CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ

Tytuł opracowania:

# SPRAWOZDANIE OGOLNE
# Z WYPRAWY JACHTU "GEDANIA"
# DO OBU AMERYK

Numer dokumentu

RP3 - 76
R - 006

o1-o1-o11

| CENTRUM TECHNIKI OKRĘTOWEJ | RP3 - 76 / R - 006 | Strona 1 Liczba stron 43 |
|---|---|---|

# SPRAWOZDANIE OGÓLNE
# Z WYPRAWY JACHTU "GEDANIA"
# DO OBU AMERYK

**Nr zlecenia :** 4.805.059

**Nr klasyfikacyjny dokumentu**

| | Imię i nazwisko | Data | Podpis |
|---|---|---|---|
| **Opracował /-li/** | dr inż. D. Bogucki | 28.09.76 | |
| | | | |
| | | | |
| **Prowadzący zlecenie** | dr inż. D. Bogucki | 28.09.76 | |
| **Kierownik pracowni** | mgr inż. R. Klawisz | 28.09.76 | |

SPIS TREŚCI


| | | STRONA |
|---|---|---|
| 1. | Wprowadzenie | 3 |
| 2. | Cele wyprawy | 4 |
| 3. | Struktura organizacji wyprawy | 6 |
| 4. | Założona trasa wyprawy | 7 |
| 5. | Środki techniczne i finansowe | 10 |
| 6. | Budowa jachtu | 13 |
| 7. | Przygotowanie załogi i wyposażenia | 14 |
| 8. | Sytuacja prawna wyprawy | 17 |
| 9. | Zmieniony plan wyprawy | 18 |
| 10. | Przebieg realizacji wyprawy | 21 |
| 11. | Wyniki sportowe wyprawy | 32 |
| 12. | Prace naukowe i inne zadania | 33 |
| 13. | Kontakty z ośrodkami polonijnymi | 34 |
| 14. | Zainteresowanie wyprawą | 36 |
| 15. | Pomoc ze strony polskich placówek i przedsiębiorstw | 38 |
| 16. | Stan techniczny jachtu i wyposażenia | 40 |
| 17. | Parę słów o załodze | 42 |
| 18. | Zakończenie | 43 |

1. WPROWADZENIE

Wśród rozlicznych kierunków działania, intensywnie rozwijającego się żeglarstwa polskiego, na szczególną uwagę zasługuje kierunek który można określić żeglarstwem polarnym. Właśnie Polacy, jak żaden inny żeglarski naród , skierowali swoją uwagę i włożyli wiele wysiłku w organizowanie wypraw żeglarskich na wody dalekiej północy. Niemały udział w tej działalności mają żeglarze gdańscy. Jachty gdańskich klubów "Kismet", "Freya" i "Probus" docierają do Wysp Owczych i do Islandii, a jako pierwsze w historii żeglarstwa polskiego jachty "Freya", "Swarożyc" "Mestwin" i "Alf" docierają do Zachodniej Grenlandii, Spitsbergenu, Jan Mayen i Murmańska. Tak więc wielu kapitanów jachtowych i spora grupa żeglarzy zdobyła doświadczenie w żegludze polarnej a większość dostępnych żeglarzom obszarów wód arktycznych zostało przez gdańskich żeglarzy spenetrowanych. Pozostały jednakże i obszary dziewicze a przedewszystkim najtrudniejsza żeglarsko trasa prowadząca przez Przejście Północno-Zachodnie pośród Arktycznego Archipelagu Kanadyjskiego oraz dalekie morza wokół Antarktydy. Nic więc dziwnego że zrodziła się myśl aby podjąc próbę sforsowania tych właśnie dalekich regionów i to w jednej wyprawie. Koncepcja takiej wyprawy została opracowana w Yacht Klubie Stoczni Gdańskiej i przedłożona Radzie Rozwoju Żeglarstwa Województwa Gdańskiego, przy gorącym poparciu ze strony Redakcji Głosu Wybrzeża.

Rada Rozwoju Żeglarstwa Województwa Gdańskiego pod przewodnictwem Towarzysza Tadeusza Bejma I Sekretarza KWPZPR, oraz Wojewody Gdańskiego Towarzysza Henryka Śliwowskiego po rozpatrzeniu koncepcji wyprawy zaakceptowała ją i objęła nad nią protektorat.

## 2. CELE WYPRAWY

Ustalone w ramach koncepcji wyprawy cele wyprawy były następujące:

- Dokonanie wyczynu sportowego polegającego na przepłynięciu jachtem żaglowym w trakcie jednej podróży, trasy wokół obu Ameryk przez Przejście Północno - Zachodnie w Arktyce Kanadyjskiej od północy kontynentu i Cieśninę Drake'a od południa kontynentu z uwzględnieniem dotarcia do Antarktydy.
- Prowadzenie badań naukowych na rzecz polskich instytucji naukowych, przemysłu okrętowego i morskiego szkolnictwa wyższego.
- Gromadzenie materiału dokumentacyjnego, filmowego i fotograficznego dla telewizji i popularyzacji odczytowej
- Prowadzenie akcji propagandowej o osiągnięciach społecznych, gospodarczych i sportowych Polski Ludowej.
- Prowadzenie akcji reklamowej na rzecz polskiego przemysłu okrętowego.

Poza tym wyprawa powinna odegrać pozytywną rolę w rozbudzaniu wśród społeczeństwa a szczególnie młodzieży, zainteresowania sprawami morza i gospodarki morskiej.

Idea wyprawy żeglarskiej do Arktyki i Antarktydy wokół obu Ameryk została także zaakceptowana i uzyskała poparcie ze strony Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, a szczególnie Pierwszych Sekretarzy Komitetu Wojewódzkiego Towarzysza Tadeusza Bejma i Towarzysza Tadeusza Fiszbacha.
Te pierwsze decyzje i postanowienia zapadły w lutym 1973 r. i to był realny początek przygotowań do wyprawy.

## 3. STRUKTURA ORGANIZACJI WYPRAWY

Rada Rozwoju Żeglarstwa Województwa Gdańskiego powierzyła organizację i przeprowadzenie wyprawy Yacht Klubowi Stoczni Gdańskiej który już uprzednio organizował wyprawy jachtowe na Islandię, Grenlandię, Spitsbergen i Jan Mayen. W Klubie sprawami organizacji wyprawy zajmował się Zarząd Klubu pod kierownictwem komandora Mieczysława Czarniawskiego oraz wyznaczony kierownik wyprawy Dariusz Bogucki.

Pierwszą sprawą, którą się zajęto było opracowanie trasy, oraz określenie środków technicznych i finansowych niezbędnych do zrealizowania wyprawy. Z przedstawionej przez kierownika wyprawy zamierzonej trasy, podanej szczegółowo w p.4 nin. Sprawozdania i analizy związanych z tym potrzeb technicznych wynikało, że żaden z dostępnych jachtów nie spełnia założonych warunków dla realizacji wyprawy. Rozważono wobec tego koncepcję budowy nowego jachtu o walorach zapewniających powodzenie przyjętemu zamierzeniu. Koncepcję tą wraz z preliminarzem kosztów przedłożono Radzie Rozwoju Żeglarstwa Województwa Gdańskiego, która na posiedzeniu w maju 1973 r zaakceptowała budowę nowego jachtu dla celów wyprawy. Określono przytym że jacht po powrocie z wyprawy powinien służyć szkoleniu żeglarskiemu oraz następnym wyprawom organizowanym w przyszłości.

Dalsze prace nad realizacją wyprawy prowadzone były równolegle w trzech głównych kierunkach to znaczy gromadzenie środków finansowych i technicznych, budowa jachtu oraz przygotowanie załogi i sprzętu dla wyprawy.

## 4. ZAŁOŻONA TRASA WYPRAWY

Po przeanalizowaniu warunków żeglugowych i meteorologicznych przyjęto, że trasa wyprawy będzie prowadziła z Gdańska przez Morze Bałtyckie, Cieśniny Duńskie, Morze Północne i Północny Atlantyk do Cieśniny Davisa pomiędzy Grenlandią i Ziemią Baffina. Następnie przez Morze Baffina wyprawa powinna dotrzeć do Cieśniny Lancaster gdzie rozpoczyna się Przejście Północno-Zachodnie w Arktycznym Archipelagu Kanadyjskim. Przejście miało być forsowane klasyczną drogą odkrytą przez Amundsena to jest przez Princ Regent Inlet i Cieśninę Bylota do Franklin Strait a dalej w zależności od warunków lodowych albo przez James Ross Strait wokół wyspy Króla Williama albo bezpośrednio przez Victoria Strait do Deare Strait i Coronation Gulf, a stąd przez Dolphin Strait oraz Amundsen Gulf na Morze Beauforta. Po sforsowaniu Przejścia Północno Zachodniego trasa miała prowadzić przez Morze Beauforta wzdłuż Alaski do Cieśniny Beringa. Po przejściu Cieśniny i Morza Beringa przewidziane było wydostanie się na Pacyfik drogą przez Unimak Pass w Archipelagu Aleutów. Stamtąd wzdłuż wybrzeży Alaski i Zachodniej Kanady miano posuwać się na południe. Po drodze w Vancouver przewidziany był postój dla przeprowadzenia remontu. Po wyjściu z Vancouver trasa miała prowadzić dalej Oceanem Spokojnym wzdłuż wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Meksyku do Galapagos a stamtąd przez Peru w Ameryce Południowej aż na Ocean Południowy gdzie przewidywano dotarcie przez Morze Bellingshausena do wyspy Adelaide w sąsiedstwie Ziemi Grahama na Antarktydzie. Miał to być najbardziej na południe położony punkt trasy. Założono dalej że droga powrotna będzie prowadziła Cieśniną de Gerlache'a między Antarktydą a Archipelagiem Palmera i dalej wzdłuż Południowych Szetlandów

