

## „Na kursie Narwik” Aleksander Kaszowski

Kiedy obecnie wychodzimy na morze, to choć nadal potrzebna jest bogata wiedza i doświadczenie by bezpiecznie żeglować, to nawigacja – często przyczyna siwych kapitańskich włosów, nie stanowi problemu - GPS często wzbogacony radarem pozwala na śledzenie pozycji jachtu z niewyobrażalną kiedyś precyzją. Tylko pozostaje mieć nadzieję, że cudowne te urządzenia są niezawodne, bo wypadku ich uszkodzenia wielu żeglarz, niepamiętających dawnych czasów, poczułoby się tak, jak przysłowiowe dziecko we mgle.

Kiedy w 1992 roku kapitan Edmund Kunicki planował rejs do Narviku to wyposażenie nawigacyjne nowobudowanego „Solanusa” ograniczało się do kompasów magnetycznych z ogromną dewiacją i namiernika. Kapitan Kunicki był świetnym nawigatorem, a i praktykę morską miał odpowiednią, więc zdecydował się na trudniejszy wariant rejsu: do Narviku postanowił iść wśród skalistych wysepek Indrelei i dodatkowo odwiedzić Lofoty. Zamierzenie było ambitne i skala trudności rejsu bardzo wysoka.

Na pokładzie „Solanusa”, który 6 sierpnia wypłynął z Górek Zachodnich, oprócz kapitana była załoga w składzie: Zbigniew Urbanyi – I oficer, Zbigniew Wodniak – II oficer, Zbigniew Szim – III oficer, Henryk Lewandowski – bosman, Grzegorz Kul – załoga.

Droga do pierwszego portu na drodze Solanusa – Skagen – uświadomiła załodze, że trudności i przeszkód w tym rejsie nie zabraknie. Nie chodziło o przeciwny wiatry i sztorm przed wejściem do portu, ale o kłopoty z kompasami i silnikiem.

Oba kompasy, nie tylko miały wielkie odchylenia od północy magnetycznej, ale w stopniu rzadko spotykanym wskazania ich znacznie się różniły. Silnik, który na nowym jachcie winien być sprawny, całkowicie stracił olej. Z silnikiem dali sobie radę. Nie z takich opresji wychodził bosman, Lewandowski, lecz kompasy pozostały ogromnym utrudnieniem w żegludze do końca rejsu. Gdy sztorm się wydmuchał, rankiem 12 sierpnia „Solanus” wyszedł ze Skagen i pożegłował w kierunku Lillesand. Na ciężki sztorm nie czekali długo. Kierując się wyczuciem i gwiazdami gnali na północ do chwili ujrzania zarysów wysokiego brzegu. Latarnia Oksoy uświadomiła im, że znaleźli się 60 mil na zachód od Lillesand. Przy takich kompasach to i tak nieźle.

W Lillesand złożyli wieńce pod pomnikiem upamiętniającym słynny polski okręt podwodny „Orzeł”. Ale tu, w spokojnym cichym porcie rozegrał się kolejny dramat. Okazało się, bowiem, że zginęły pieniądze jachtowe, całe 2000 dolarów. To, że nie wrócili, lecz postanowili płynąć dalej, mając do dyspozycji tylko marne zaskórniaki, świadczy o determinacji kapitana i załogi.

Po wyjściu w morze dopadł jacht kolejny, ciężki, przeciwny sztorm, który osłabł dopiero 17 sierpnia i zmienił się w silny przeciwny wiatr. Cały ten trudny czas uparcie halsowali, a gdy wiatr zupełnie osłabł korzystali z pomocy silnika, nadal gubiącego olej i kopcącego



niemiłosiernie, 19 sierpnia minęli 60 równoleżnik, byli, zatem niedaleko Bergen, gdy w nocy rozpięta się piekło.

Potężny wichur o sile 11 st. B., przy niemal nieprzydatnych kompasach nakazał kapitanowi skierować jacht na pełne morze. Gdy wichura się skończyła poszli ponownie na północ wspierani przez kopcający silnik. Po prawej burcie niezmiennie można było podziwiać górską panoramę Norwegii. Zaczyna dramatycznie brakować oleju.

