

Artykuł napisany tuż po przepłynięciu w poprzek Morza Bałtyckiego z Visby na Gotlandii do Gdańska na drewnianej tratwie „Nord-bis”, opublikowany w październikowym numerze czasopisma „Poznaj Świat” w 2006 roku.

Tratwą pod Urbańczykiem

Są takie chwile w życiu dziecka, które pamięta się do końca życia. Gdy miałem dwanaście lat w prezencie pod choinką dostałem od Rodziców książkę pt. „Wyprawa Kon Tiki” autorstwa **Thora Heyerdala**. Książkę tę pochłonąłem jednym tchem, czytając ją także nocą pod kołdrą, osłabiając sobie oczy przy słabym świetle latarki. Oceaniczna wyprawa tratwą wielkiego Norwega, mająca na celu udowodnienie sposobu migracji ludów, zasiedlających wyspy Pacyfiku, zrobiła na mnie wielkie wrażenie. Oczami wyobraźni widziałem siebie na tratwie, zbudowanej z pni balsa, gnanej prądem morskim i pasatowymi wiatrami. Wraz z towarzyszami Thora Heyerdala kołysałem się na długiej oceanicznej fali, chwyciłem wpadające na pokład latające ryby, sekstantem mierzyłem pozycję tratwy, wczuwałem się w emocje towarzyszące lądowaniu w kipieli przyboju. Podziwiałem odwagę członków załogi, porywających się na tak niebezpieczne wyzwanie.

Chyba dwa lata później przypadkowo w szkolnej bibliotece wpadła mi w ręce książka **Andrzeja Urbańczyka** o dużo mówiącym tytule „Tratwą przez Bałtyk”. Wcale mnie to nie zdziwiło, że i u nas kraju znaleźli się pasjonaci, zarażeni pasjonującym rejsiem Thora Heyerdala, którzy sami zbudowali z pni świerkowych tratwę „Nord” i przepłynęli na niej w sztormowe wrześnie dni 1957 roku z Łeby przez Bałtyk do Szwecji, aż na wyspę Lilla Karlsö niedaleko Gotlandii. Poczułem respekt dla młodej czteroosobowej załogi, dowodzonej przez dwudziestoletniego Andrzeja Urbańczyka, która nie tylko odważyła się zmierzyć na tratwie się z zimnymi bałtyckimi falami, ale też i pokonała upór wszechwładnej polskiej biurokracji, a w dodatku zrobiła

znaczny wyłom w szczelnej granicy komunistycznego państwa, otwierając świat dla polskiego żeglarstwa.

Nie muszę dodawać, że książki Thora Heyerdala, Andrzeja Urbańczyka, a także inne marynistyczne opowieści, w tym także malutkie książeczki o wybitnych żeglarzach, wydawane w serii „Miniatury morskie” spowodowały, że zapisałem się na kurs żeglarski. Trafiłem do Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku, na którego wystużonych drewnianych jachtach jako nastoletni chłopak podczas długich rejsów na Morzu Bałtyckim i na Morzu Północnym, dostawałem w kość, ale też zapoznawałem się z morskim rzemiosłem. Po kilku jednak latach zwyciężyła u mnie górską pasja i na prawie czterdzieści lat zniknąłem z morza, wspinając się intensywnie w prawie wszystkich masywach górskich na świecie.

W przerwach między kolejnymi wyprawami, docierały do mnie okruchy wieści z żeglarskiego świata: o samotnych rejsach dookoła świata **Krzysztofa Barnowskiego**, **Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz**, **Henryka Jaskuły** czy **Kuby Jaworskiego**. Szacunek budził **Janusz Kurbiel** swoimi niebezpiecznymi arktycznymi rejsami. W areopagu wybitnych polskich żeglarzy często pojawiała się nazwisko Andrzeja Urbańczyka, który nie tylko opłynął samotnie świat, ale też na przełomie 2003 i 2004 roku wraz z towarzyszem przepłynął sekwojową tratwę w ciągu 130 dni północny Pacyfik, pokonując dystans siedmiu tysięcy mil morskich.

W marcu tego roku spotkałem **Czarka Bajera**, doświadczonego żeglarza, pod którego dowództwem przepłynąłem na drewnianej kozackiej czajce w lipcu 2005 roku z Gdańska do Kłajpedy.