i Cieśninę Drake'a na Atlantyk. Jak widać to z mapy na Rys. 1 żegluga wzdłuż brzegów Antarktydy obejmowała także okrążenie Przylądka Horn. Po wejściu na Atlantyk przewidziane było dotarcie do Wysp Falklandzkich i dalej żegluga na północ wzdłuż brzegów Argentyny, Brazylii i Venezueli do Morza Karaibskiego. Po przejściu Morza Karaibskiego przewidziane było dotarcie do Nowego Jorku drogą przez Bermudy. Z Nowego Jorku wzdłuż wybrzeży Stanów Zjednoczonych i koło Nowej Funlandii droga prowadzić miała przez Północny Atlantyk, Kanał La Manche, Morze Północne, Kanał Kiloński i Bałtyk z powrotem do Gdańska. Długość trasy obliczono na około 30000 Mm zaś niezbędny czas na jej pokonanie oszacowano na 14 mies. Termin wyruszenia postanowiono przy tym dobrać tak, aby forsowanie Przejścia Północno-Zachodniego przypadło na miesięce sierpień i wrzesień, zaś żegluga po wodach antarktycznych na miesiące luty i marzec jako najlepsze dla żeglugi. Przewidując odpowiednią rezerwę należało przyjąć że wyprawa powinna wyruszyć w drugiej połowie czerwca.

W rozważaniach nad trasą, czasem trwania wyprawy a także wyposażeniem jachtu i przygotowaniem załogi należało uwzględnić że istniało bardzo duże prawdopodobieństwo konieczności spędzenia przynajmniej jednej zimy arktycznej w lodach dalekiej północy. Z analizy warunków lodowych wynikało bowiem, że sezon żeglugowy w Arktyce Kanadyjskiej trwa tylko 6 tygodni co wystarczało na przebycie tej trasy ale tylko przy założeniu że nie nastąpi jakiekolwiek bądź zachamowanie czy przestój.

Rys 1. WARIANT PIERWSZY TRASY WYPRAWY

## 5. ŚRODKI TECHNICZNE I FINANSOWE

Rzeczą oczywistą od początku powstania opisywanego zamierzenia było, że może być ono zrealizowane tylko wtedy gdy instytucje i zakłady przemysłowe, rozumiejąc rolę jaką w rozwoju polskiej myśli morskiej spełnia żeglarstwo przyjdą z pomocą zarówno finansową jak i rzeczową podjętej inicjatywie. Zwrócono się wobec tego do szeregu instytucji i zakładów z prośbą o udział w pokryciu kosztów wyprawy. Apel ten rzeczywiście spotkał się z pełnym zrozumieniem, tak że w rezultacie zarówno budowa jachtu jak i przygotowanie wyprawy mogły zostać przeprowadzone w stosunkowo niedługim czasie. Oczywiście nie we wszystkich wypadkach sprawy przebiegły prosto i bez zahamowań, ale generalnie rzecz biorąc trudności te były wynikiem niedostatków... czy sprzeczności tkwiących w przepisach prawnych czy finasowych a nie w niezrozumieniu czy braku dobrej woli ofiarodawców.

Ponieważ gospodarka funduszami wyprawy i jej majątkiem rzeczowym stanowi przedmiot odrębnego sprawozdania tutaj wypada tylko przedstawić tych wszystkich którzy swym wkładem przyczynili się do realizacji wyprawy i pomogli podczas jej trwania. Są to następujące instytucje i zakłady :

- Komitet Wojewódzki PZPR - Gdańsk
- Urząd Wojewódzki - Gdańsk
- Rada Rozwoju Żwglarstwa Województwa Gdańskiego - Gdańsk
- Redakcja Głosu Wybrzeża - Gdańsk
- Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego - Gdańsk
- Stocznia Gdańska im. Lenina - Gdańsk
- Centrum Techniki Okrętowej - Gdańsk
- Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki - Warszawa
- Komitet do Spraw Radia i Telewizji - Wardzawa

- Dowództwo Marynarki Wojennej - Gdynia
- Zjednoczenie Morskich Stoczni Remontowych - Gdańsk
- Zjednoczenie Przemysłu Elektronicznego "UNITRA" - Warszawa
- Polskie Linie Oceaniczne - Gdynia
- Polski Związek Żeglarski - Warszawą
- Związek Zawodowy Marynarzy i Portowców - Gdańsk
- Instytu Ekologi PAN - Warszawa
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Gdynia
- Instytut Automatyki Systemów Energetycznych,Oddz.Gdański - Gdańsk
- Towarzystwo Ubezpieczeń i Asekuracji "Warta" - Warszaw
- Centrala Handlu Zagranicznego OCentromor" - Gdańsk
- Centrala Handlu Zagranicznego "Navimor" - Gdańsk
- Wyższa Szkoła Morska - Gdyniá
- Wyższa Szkoła Morska - Szczecin
- Gdański Urząd Morski - Gdynia
- Gdańsk Ośrodek Telewizji - Gdańsk
- Redakcja Gazety Pomorskiej - Bydgoszcz
- Polski Związek Alpinizmu - Warszawa
- Wydawnictwo "Wydawnictwo Morskie" - Gdańsk
- Stocznia Północna - Gdańsk
- Stocznia "Stogi" - Gdańsk
- Przedsiębiorstwo "Dalmor" - Gdynia
- Wytwórnia Farb Okrętowych - Gdańsk
- Zakłady "Celma"- Cieszyn
- Zakłady "Gumowania" - Trzebina
- Zakłady Elektroniki Motoryzacyjnej "Elmot" - Swidnica
- Zakłady "Hydroster" - Gdańsk
- Zakłady "Krywałd" - Knurów
- Zakłady "Kasprzaka" - Warszawa
- Zakłady Remontowe Marynarki Wojennej - Gdynia
- Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego - Gdańsk

- Zakłady "Mors" - Gdynia
- Zakłady "Radmor" - Gdynia
- Zakłady Mechaniki Precyzyjnej - Gdańsk
- Zakłady Mechaniczne im. Nowotki - Warszawa
- Zakłady Obuwia Gumowego "Stomil" - Łódź
- Zakłady Przemysłu Gumowego "Stomil" - Grudziądz
- Zakłady "Unimor" - Gdańsk
- Zakłady Sprzętu Technicznego i Turystycznego - Legionowo
- Zakłady "Warel" - Warszawa
- Zakłady Mechaniczne "Zamech" - Elbląg
- Zakłady Elektroniczne im. Zubrzyckiego - Warszawa
- Przedsiębiorstwo "Odra" - Szczecin
- Radiostacja "Gdynia Radio" - Gdynia
- Grenlandzka Stacja Biologiczna - Godthaab
- Gdynia America Line - New York
- Southstreet Seaport Museum - New York
- "Chopin Motel" - Miami
- Stacja naukowa angielska "Adelaide" - Adelaide Is.
- Stacja naukowa amerykańska "Palmer" - Anver Is
- Stacja naukowa radziecka - Bellingshausen" - King Georg Is
- Harbour Office - Port Stanley - Faklandy

## 6. BUDOWA JACHTU

Dzięki przychylnemu stanowisku Dyrekcji Stoczni Gdańskiej im. Lenina ulokowano tam budowę jachtu przy czym opracowania dokumentacji warsztatowej podjęło się Biuro Projektowo-Kontrukcyjne tejże Stoczni. Jednakże ze względu na obciążenie pracą głównych konstruktorów tego Biura opracowanie projektu koncepcyjnego powierzono inż. Ryszardowi Langerowi, znanemu konstruktorowi jachtów. Projekt koncepcyjny został zakończony w lipcu 1973 r i przekazany do Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni. Prace nad dokumentacją warsztatową zostały podjęte we wrześniu tego roku i trwały nieprzerwanie do końca roku 1974.

Z chwilą jednak gdy dokumentacja kadłubowa została wykonana przystąpiono do budowy kadłuba. Prace traserskie na wydziale kadłubowym Stoczni zostały uruchomione w lutym 1974 r, a w maju kadłub w stanie surowym opuścił halę montażową Stoczni. Prace wyposażeniowe trwały z przerwami do kwietnia 1975 r. W dniu 25 kwietnia 1975 r. jacht któremu nadano imię "Gedania" został uroczyście zwodowany.

Po przeprowadzeniu końcowych prac wyposażeniowych jacht wyruszył na próby morskie w końcu maja 1975r, a po ich zakończeniu i wprowadzeniu poprawek wynikłych po próbach został przekazany Armatorowi to jest Yacht Klubowi Stoczni Gdańskiej w dniu 10 czerwca 1975 r.