Kapitan decyduje się wejść do zatoki Kvitholm, gdzie wzbudzili zainteresowanie setek rybaków i dostali 20 litrów oleju, który umożliwia dotarcie do niedalekiego Kristiansundu. Tam kapitan Kunicki decyduje się pójść szkiełkami, słynną Indreleię. Przed „Solanusem” tylko „Swarożyc” w 1967 i „Alf” poszli tą drogą. Kapitan Kunicki prowadził jacht kierując się tykami, stawami światłami nawigacyjnymi.

Często wichur zagradzał im drogę, ciągła uwaga i napięcie dwukrotnie kazało im stanąć w postój, zaś kolejny przeciwny wichur zatrzymać w dniu 24 sierpnia w małej przystani Besaker. Po chwili wytchnienia płyną dalej. Niektóre przesmyki, zwane bramami Indrelei, mają szerokość niecałych dwóch kabli, Przechodząc pod ogromnym mostem i zatrzymują się w Rörvik, potem w Tjötta i wreszcie Sandnessjön.

Bez przerwy gnębią ich przeciwny wichury lub całkowite flauty, cały czas pilnują by nie zejść z wąskiego i krętego farwatu. Wreszcie 28 sierpnia koło wysepki Vikingen, na której ażurowy globus wyznacza szerokość 66 stopni 33 minuty, przekraczają krąg polarny, ze stosownym w tym miejscu chrztem polarnym.

Następnego dnia po nocnym postoju w marinie w Bodø uczcili w czasie wichury i lodowatych szkwałów deszczowych pamięć marynarzy „Chrobrego” rzucając w miejscu jego zatonięcia wieniec.

Po dziewięciu dniach żeglugi w skalnym labiryncie weszli do Ofotjordu, przy którego końcu leży Narwik – cel ich wyprawy Cumują tam 31 sierpnia przy reprezentacyjnym nabrzeżu. W czasie postoju w Narwiku uczcili pamięć żołnierzy Brygady Podhalańskiej i załogi niszczyciela „Grom”, składając jeden wieniec na cmentarzu Haakvik, drugi zaś na wodach Rombakfjordu.

Kiedy rankiem 4 września opuszczali gościnny Narwik szalała śnieżycyca, a potem drogę zastawił im spadowy wiatr, pod który trzeba było się przebijać by popołudniu zacumować przy królewskim nabrzeżu Svolvaer – stolicy Lofotów. Byli pierwszym polskim jachtem, który tutaj zawinął.

Wychodzili w morze następnego dnia w nadziei, że uda się jednym skokiem dotrzeć do Górek. Jesień 1992 roku pozostała w pamięci żeglarzy z powodu ciężkich sztormów z ćwiartek południowo – zachodnich i sztormy te oczywiście nie ominęły „Solanusa”.

Po dwóch pomyślnych dniach szybkiej żeglugi zaczęło się. Przez trzy doby szaleje sztorm. Są godziny, że nie da się żeglować i trzeba stawać w dryf. Kiedy wreszcie wiatr osłabł i zanikł zupełnie kapitan decyduje się na postój w Kristiansandzie. Tu rozrusznik odmówił posłuszeństwa. Bez silnika rejs przedłużył się ponad wszelką miarę. Próbuje go naprawić, nie mieli przecież pieniędzy na zakup nowego. Mijają dni ciężkiej nadaremnej pracy, gdy niemal cudem spotykają polskiego trenera norweskich zapaśników, który pożyczył brakujące pieniądze.

Wyszli w morze dopiero 15 września. Droga do Skagen trwała niemal 14 dni i była drogą przez mękę, pełną sztormów, awarii żagli i silnika i forsownej żeglugi. Dopiero 28 września mogli w porcie zmyć sztormową sól. Potem było spokojniej. Jeszcze krótki postój w Helsingørze i wreszcie 2 października „Solanus” cumuje w Gdyni. Rejs trwał ponad 57 dni i jacht pokonał 3295 mil morskich. W czasie tego trudnego i wyczerpującego rejsu kapitan Kunicki udowodnił, że nie tylko jest znakomitym nawigatorem, ale również potrafi stawić czoła wszelkim przeciwnościom. Nic dziwnego, że otrzymał wyróżnienie honorowej nagrody Rejsu Roku 1992.