokół którego torujemy sobie drogę w bezpiecznej odległości.

14 sierpnia, czwartek, pozycja jachtu 79°05'N 14°56,3'W. O godzinie 0915 drogę zagradza nam zwarty pak lodowy, sześć do siedmiu dziesiątych, który wydaje się całkowicie nieprzenikalny. Składa się z wieloletniego lodu, wystającego z wody na wysokość czterech do pięciu metrów. Siłą rzeczy skraca on horyzont i nawet wzrokiem nie sposób przebić się przez ten chaos lodu. Obserwowaliśmy pokrywę lodową z pewnej odległości i odnieśliśmy wrażenie, że płynąc w bezpośredniej bliskości lodu, zdołamy wcisnąć się dalej. Okazało się jednak, że nie było takiej możliwości. Podjęliśmy jedno-myślnie decyzję - wracamy.

19 sierpnia, wtorek, wchodzimy ponownie do Scoresbysund. Przybyliśmy tu głównie po to, aby zatankować paliwo. Przy silnym wietrze północnym operacja ta jest dość niebezpieczna, ponieważ mała kotwica nie trzyma dna i jacht powoli spychany jest na skały. Na szczęście wiatr jest po naszej stronie i odpycha nasz okręt od brzegu.

Pontonem wywozimy długie cumy na brzeg, obkładając je na jego wystającym betonowym malutkim pirsie. Teraz jacht stoi na bezpiecznej głębokości w obrębie dziesięciu metrów od brzegu, tańcząc żwawo na cumach. Tankowanie paliwa odbyło się w miarę bezpiecznie.

24 sierpnia cumujemy przy niewielkim nabrzeżu uroczego porciku Angmagssalik. W stosunku do osad, które odwiedziliśmy dotychczas jest on metropolią wschodniego wybrzeża Grenlandii. Port leży nad ciasną zatoczką Kong Oscar Havn dużej wyspy Angmagssalik, otoczonej cieśninami, Sermilik, Ikasartivag i Angmagssalik Fiord. Tylko 8 procent całej ludności Grenlandii zamieszkuje jej wschodnie wybrzeże, a największe ich skupiska to właśnie Angmagssalik i Scoresbysund. Panuje tu spory ruch turystyczny. Widać głównie Duńczyków, Niemców i Anglików. Ostatni postój na Grenlandii jest krótki. W morze wychodzimy następnego dnia o godzinie 2015, kierując się na stolicę Islandii Reykjavik, do którego docieramy po trzech dobach to jest 29 sierpnia. Przez ten czas, wiał korzystny północno - zachodni wiatr o sile od 3 do 5 B, który pozwalał nam rozwijać średnią prędkość 6 węzłów, zupełnie przyzwrotną jak na stalowy jacht. Przed wyjściem z Reykjaviku część załogi odbyła wspaniałą wycieczkę w głąb wyspy. Podziwiali tam gorące gejzery. Odwiedzili słynny Gullfoss - wspaniałą wodospad na rzece Hvita oraz najstarszy parlament świata, jakim jest Althing w dolinie Thingvellir.

31 sierpnia, niedziela, godzina 1815, przy fatalnej pogodzie: mgle i gęstej mżawce Solanu opuszcza Reykjavik. Zaczyna się dosyć długi odcinek drogi powrotnej, bowiem postanawiamy nie zatrzymywać się już ani na Wyspach Owczych ani na Szetlandach, tylko płynąć prosto do Skagen. Po dziesięciodobowej żegludze przez Atlantyk i Morze Północne, 10 września o godzinie 1830 zawijamy do Skagen. Tym razem staliśmy w obecności tylko kilku jachtów, ponieważ jest tu już dawno po sezonie turystycznym. Do Polski mamy tzw. "żabi skok" - tylko 343 Mm.

11 września, czwartek, godzina 1950, żegnamy opustoszały Skagen, i ruszamy w dalszą drogę do domu.

14 września, niedziela, Solanus melduje się w Łebie, a następnie 18 września w Górkach Zachodnich. Kończymy wyprawę po przebyciu 6155 Mm w ciągu 79 dni.

Trasa rejsu: Górki Zachodnie, Kopenhaga, Skagen, Szetlandy, Wyspy Owcze, Jan Mayen, Scoresbysund, Daneborg, Danmarkshavn, dojskie do 79°05'N, Scoresbysund, Angmagssalik, Reykjavik, Górki Zachodnie.