## 7. PRZYGOTOWANIE ZAŁOGI I WYPOSAŻENIA

Zdając sobie z tego sprawę jak ważną rolę w zamierzonej wyprawie będzie odgrywała załoga, już niemal od pierwszych dni przygotowań przystąpiono do jej kompletowania.
Wśród członków Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej znajdowało się kilku doświadczonych żeglarzy którzy mieli za sobą odbyte wyprawy na wody polarne. Oni też zostali wciągnięci od początku do prac przygotowawczych i stanowili postawowy trzon zespołu. W tej liczącej 6 osób grupie nie było jednakże specjalisty od łączności radiowej i nie było lekarza więc dokooptowano dwóch kandydatów także żeglarzy i z tą grupą został w lecie 1973 r. zorganizowany rejs treningowy na jachcie "Mestwin" w okolice Islandii.
Po rejsie treningowym dwóch kandydatów odpadło w związku z czym dokooptowano dwóch żeglarzy którzy powrócili z wyprawy dookoła Ameryki Południowej oraz dwóch dalszych członków Klubu, W sumie razem od roku 1974 w zespole wyprawy pracowało 10 osób.

Grupa ta przez cały okres poprzedzający wyruszenie pracowała intensywnie nad budową jachtu załatwiając cały szereg spraw kooperacyjnych a także uczestnicząc bezpośrednio w budowie w formie nadzoru i doradztwa.
W ramach przygotowań własnych załogi zorganizowano z końcem 73 r. regularne treningi lekkoatletyczne i ogólno kondycyjne pod opieką kwalifikowanego trenera, w których brali udział wszyscy członkowie grupy. Treningi te były utrzymywane aż do ostatnich tygodni przed wypłynięciem w rejs.
Oprócz tego celem uzupełnienia niezbędnych umiejętności jeden z członków zespołu przeszedł specjalistyczne przeszkolenie radarzysty, jeden przeszkolenie radioamatora, dwóch zostało przeszkolonych w zakresie techniki kruszenia lodu metodami rinerskim oraz jeden przeszedł przeszkolenie

w zakresie preparowania i konserwacji okazów przyrodniczych. Poza tym zostało przeprowadzone specjalistyczne przeszkolenie w operowaniu aparaturą badawczą i techniką pobierania próbek dla celów badawczych.

Po zakończeniu przygotowań załoga wyprawy przedstawiała się następująco :

1. Dariusz BOGUCKI, dr inż., pracownik Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku - kapitan jachtu i kierownik wyprawy;
2. Ludwik BALCER, mgr inż., pracownik Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni - I oficer i specjalista od badań ekologicznych;
3. Jerzy JASZCZUK, mgr inż., pracownik Zakładów "Elmor" w Gdańsku - II oficer i zarazem specjalista do spraw ożaglowania i takielunku;
4. Zdzisław RAWICKI technik, pracownik Stoczni Gdańskiej w Gdańsku - III oficer i równocześnie szef działu maszynowego;
5. Wojciech WIERZBICKI, mgr inż., pracownik Instytutu Automatyki Systemów Energetycznych w Gdańsku - IV oficer i równocześnie radiooficer;
6. Edward ZIMMERMANN, mgr ekonomii, pracownik Stoczni Gdańskiej w Gdańsku - członek załogi z funkcją szefa zaopatrzenia;
7. Eugeniusz MOCZYDŁOWSKI, mgr inż., pracownik Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie - członek załogi;
8. Marian WASILEWSKI, technik budowy okrętów, pracownik Stoczni Gdańskiej w Gdańsku - członek załogi;
9. Andrzej PUTO, mgr inż., pracownik Stoczni Północnej w Gdańsku - członek załogi;
10. Adam JACYNA-ONYSZKIEWICZ - lekarz, pracownik Zespołu Opieki Społecznej i Zdrowotnej w Poznaniu - członek załogi i lekarz wyprawy.

Jednakże na kilka dni przed wyruszeniem wyprawy Adam Jacyna-Onyszkiewicz złamał nogę, co uniemożliwiło mu wzięcie

Odrębnym, trudnym zagadnieniem było przygotowanie wyposażenia i sprzętu dla wyprawy, ze względu na ewentualne zimowanie w Arktyce. Pociągało to za sobą konieczność przygotowania sprzętu biwakowego i transportowego na wypadek awaryjnej ewakuacji załogi drogą lądową.

Należało przygotować odpowiednie ubiory polarne, ekwipunek biwakowy i ewakuacyjny oraz przewidzieć wszelkie okoliczności wymagające specjalnych narzędzi, materiałów czy sprzętu. W wielu wypadkach należało samemu projektować elementy wyposażenia czy sprzętu gdyż ze względu na ich unikalne przeznaczenie nie było ich na rynku. Na przykład można wymienić tu ubrania puchowe, nosiłki, sanie nansenowskie, rakiety śnieżne i worki transportowe. Kompletowanie sprzętu trwało niemal do ostatnich dni przed wyruszeniem, ale w zasadzie całość potrzebnego wyposażenia i materiałów została zgormadzona.

Równolegle z tym uzgodniono z zainteresowanymi instytucjami program, zakres i technologię badań, gromadzono aparaturę i wyposażenie badawcze oraz sprawowywano odpowiednie formularze do prowadzenia zapisów. W rezultacie tych działań powstał wiosną 1975 r. jednolity program badań, który obejmował potrzeby wszystkich instytucji zlecających badania. Program ten stanowił podstawę do prowadzenia prac naukowych podczas wyprawy.

8. SYTUACJA PRAWNA WYPRAWY

Zaplanowana trasa wyprawy przebiegała w przeważającej większości przez obszary w których zgodnie z zasadami prawa wyprawa mogła poruszać się swobodnie, przestrzegając oczywiście ogólnych zasad prawa morskiego i miejscowych przepisów obowiązujących w krajach nadbrzeżnych.
Wyjątek w tym zakresie stanowił jedynie odcinek trasy przebiegający przez Arktykę Kanadyjską gdyż prowadził przez wody wewnętrzne tego kraju.

Mając to na uwadze zwrócono się wiosną 74 r. do Ambasady Kanadyjskiej z prośbą o udzielenie wyprawie pozwolenia na przebycie tej trasy.

Wstępną zgodę obłożoną jednakże zastrzeżeniami technicznymi uzyskano w tym samym miesiącu, w związku z czym przygotowano i złożono wyczerpujący opis stanu technicznego jachtu i sprzętu oraz oświadczenie, że wyprawa nie będzie wymagała pomocy ani opieki ze strony służb polarnych stacjonujących na tym terytorium. Ponieważ z późniejszej korenspondencji wynikło że jednakże władze kanadyjskie nie zamierzają udzielić zezwolenia na przejście przez Arktykę Kanadyjską zwrócono się o pomoc w tej sprawie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które swoimi kanałami usiłowało także wpłynąć na stanowisko strony kanadyjskiej. Równolegle prowadzono także bezpośrednią korenspondencję z Ambasadą Kanadyjską w Warszawie.

Działania te były prowadzone aż do momentu wyruszenia wyprawy z Gdańska, przy czym ostateczne stanowisko strony kanadyjskiej nie zostało do tego czasu przekazane. W związku z tym umówiono się z Ambasadą Kanadyjską w Warszawie, że odpowiedź zostanie skierowana do Konsulatu Kanadyjskiego w Glascow w Wielkiej Brytanii. Stamtąd też zaraz po przybyciu do Aberdeen, otrzymano ostatecznią decyzję że wyprawa może za-

## 9. ZMIENIONY PLAN WYPRAWY

Ponieważ decyzja władz Kanadyjskich wpływała w zasadniczy sposób na możliwość zrealizowania pierwotnego planu rozważono dalsze dwa warianty trasy obejmującej oba kontynenty amerykańskie.

Drugi wariant przewidywał żeglugę na północ między Grenlandią i Ziemią Baffina tak daleko jak to będzie możliwe, a po zawróceniu na południe droga miała przebiegać Atlantykiem aż do Antarktydy a powrót Pacyfikiem ewentualnie aż do Alaski i potem przez Kanał Panamski do kraju.

Trzeci wariant przewidywał żeglugę wzdłuż wschodnich brzegów Arktyki Kanadyjskiej tak daleko na północ jak to będzie możliwe a po zawróceniu na południe włączenie się w pierwotny plan drogą przez Kanał Panamski i Galapagos. O wyborze wariantu postanowiono zadecydować po zakończeniu pętli północnej a więc w St John's lub w Nowym Jorku. Oba dodatkowe warianty trasy zostały przedstawione na Rys. 2 i Rys. 3.

Rys 2. WARIANT DRUGI TRASY WYPRAWY

Rys 3. WARIANT TRZECI TRASY WYPRAWY

## 10. PRZEBIEG REALIZACJI WYPRAWY

Wyprawa wyruszyła z Gdańska w dniu 3 lipca 1975 r. kierując się do pierwszego przewidzianego szczegółową marszrutą portu to jest do Malmö w Szwecji. Powodem zawinięcia do tak blisko położonego portu była konieczność nabycia tam części zapasowych i elementów wyposażenia nie dostarczonych do kraju oraz usunięcie niedomagań zauważonych w pierwszych dniach rejsu.
Z Malmö wyruszono do Aberdeen w Wielkiej Brytanii, gdzie w związku z niewywiązaniem się dostawcy angielskiego z terminu dostawy, miano dostarczyć i zamontować zakupioną w Anglii radiostację. Przewidziany 4 dniowy postój przeciągnął się do tygodnia ale radiostację odebrano w stanie gotowym do użytku. Miłym akcentem postoju w Aberdeen była pomoc i opieka ze strony polskich rybaków stacjonujących tam trawlerów burtowych "Dalmoru".
Następny krótki postój na Orknejach przewidziany był celem uzupełnienia zapasów świeżej żywności i wody przed długim etapem do Grenlandii. Postój przewidziany był na dwa dni najwyżej, lecz przeciągnął się ze względu na awarię systemu chłodzenia silnika i konieczność usuwania jej skutków.
Po opuszczeniu Orknejów wyprawa przebyła Północny Atlantyk i dotarła dnia 4.08.75 r. na wysokość południowego cypla Grenlandii Cap Farvell. Tuż za przylądkiem napotkano pierwsze pola lodowe ale udało się je sforsować choć wymagało to już stosowania specjalnych środków ostrożności. Dalej droga była wolna od lodu choć występowało bardzo dużo gór lodowych przy ciągle panującej mgle.
Ponieważ podczas przelotu przez Atlantyk stwierdzono niesprawność radaru a przy mijaniu trawersu Cap Farvell nastąpiła awaria startera silnika pomocniczego, postanowiono dla usunięcia obu tych awarii skierować się do portu Godthaab jako stolicy Grenlandii choć w planie przewidziano zatrzymanie się dalej na północy Grenlandii w Godhavn lub Egedesminde.

Podczas postoju w Godthaab udało się obie awarie usunąć choć zabrało to znowu tydzień czasu. Aby wykorzystać czas postoju zorganizowano wyprawę w góry okalające Godthaab, której celem było sprawdzenie jakości sprzętu biwakowego i ewakuacyjnego. Wyprawa spędziła w górach 5 dni i zebrała szereg uwag i spostrzeżeń cennych na wypadek ponownej konieczności użycia tego sprzętu. Czas postoju wykorzystano także na opracowanie szczegółowego planu dalszej żeglugi w arktyce. Postanowiono pożeglować tak daleko na północ przez Morze Baffina jak to będzie możliwe w kierunku Cieśniny Smitha między wyspą Ellesmera a Grenlandią. Położenie punktu krańcowego tej żeglugi na północ uzależniono przytym od warunków lodowych jakie wyprawa napotka i od czasu wymierzonego tak, aby po zawróceniu na południe osiągnąć port St John's na Nowej Funlandii w drugiej połowie września. Po wypłynięciu z Godthaab dnia 16.08.75 r. wyprawa skierowała się na północ przyczym żegluga była dość trudna bo wśród licznych wędrujących gór lodowych i w gęstej mgle, choć początkowo przy sprzyjających wiatrach. Sytuacja uległa znacznemu pogorszeniu dopiero w północnej części Morza Baffina, gdy zapanował okres cisz lub bardzo słabych przeciwnych wiatrów. Wynikająca stąd konieczność używania silnika pomocniczego uszczupliła w znacznym stopniu posiadany zapas paliwa. Poza tym, co było znacznie groźniejsze ujawniło się niedomaganie układu hydraulicznego maszynki sterowej. Niewielkie początkowo przecieki oleju zwiększyły się tak dalece, że należało uzupełniać olej w systemie średnio co 4 godz. aby utrzymać system zdolny do pracy. Doprowadziło to w krótkim czasie do utraty niemal całego oleju jaki był w zapasie na jachcie. W tej sytuacji zaistniała konieczność zaopatrzenia się w paliwo a zwłaszcza w olej do maszynki sterowej, w jednej z okolicznych osad. Ze względu na odległość mogły być brane pod uwagę dwie miejscowości leżące w Arktyce Kanadyjskiej to jest Pond Inlet lub Resolute Bay. Jednakże opis osady Pond Inlet zawarty w locji wskazywał na to, że ze względu na jej wielkość nie można liczyć tam na zaopatrzenie. Biorąc to pod uwagę oraz to, że w okolicy wejścia do Cieśniny Lancaster nie występowały pola lodowe jacht został skierowany do Resolute Bay leżącej na wyspie

Cornwallis w Barrow Strait tuż za Cieśniną Lancaster. Po dwudniowej żegludze w cieśninach wyprawa dotarła do Resolute Bay, dnia 28 sierpnia 1975 r. napotykając pola lodowe dopiero ostatniej nocy przed dojściem do osady. Po kilku godzinach postoju zostało kapitanowi przekazane najpierw przez radio a potem bezpośrednio przez miejscowych przedstawicieli władz polecenie opuszczenia Arktyki Kanadyjskiej. W bezpośrednich rozmowach zostało przy tym uzgodnione, że jacht wyruszy w drogę powrotną natychmiast po uzupełnieniu zapasów paliwa i oleju. Zapasy te zostały dostarczone następnego dnia i tegoż dnia późnym wieczorem "Gedania" wyruszyła w drogę powrotną. Przed samym wyruszeniem otrzymano polecenie, aby przez cały czas żeglugi przez wody terytorialne Kanady podawać przez radio swoją bieżącą pozycję do Resolute Radio lub bezpośrednio na lodołamacz "St Louis Laurent" albo na statek zaopatrzeniowy "Protector". Żegluga po opuszczeniu zatoki odbywała się początkowo w gęstym lodzie dryfującym, zalegającym całą cieśninę Barrow Strait i znaczną część Cieśniny Lancaster, a później już przez wody wolne od lodów ale wciąż w bardzo gęstej mgle. Zgodnie z poleceniem trzykrotnie przekazano do Resolute Radio pozycję jachtu. Wody kanadyjskie "Gedania" opuściła 31.08.75 r. w południe i skierowała się zgodnie z planem na północ. Gdy jacht znajdował się już u wejścia do Cieśniny Smitha zdarzył się wypadek, w którym jeden z członków załogi złamał palec. Należało więc skierować się do najbliższego miejsca, gdzie można było liczyć na pomoc lekarską. Z pozycji, na której znajdował się jacht, najbliżej było do Dundas /Thule/ na Grenlandii. Wyprawa zawinęła tam dnia 2.09.75 r. i po uzyskaniu pomocy lekarskiej oraz zatankowaniu wody wyruszyła tego samego dnia dalej. Mając jednakże na uwadze kończący się już sezon nawigacyjny na tych szerokościach, postanowiono zaprzestać dalszej żeglugi na północ i zawrócono na południe.

Po dwóch tygodniach żeglugi w warunkach polarnych zaostrzonych teraz o silne, często sztormowe wiatry, wyprawa dotarła dnia 16.09.75 r. do St. John's na Nowej Funlandii.

W St. John's wyremontowano żagle, zaopatrzono się w nieco

Podczas tego postoju przeanalizowano raz jeszcze możliwości realizacji trasy i zdecydowano się na wariant trzeci, przy czym brano pod uwagę stan techniczny jachtu a szczególnie ożaglowania, czas trwania wyprawy oraz sytuację finansową wyprawy.
Podczas drogi z St. John's do Nowego Jorku w pobliżu łowiska Georges Bank nawiązano łączność radiową z polską bazą rybacką "Pomorze", która podjęła się pomocy przy naprawie uszkodzonego podgrzewacza wody oraz złamanego bomu spinakera. Zanim jednakże dotarto do bazy otrzymano ostrzeżenie, że przez obszar łowiska będzie przechodził huragan "Gladys" w związku z czym "Pomorze" opuszcza łowisko i chroni się pod osłonę brzegu pod Bostonem. W tej sytuacji "Gedania" podążyła w ślad za bazą i stanęła przy niej początkowo w dryfie a później burta w burtę. W ciągu jednodniowego postoju dokonano z pomocą załogi bazy niezbędnych prac remontowych i nocą ruszono dalej korzystając z tego, że huragan już przesunął się na pełny ocean.
W Nowym Jorku gdzie "Gedania" dotarła dnia 7.10.75 r. zatrzymano się przy nabrzeżu Muzeum Morskiego. Długość postoju w Nowym Jorku związana była z koniecznością usunięcia awarii maszynki sterowej, gdyż stan jej zagrażał już niekiedy bezpieczeństwu jachtu. Ponieważ dostępne na rynku urządzenia były za małe, zamówiono wykonanie odpowiedniego zestawu w wytwórni na Florydzie. Aby skrócić czas oczekiwania, dostawę skierowano do Miami licząc się z tym, że podczas gdy nowe urządzenie sterowe będzie wykonywane "Gedania" zdąży dotrzeć na Florydę. Po przybyciu do Miami okazało się, że na dostwę maszynki sterowej trzeba oczekiwać jeszcze 10 dni, wobec tego podjęto prace nad pełnym sezonowym remontem jachtu. Prace remontowe oraz próby morskie nowej maszynki sterowej zakończono 21.11.75 r. i następnego dnia wyruszono w dalszą drogę.
Podczas żeglugi przez archipelag Wysp Bahama zrobiono jednodniowy postój w pobliżu rafy koralowej celem fotografowania podwodnego a następnie zatrzymano się na kilka dni w rezerwacie indian Kuna na Wyspach San Blas niedaleko wejścia do Kanału Panamskiego. Rezerwat San Blas stanowi obecnie jedyny

Po przebyciu Kanału Panamskiego wyprawa skierowała się do Peru, przy czym po drodze zatrzymała się na Wyspach Galapagos. Pobyt ten wykorzystano celem zebrania materiału filmowego i fotograficznego dla telewizji. Postój w Callao w Peru przewidziany był na wydokowanie jachtu związane z koniecznością oczyszczenia i pomalowania części podwodnej. Zostało to zrealizowane aczkolwiek nie obyło się bez denerwującego oczekiwania na możliwość wydokowania.
Na podkreślenie zasługuje tutaj ogromna życzliwość i pomoc jaką otoczyli wyprawę polscy rybacy i marynarze ze statków stojących w tym czasie w porcie.
Po wykonaniu zaplanowanych prac remontowych i uzupełnieniu zapasów wyprawa wyruszyła z Callao dnia 7.02.76 r. kierując się już bezpośrednio na Antarktydę.
Żegluga przez Pacyfik odbywała się początkowo przy dobrej pogodzie tak że dopiero w pobliżu szerokości 50° S napotkano pierwsze sztormy, przy czym najcięższy sztorm o huraganowej sile wiatru /14° B/ napotkano po minięciu trawersu przylądka Horn. Sytuacja była tym groźniejsza, że jacht znajdował się już w obszarze, na którym można spotkać góry lodowe.
Tym niemniej góry lodowe napotkano dopiero na szerokości 64° S. Od tej pory góry lodowe były już stale zauważalne w mniejszych lub większych ilościach.
Dnia 5.03.76 r. "Gedania" jako pierwszy polski jacht przekroczyła południowy krąg polarny a dnia 6.03.76 r. w południe stanęła na kotwicy przy angielskiej stacji naukowej "Adelaide", osiągając najdalszy punkt południowy zamierzonej trasy. pomimo życzliwego przyjęcia ze strony załogi stacji postanowiono wyruszyć w dalszą drogę następnego dnia, gdyż nieustanny ruch lodów i gór lodowych na kotwicowisku zagrażał bezpieczeństwu jachtu.
Ze względu na dobrą pogodę postanowiono popłynąć między lądem stałym Antarktydy a wyspą Adelaide przesmykiem Labeauf Fiord i dalej Barlas Channel. Wbrew otrzymanym w stacji angielskiej informacjom napotkano tam niezwykle trudne warunki lodowe. Zbity pak lodowy tarasował przejście, zmuszając "Gedanię" do lawirowania a nawet do przebijania się siłą.

Tym niemniej po całodniowej żegludze w lodzie wydostano się na otwartą wodę i bez przeszkód dotarto następnego dnia do amerykańskiej stacji naukowej "Palmer" na wyspie Anver. Wykorzystując okazję, że można tam było stanąć przy pomoście zatankowano paliwo i dzięki uprzejmości załogi stacji uzupełniono zapasy żywności. Tam też otrzymano wiadomość, że na wyspie Deception stoi jacht uszkodzony przez lody. W związku z tym skorygowano trasę i popłynięto na Deception, aby ewentualnie udzielić pomocy załodze jachtu. Początkowo droga prowadziła przez niezwykle malownicze przejście Neumayer Channel między wyspą Anver i lądem stałym a dalej cieśniną de Gerlache. Jednakże po dopłynięciu na miejsce okazało się, że dwuosobowa załoga uporała się już z usunięciem awarii i ma zamiar ruszać dalej. Podjęto więc żeglugę jeszcze tego samego dnia kierując się ku wyspie Króla Jerzego, gdzie leży radziecka stacja naukowa "Bellinghausen". Do stacji dotarto dnia 13.03.76 r. i zatrzymano się tam dwa dni wykorzystując ten czas na odpoczynek. Gościnność towarzyszy radzieckich pracujących w antarktycznej stacji była wielką nagrodą za trudy w lodach Antarktydy. Wizytą w stacji radzieckiej zakończono żeglugę po wodach Antarktydy i ruszono przez Cieśninę Drake'a ku Falklandom gdzie zatrzymano się w Port Stanley dnia 20.03.76 r.

Z Falklandów wyprawa popłynęła do Buenos Aires w Argentynie. Podczas postoju w Buenos Aires oddano do szycia żagle, których załoga nie mogła wyremontować własnymi siłami oraz pomimo dużych trudności formalnych załatwiono zaopatrzenie w paliwo. Ponieważ przed wyruszeniem z Gdańska nie otrzymano wiz brazylijskich zwrócono się za pośrednictwem Ambasady Polskiej w Argentynie do Ambasady Polskiej w Brazylii z prośbą o przygotowanie wiz dla członków wyprawy. Biorąc pod uwagę możliwości czasowe postanowiono poza tym tak dostosować dalsze przebiegi aby wyprawa mogła włączyć się do "Operacji Żagiel 76", przy czym odpowiedni wniosek w tej sprawie wysłano do PZŻ w Warszawie.

Do Rio de Janeiro w Brazylii zawinięto dnia 28.04.76 r., gdzie jacht został poddany kontroli przez władze wojskowe, które szczególnie interesowały się zakresem i sposobem prowadzenia badań. Pomimo że wizy zostały formalnie udzielone, po kilku dniach postoju władze zażądały aby jacht opuścił niezwłocznie wody terytorialne Brazylii czemu się podporządkowując opuszczono Rio de Janeiro dnia 9.05.76 r. Informacja o decyzji władz została przekazana kapitanowi za pośrednictwem konsula polskiego p. Z. Jamrozika. Decyzja ta według oświadczenia konsula została podjęta wynikiem uznania "Gedanii" za statek naukowo-badawczy a nie jacht sportowy.

Z Brazylii wyruszono w kierunku Barbados w grupie Małych Antyli, gdzie postanowiono się zatrzymać celem przeprowadzenia remontu przed wzięciem udziału w "Operacji Żagiel 76". Podczas postoju w Bridgetown na Barbados przeprowadzono trzeci po Miami i Callao remont ogólny jachtu i wyposażenia. Po dopłynięciu do Hamilton na Bermudach zgłoszono oficjalnie udział "Gedanii" w regatach "Sail Training Associacion" na etapie Bermuda - Newport w USA. Ponieważ przepisy regat wymagały aby conajmniej połowa załogi była w wieku poniżej 25 lat dokonano wymiany dwóch członków załogi na członków załogi "Zawiszy Czarnego" oraz dokooptowano do załogi jednego młodego Anglika oraz trzy dziewczyny z Bermudów, które wyokrętowano następnie w Nowym Jorku.

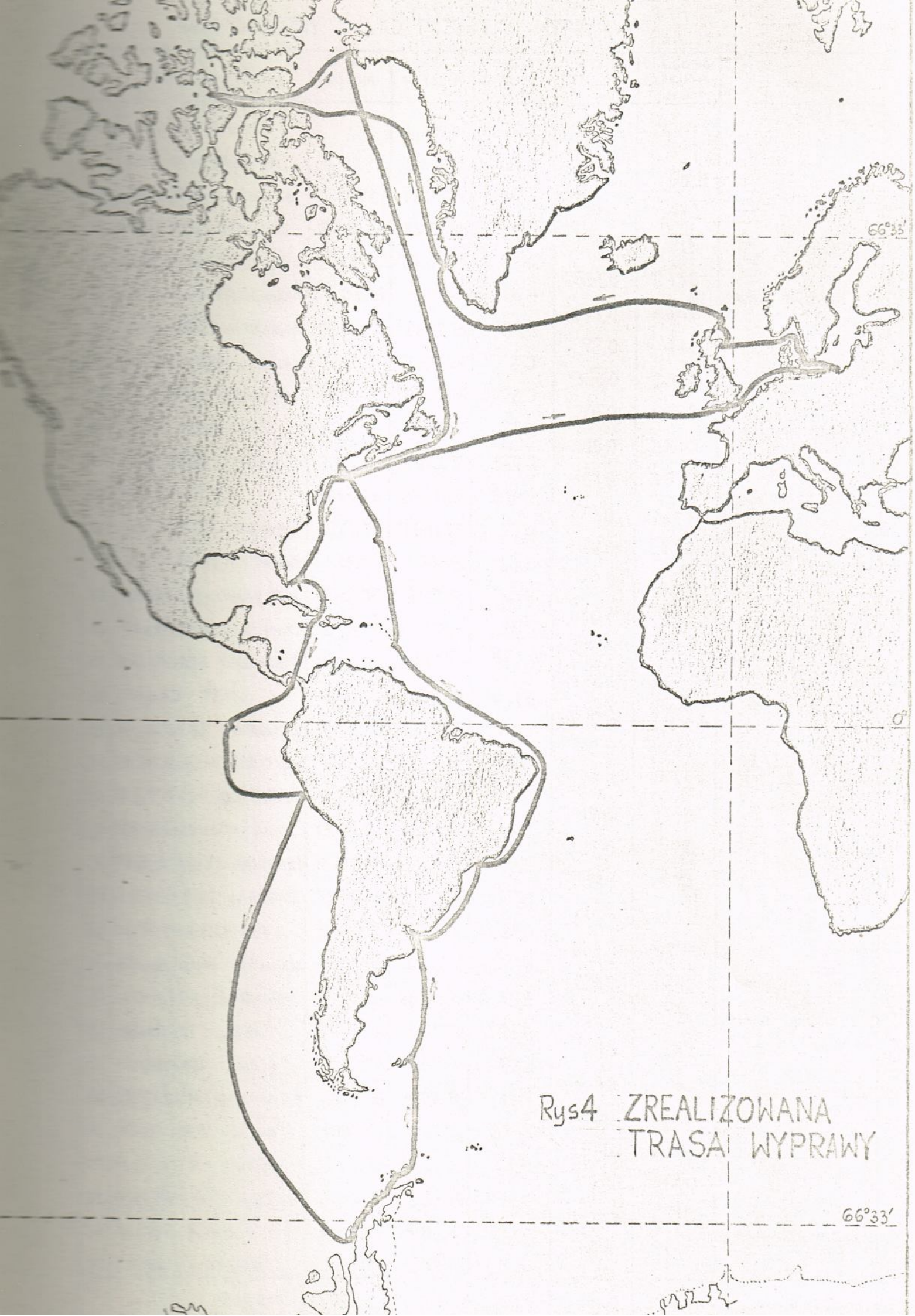
Do regat wystarowano dnia 20.06.76 r. i zakończono je w Newport dnia 27.6.76 r. zajmując miejsce w połowie stawki /22 miejsce na 46 jachtów startujących w tej grupie/, ze względu na bardzo słabe wiatry panujące przez cały czas trwania regat.

Z Newport "Gedania" wypłynęła do Nowego Jorku zatrzymując się po drodze w gościnie w Manursing Island Club.

Dnia 4.07.76 r. "Gedania" uczestniczyła w paradzie żaglowców a później we wszystkich imprezach organizowanych w ramach "Operacji Żagiel 76".

W drogę powrotną do kraju "Gedania" wyruszyła dnia 20.07.76 r.

Po drodze zatrzymano się w Plymouth w Anglii celem uzupełnienia zapasów paliwa i wody a następnie w Southampton celem zakupu części zamiennych do wyposażenia importowanego z Anglii.
Następnie przebyto Kanał Kiloński i Bałtyk i dnia 8.09.76 r. jacht "Gedania" zawinął do Gdańska.
Celem syntetycznego zilustrowania przebiegu wyprawy załączono do niniejszego sprawozdania mapkę trasy na Rys. 4, kalendarzowe ujęcie przebiegu poszczególnych odcinków trasy w Tab. 1 oraz statystyczną charakterystykę wykorzystania czasu w Tab. 2 i statystyczną charakterystykę warunków żeglugowych w Tab. 3.




Rys4 ZREALIZOWANA TRASA WYPRAWY

Tab 1 KALENDARZOWY UKŁAD PRZEBIEGU WYPRAWY

| LP | PORT IN, OUT | DATA WEJŚCIA | DATA WYJŚCIA | CZAS POSTOJU GODZ. | CZAS PRZELOTU GODZ. | DŁUGOŚĆ PRZELOTU Mm | UWAGI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | GDAŃSK - POLSKA | - | 3.07.75 | 22,0 | | | |
| | | | | | 49,5 | 271 | |
| 2 | MALMÖ - SZWECJA | 5.07.75 | 8.07.75 | 66,0 | | | |
| | | | | | 128,0 | 665 | |
| 3 | ABERDEEN - SZKOCJA | 13.07.75 | 19.07.75 | 138,5 | | | |
| | | | | | 24,0 | 133 | |
| 4 | BALFOUR - ORKNEJE | 20.07.75 | 23.07.75 | 66,5 | | | |
| | | | | | 1,5 | 15 | |
| 5 | KIRKWALL - ORKNEJE | 23.07.75 | 23.07.75 | 6,0 | | | |
| | | | | | 551,5 | 2138 | |
| 6 | GODTHAAB - GRENLANDIA | 7.08.75 | 16.08.75 | 207,5 | | 6 | PRÓBY RADARU |
| | | | | | 288,0 | 1666 | |
| 7 | RESOLUTE BAY - KANADA | 28.08.75 | 29.08.75 | 39,0 | | | |
| | | | | | 72,0 | 449 | |
| 8 | THULE - GRENLANDIA | 2.09.75 | 2.09.75 | 2,0 | | | |
| | | | | | 350,0 | 2024 | |
| 9 | ST. JOHN'S - KANADA | 16.09.75 | 25.09.75 | 220,0 | | | |
| | | | | | 205,0 | 1076 | |
| 10 | BAZA „POMORZE" | 4.10.75 | 5.09.75 | 26,0 | | | POSTÓJ NA MORZU |
| | | | | | 65,0 | 300 | |
| 11 | NOWY JORK - U.S.A | 7.10.75 | 23.10.75 | 389,0 | | | |
| | | | | | 199,5 | 1085 | |
| 12 | MIAMI - U.S.A | 31.10.75 | 22.11.75 | 513,5 | | 15 | PRÓBY MASZ. STER. |
| | | | | | 79,0 | 444 | |
| 13 | ISLA LONGE - BAHAMY | 25.11.75 | 26.11.75 | 27,0 | | | |
| | | | | | 142,0 | 889 | |
| 14 | ARCH. SAN BLAS - PANAMA | 2.12.75 | 7.12.75 | 126,0 | | | |
| | | | | | 12,0 | 62 | |
| 15 | CRISTOBAL - KANAŁ PAN. | 8.12.75 | 9.12.75 | 30,5 | | | |
| | | | | | 10,0 | 54 | |
| 16 | BALBOA - KANAŁ PAN. | 9.12.75 | 11.12.75 | 43,0 | | | |
| | | | | | 297,5 | 1209 | |
| 17 | GALAPAGOS - EKWADOR | 20.12.75 | 29.12.75 | 214,0 | 54,5 | 256 | PRZELOTY MIĘDZY WYSP. |
| | | | | | 347,5 | 1805 | |
| 18 | CALLAO - PERU | 13.01.76 | 7.02.76 | 613,5 | 4,0 | 18 | W PORCIE |
| | | | | | 670,0 | 4212 | |
| 19 | ADELAIDE ST. - ANTARKTYDA | 6.03.76 | 7.03.76 | 28,5 | | | |
| | | | | | 42,5 | 289 | |
| 20 | PALMER ST. - ANTARKTYDA | 9.03.76 | 11.03.76 | 43,0 | | | |
| | | | | | 25,5 | 138 | |
| 21 | DECEPTION - ANTARKTYDA | 12.03.76 | 12.03.76 | 9,0 | | | |
| | | | | | 17,5 | 56 | |
| 22 | BELLINGSHAUSEN - ANT. | 13.03.76 | 14.03.76 | 31,5 | | | |
| | | | | | 127,5 | 776 | |
| 23 | PORT STANLEY - FALKLAND | 20.03.76 | 22.03.76 | 62,5 | | | |
| | | | | | 209,5 | 1174 | |
| 24 | BUENOS AIRES - ARGENT. | 31.03.76 | 20.04.76 | 487,0 | | | |
| | | | | | 183,5 | 1136 | |
| 25 | RIO DE JANEIRO - BRAZ. | 28.04.76 | 9.05.76 | 222,5 | | | |
| | | | | | 523,5 | 3274 | |
| 26 | BRIDGETOWN - BARBADOS | 31.05.76 | 7.06.76 | 171,5 | | | |
| | | | | | 214,5 | 1212 | |
| 27 | HAMILTON - BERMUDY | 16.06.76 | 20.06.76 | 85,5 | | | |
| | | | | | 184,0 | 720 | REGATY „TOLL SHIP" |
| 28 | NEWPORT - U.S.A. | 27.06.76 | 1.07.76 | 93,0 | | | |
| | | | | | 23,0 | 142 | |
| 29 | MANURSING - U.S.A | 2.07.76 | 3.07.76 | 27,0 | | | |
| | | | | | 5,5 | 35 | |
| 30 | GRAVESEND BAY - U.S.A | 3.07.76 | 4.07.76 | 13,5 | | | |
| | | | | | 7,0 | 25 | |
| 31 | NOWY JORK - U.S.A | 4.07.76 | 20.07.76 | 383,0 | | | „OPERATION SAIL 76" |
| | | | | | 485,5 | 3268 | |
| 32 | PLYMOUTH - ANGLIA | 15.08.76 | 17.08.76 | 41,5 | | | |
| | | | | | 24,0 | 140 | |
| 33 | SOUTHAMPTON - ANGLIA | 18.08.76 | 25.08.76 | 171,0 | | | |
| | | | | | 122,0 | 690 | |
| 34 | KIEL - R.F.N. | 31.08.76 | 5.09.76 | 122,0 | 15,0 | 66 | KANAŁ KILOŃSKI |
| | | | | | 53,5 | 349 | |
| 35 | GDAŃSK - POLSKA | 7.09.76 | 9.09.76 | 59,0 | | | |
| | RAZEM | | | 4801,0 | 5814,0 | 32282 | |

Tab 2 STATYSTYCZNA CHARAKTERYSTYKA WYKORZYSTANIA CZASU WYPRAWY

| POZ | RODZAJ WYKORZYSTANIA CZASU | CZAS BEZWZGL. DOBY | CZAS WZGLĘDNY % |
|---|---|---|---|
| 1 | ŻEGLUGA POD ŻAGLAMI | 194,6 | 45,0 |
| 2 | ŻEGLUGA NA SILNIKU | 48,4 | 11,2 |
| 3 | POSTÓJ NA MORZU | 2,5 | 0,5 |
| 4 | POSTÓJ W PORCIE LUB BAZIE | 113,5 | 26,1 |
| 5 | REMONTY I NAPRAWY | 75,0 | 17,2 |
| | RAZEM | 434,0 | 100,0 |

Tab 3 STATYSTYCZNA CHARAKTERYSTYKA WARUNKÓW ŻEGLUGOWYCH

| POZ | RODZAJ WARUNKÓW ŻEGLUGOWYCH | CZAS BEZWZGL. DOBY | CZAS WZGLĘDNY % |
|---|---|---|---|
| 1 | CISZE | 36 | 14,8 |
| 2 | WIATR ŻEGLOWNY | 192 | 79,0 |
| 3 | SZTORMY OD 7°B | 15 | 6,2 |
| | RAZEM | 243 | 100,0 |
| 4 | ŻEGLUGA W STREFIE WÓD BEZ LODU | 152 | 62,5 |
| 5 | ŻEGL. W STREFIE WYSTĘP. GÓR LOD. | 18 | 7,4 |
| 6 | ŻEGL. W STREFIE GÓR I LODÓW DRYF. | 64 | 26,3 |
| 7 | ŻEGLUGA W PAKU LODOWYM | 9 | 3,8 |
| | RAZEM | 243 | 100,0 |
| 8 | ŻEGLUGA PRZY DOBREJ WIDOCZN. | 210 | 86,4 |
| 9 | ŻEGLUGA W MGLE, DESZCZU I ŚNIEGU | 33 | 13,6 |
| | RAZEM | 243 | 100,0 |

11. WYNIKI SPORTOWE WYPRAWY

Wprawdzie jeden z założonych celów sportowych, to znaczy przepłynięcia Arktyki Kanadyjskiej przez Przejście Północno-Zachodnie nie zostało w pełni zrealizowany ale niewątpliwie fakt, że "Gedania" dotarła do Resolute Bay na wyspie Cornvallis można uznać za wyczyn który w żeglarstwie światowym nie ma precedensu. Od czasu bowiem gdy Amundsen pokonał Przejście Północno-Zachodnie, w Resalute Bay nie pojawił się żaden statek żaglowy a więc tym bardziej jacht. Resolute Bay/74° 41'N, 094° 41'W/ leży mniej więcej w jednej trzeciej Przejścia Północno-Zachodniego i tyle Przejścia zostało do tej pory sforsowane przez jacht.

Również dotarcie do osady Thule w North Star Bugt leżącej w północno- zachodniej części Grenlandii /76° 33'N, 068°53'W/ można zaliczyć do osiągnięć żeglarskich światowej miary gdyż do tego miejsca przed "Gedanią"nie dotarł żaden jacht.

Z kolei na południowych antypodach "Gedania" jako pierwszy jacht polski, a drugi po francuskim w skali światowej, przekroczyła południowy krąg polarny i dotarła do stacji „Adelaide", a potem okrążając wyspę Adelaide osiągnęła najdalej na południe położony punkt trasy /67°53'S, 068°58'W/. Do stacji „Palmer" na wyspie Anver "Gedania" dotarła jako szósty jacht po jachcie włoskim, australijskim, francuskim, argentyńskim i belgijskim. W stacji „Bellingshausen" jacht "Gedania" został zanotowany jako pierwszy.

Realizując żeglugę do Antarktydy jacht "Gedania" opłynął także przylądek Horn jako szósty polski jacht.

Na uwagę zasługuje przy tym to, że osiągnięcie północnego rejonu arktycznego i południowego rejonu antarktycznego w jednej podróży zostało zrealizowane dopiero po raz drugi w skali światowej.

## 12. PRACE NAUKOWE I INNE ZADANIA

Założone badania naukowe i obserwacje były realizowane bieżąco przez cały czas trwania wyprawy według programu ustalonego przed wyruszeniem wyprawy. Szczegółowy opis prac badawczych i charakterystyka przywiezionego materiału w postaci próbek, notowań, oraz rejestracji zostały ujęte w oddzielnych "Sprawozdaniach z prac naukowych przeprowadzonych podczas wyprawy jachtu Gedania".

Sprawozdania te zostały przekazane wszystkim instytucjom zainteresowanym w prowadzonych pracach badawczych, to jest:
Centrum Techniki Okrętowej - Gdańsk
Instytut Ekologii PAN - Warszawa
Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Gdynia
Instytut Automatyki Systemów Energetycznych - Gdańsk
Wyższa Szkoła Morska - Gdynia
Wyższa Szkoła Morska - Szczecin

Stosownie do uzgodnień z przedsiębiorstwem "Poltel" oraz Gdańskim Ośrodkiem Telewizyjnym zrealizowano tyle reportażowego materiału filmowego ile to było możliwe i celowe, przy czym materiały te przekazywano sukcesywnie do kraju z Gothaab, Nowego Jorku, Miami, Panamy, Callao i Buenos Aires. Materiał ten zostanie teraz po powrocie z wyprawy opracowany i przygotowany do eksponowania.

Równolegle z tym wysyłano regularnie ze wszystkich portów z których to było możliwe, reportaże prasowe które były sukcesywnie publikowane przez krajową prasę to jest przez Trybunę Ludu", "Głos Wybrzeża", Dziennik Bałtycki", "Morze" "Żagle i Sport Motorowy" oraz "Horyzonty".

## 13. KONTAKTY Z OŚRODKAMI POLONIJNYMI

Podczas całej podróży, we wszystkich niemal portach wyprawa spotykała Polaków a często większe skupienia polonijne. Wszędzie też spotkania z rodakami nacechowane były życzliwością z ich strony i gotowością do przyjścia z pomocą, albo choćby tylko z gościnnością. Nie sposób też tutaj badać wszystkich kontaktów, lecz warto wymienić te które zaznaczyły się w sposób istotny.

Tak więc wielkim przyjacielem polskich żeglarzy jest rodzina Tadeusza Zawdzkiego zamieszkałego w Balfour Castle na Orknejach. Wiele polskich jachtów znalazło już tam serdeczną gościnę. W Miami na Florydzie polscy żeglarze mają też wypróbowanych przyjaciół w rodzinach Stanisława Sobisza i Tadeusza Danka, w Buenes Aires w rodzinie Heleny Borowicz a w Rio de Janerio w rodzinach Wacława Fedorowicza czy Mariana Matuszewskiego.

Do spotkań polonijnych można też chyba zaliczyć spotkanie z Johnem Smithem, Szkotem osiadłym na Grenlandii który doskonale mówi po polsku i żywo zachowuje w pamięci wspólne z Polakami przeżycia wojenne. Innym podobnym przykładem może być Stan Suscavage który wprawdzie po polsku nie mówi, ale w St John's na Nowej Funlandii nazywają go ojcem polskich rybaków. Zajął się też załogą "Gedani, w podobny sposób od momentu wpłynięcia do chwili oddania cumu.

W portach gdzie skupiska polonijne są większe a więc w Nowym Jorku, Miami, Buenos Aires czy Rio de Janerio oprócz bezpośrednich kontaktów zapoczątkowywanych zwykle przez odwiedziny na jachcie, miały miejsce także kontakty z organizacjami polonijnymi. Do takich kontaktów należy spotkanie z przedstawicielami prasy polonijnej zorganizowane przez Konsulat Generalny PRL w Nowym Jorku, wizyta w Ośrodku Polsko-Słowiańskim w Nowym Jorku, czy udział całej załogi

"Gedanii" w jednym z czwartkowych wieczorów kulturalnych w Amerykańskim Instytucie Kultury Polskiej w Miami.
Podczas postaju w Callao na zaproszenie Ambasadora PRL w Limie załoga "Gedanii" wzięła udział w oficjalnym spotkaniu z Polonią peruwiańską organizowanym przez Ambasadę.
W Buenos Aires gdzie Polonia jest bardzo liczna, na zaproszenie Zarządu Związku Polaków wygłoszona została w Domu Polskim prelekcja o wyprawie "Gedanii" ilustrowana przeźroczami.
Podobną prelekcję wygłoszono na zaproszenie Towarzystwa Polonia w Ognisku Polskim w Rio de Janerio.
Należy przy tym podkreślić że wszystkie te kontakty zarówno prywatne jak i bardziej oficjalne wykazywały wagę tego, że w Ośrodku, mieście czy porcie zamieszkałym przez Polaków pojawił się jacht sportowy pod polską banderą.

14. ZAINTERESOWANIE WYPRAWĄ

Z przyjemnością można stwierdzić że we wszystkich odwiedzanych portach wyprawa spotykała się z dużym zainteresowaniem i życzliwością że strony mieszkańców i to nie tylko żeglarzy. W Aberdeen ukazał się obszerny reportaż w miescowej gazecie, a w Godthaab oprócz prasy lokalnej była także audycja radiowa.

Szeroki oddźwięk znalazła wyprawa w prasie kanadyjskiej. Pomijając sensacyjny wydźwięk oraz wewnętrzne rozgrywki między rzędem i opozycją do których wyprawa została wykorzystana, można stwierdzić że ton wypowiedzi wyrażał uznanie i szacunek dla wyczynu żeglarskiego dokonanego przez załogę "Gedanii". Po zawinięciu do St John's "Gedania" stała się niemal sensacją sezonu a wywiadom dla radia, telewizji i prasy wprost nie było końca.

W mniejszym lub większym stopniu sytuacja taka powtarzała się w każdym porcie przy czym w wielu wypadkach inspiratorem zainteresowania prasy, radia i telewizji była bądź miejscowa Polonia, bądź przedstawiciele polskich placówek dyplomatycznych lub konsularnych.

Zbiór wycinków prasowych dotyczących wyprawy "Gedanii" zebrany dotychczas, jest już dosyć pokaźny aczkolwiek jeszcze niekompletny gdyż niektóre publikacje szczególnie w periodykach miały ukazać się w terminach późniejszych niż wyruszenie jachtu w dalszą drogę.

Lecz o stopniu zainteresowania wyprawą bardziej świadczą kontakty z ludźmi niż z profesjonalistami środków masowego przekazu. We wszystkich portach, nawet tam gdzie dostęp do jachtu był utrudniony, miały miejsce liczne wizyty na jachcie ludzi których przyciągała rzadko spotykana bandera i wieść o niecodziennej wyprawie.

O stosunku tych ludzi do wyprawy mogą świadczyć liczne wpisy do książki pamiątkowej.

Na szczególne podkreślenie zasługuje tutaj życzliwość i serdeczność z jaką wyprawa spotykała się w stacjach polarnych zarówno w Arktyce jak i na Antarktydzie. Nawet w Resolute Bay gdzie na skutek decyzji władz "Gedania" stała się obiektem niepożądanym, stosunek miejscowych przedstawicieli policji był nacechowany życzliwością i chęcią niesienia wyprawie pomocy.

Tak samo postój w Port Stanley na Falklandach będzie przez załogę "Gedanii" wspominany ze wzruszeniem bo opiekowano się tam załogą i pomagano jej tak, jakby należała do falklandzkiej społeczności. I była to gościnność niezwykle delikatna, nie narzucająca się ale pełna serca i zrozumienia dla żeglarzy.

Osobny rozdział w kontaktach to udział wyprawy w "Operacji Żagiel 76". Od samego dołączenia wyprawy w Hamilton na Bermudach, aż do opuszczenia Nowego Jorku towarzyszyło wyprawie duże zainteresowanie żeglarzy sportowych i profesjonalnych ze wszystkich krajów biorących udział w tej wielkiej żeglarskiej imprezie.

## 15. POMOC ZE STRONY POLSKICH PLACÓWEK I PRZEDSIĘBIORSTW

Nie będzie przesadą stwierdzenie że przez cały czas trwania wyprawy znajdowała się ona pod opieką ze strony polskich placówek i przedsiębiorstw działających za granicą. Tam gdzie to było możliwe a więc w Nowym Jorku, w Limie, Buenos Aires i w Rio de Janerio wyprawa działała w oparciu o oficjalne przedstawicielstwa polskie to jest ambasady i konsulaty. Działania te nie ograniczały się do kontaktów kurtuazyjnych ale wyrażały się załatwieniem szeregu spraw istotnych dla wyprawy.

Już w Aberdeen rybacy polscy ze statków "Bzura" i "Wkra" gościli u siebie załogę "Gedanii" i zaopatrzyli ją w paliwo i świeżą żywność. To samo powtórzyło się w St John's gdzie napotkano trawler przetwórnię "Carina", oraz na pełnym morzu gdzie statek baza "Pomorze" udzielił pomocy przy naprawie uszkodzonego bomu spinakera i rury wydechowej silnika napędowego. No a podczas postoju w Callao w Peru trawler przetwórnia "Apus" stał się poprostu bazą dla "Gedanii" a jej załoga czuła się na trawlerze jak u siebie w domu.

Podobnie było gdy wyprawa napotykała statki PLO. W Nowym Jorku był to "Zubrzycki" w Miami "Sienkiewicz", w Callao "Wyspiański" i "Szwydtkoj" w Buenos Aires były to "Żeromski" i "Gałczyński" a w Southampton "Stefan Batory". Statki te zawsze stanowiły oparcie dla załogi "Gedanii" i świadczyły leżącą w zakresie ich możliwości pomoc z całym zrozumieniem i sympatią.

Na odrębne podkreślenie zasługuje tu opieka i pomoc jakiej udzielała wyprawie firma GAL w Nowym Jorku, firma „Convenio Pesquero" w Limie, oraz przedstawiciele PLO w Limie, w Buenos Aires i w Rio de Janerio. Pomoc ta przekraczała na pewno poziom wynikający tylko z zależności służbowych.

Była w tym wielka ludzka życzliwość i przyjaźń.

Przy okazji warto dodać że praca firm agencyjnych działających w obsłudze PLO a więc obsługujących także "Gedanię" była zawsze na bardzo wysokim poziomie.

## 16. STAN TECHNICZNY JACHTU I WYPOSAŻENIA

Opisywana tu podróż jachtu "Gedania była dla niego podróżą dziewiczą, która wykazała jego bardzo dobre walory. Jacht zdał bardzo dobrze egzamin we wszystkich strefach klimatycznych podczas żeglugi w skrajnie trudnych warunkach. Ma on dużą dzielność morską i wytrzymałość a przy odpowiednich warunkach wiatrowych może rozwijać dobrą prędkość. Ze względu jednakże na rozbudowane wyposażenie techniczne wymaga umiejętnej i sprawnej obsługi.

Ponieważ jacht odebrano ze Stoczni na 2 tygodnie przed wyruszeniem na wyprawę, dopiero podczas trwania wyprawy zaczęły ujawniać się drobne usterki które załoga naogół usuwała we własnym zakresie. Jedyne większe problemy stwarzała maszynka sterowa, rura wydechowa z podgrzewaczem wody, oraz żagle. Po usunięciu podgrzewacza i wymianie maszynki sterowej wartość techniczną jachtu udawało się urzymywać przez całą podróż na bardzo dobrym poziomie. Jedynie jakości żagli nie udało się wiele poprawić. Należy przypuszczać, że ta słabość żagli jest spowodowana technologią nie przystosowaną do tak dużych powierzchni jakie występowały na "Gedanii". Ich krój i uformowanie jest natomiast bardzo dobre.

Wypada tu dodać że wszystkie niemal prace remontowe i konserwacyjne zostały wykonane siłami własnymi załogi.

Jacht po powrocie z wyprawy ma pełną gotowość do eksploatacji a jego sprawdzona wszechstronnie jakość pozwala mieć nadzieję że będzie również dobrze służył następnym wyprawom. Wyposażenie skompletowane przed wyruszeniem okazało się także wystarczające we wszystkich sytuacjach w których jacht i załoga się znalazła.

Zabrana z kraju żywność przetrzymała w warunkach jachtowego składowania cały rok, bo dopiero powtórne przemierzenie strefy tropikalnej poczyniło w niej znaczne uszczerbki.

Można też powiedzieć że również pod względem zaopatrzenia w żywność wyprawa była dobrze przygotowana.

17. PARĘ SŁÓW O ZAŁODZE

Przez 14 miesięcy trwająca załogowa wyprawa żeglarska, najdłuższa jak dotąd w polskim żeglarstwie, była niezwykle trudnym egzaminem dla załogi. Konieczność przebywania w jednym otoczeniu i składzie przez długie okresy czasu, ciężkie warunki żeglugowe, wysiłek psychiczny związany z przebywaniem na nierozpoznanych żeglarsko obszarach, oderwanie od rodzin i kraju były składowymi tego właśnie egzaminu. I można z całą odpowiedzialnością tu stwierdzić, że egzamin ten załoga nie tylko zdała bardzo dobrze ale że stanowiła ona zespół w pełni gwarantujący powodzenie zamierzonego zadania.

## 18. ZAKOŃCZENIE

Jak z przedstawionego powyżej sprawozdania można wnioskować wyprawa osiągnęła tyle ile można było w danych warunkach osiągnąć a z oddźwięku jaki wywołała w Kraju i za granicą zadanie swoje spełniła.

Nie zamknęła ona przy tym eksploatacji żeglarskiej dalekich rejonów a wręcz przeciwnie stworzyła nowe możliwości żeglowania po trudnych, ale jakże pięknych i obfitujących w przeżycia, regionach Arktyki i Antarktydy.