- *Czy wiesz, że Andrzej Urbańczyk właśnie buduje tratwę i zamierza na niej powtórzyć swój wyczyn sprzed pięćdziesięciu laty i ponownie przepłynąć z Polski do Szwecji?*

Czarkowi bardzo zależało na udziale w rejsie, pojechał nawet do Ustki, gdzie Andrzej Urbańczyk budował *tratwę*. Nic jednak nie wskórał, załoga jachtu już była

dobrana. Po publikacji wielu artykułów w prasie i rozpropagowaniu rejsu w Internecie, zgłosiło swój udział w rejsie ponad trzystu kandydatów o dużych kwalifikacjach morskich i żeglarskich.

Minął upalny lipiec i niespodziewanie czwartego sierpnia nad ranem zadzwonił do mnie **Krzysiek Makowski**, serdeczny kolega, z którym zaciągnięta przyjacielska więź trwa od zimowej wyprawy na Spitsbergen w 1988 roku, kiedy to Krzysiek zimował tam podczas kolejnej wyprawy Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk.

- Michale, jest propozycja dla Ciebie. Andrzej Urbańczyk wraz dwoma członkami załogi przepłynęli na tratwie „NORD-Bis” z Ustki do Visby. Wy płynęli z Ustki 19 lipca, do Visby na Gotlandii dopłynęli 2 lipca. Obecnie Andrzej jest sam na tratwie i potrzebna jest załoga na powrotny rejs do Polski. Zarekomendowałem Ciebie. Jeśli chcesz popłynąć, powinienes skontaktować się jak najszybciej z kapitanem Andrzejem Urbańczykiem i dotrzeć do Visby na Gotlandii.

Długo się nie zastanawiałem się. Zrobiłem co prawda wywiad w środowisku żeglarskim, gdzie dowiedziałem się, że kapitan Andrzej Urbańczyk jest wyśmienitym żeglarzem, ale i też mocną osobowością, wymagającym dowódcą, z którym pływanie będzie twardą, żeglarską szkołą.

Skusiła mnie jednakże okazja popływania z tak wybitnym żeglarzem, ale i też możliwość przepłynięcia przez Bałtyk na drewnianej tratwie. Wiedziałem już, że trafiła mi się niezwykła okazja. Prawdziwy los na loterii. Wszak na świecie jest chyba pół miliona jachtów, a tratwa jest tylko jedna. (Po rejsie tratwą dowiedziałem się od zaprzyjaźnionych żeglarzy, że jednak jest na świecie kilku zapaleńców, którzy na tratwach o przeróżnych konstrukcjach włączają się po niektórych akwenach w tropikalnych strefach klimatycznych).

Przygotowania trwały kilka dni. Przy pomocy Krzyśka Makowskiego zdobyłem wymagane wyposażenie i zamówioną przez Andrzeja Urbańczyka żywność. Okazało się, że drugim członkiem załogi będzie **Krystyna Urbańczyk**, żona kapitana, niegdyś

koszykarka, kapitan drużyny gdańskiej Spójni, która w latach sześćdziesiątych była wicemistrzem Polski w koszykówce. Krystyna specjalnie w tym celu przyleciała do Gdańska samolotem z San Francisco, gdzie na stałe mieszkają państwo Urbańczykowie.

Do Visby dotarliśmy promem pod wieczór 9 sierpnia, gdzie zdani byliśmy na cierpliwe czekanie na korzystną prognozę pogody. Dwudniowe oczekiwanie na sprzyjające nam wiatry, dało możliwość zwiedzenia tego przepięknego średniowiecznego, również hanzeatyckiego miasta, otoczonego dobrze zachowanymi murami obronnymi i licznymi bramami. Przypadkowo trafiliśmy na słynną imprezę „Tydzień Średniowiecza”, na którą przybyła licznie młodzież z całej niemal Europy przebrana w stroje z epoki. Wąskimi ulicami paradowali włościanie, rajcy, kupcy, rycerze, mieszczanie, rzemieślnicy, damy dworu. Przy dźwiękach dud przeciągały korowody kolorowych przebierańców, za murami miasta, na terenie ogrodów botanicznych rozbił się prawdziwy warowny obóz. Bogaty program obfitował w przeróżne turnieje rycerskie i zawody łucznicze. Wiezorami w ruinach średniowiecznych kościołów w blasku pochodni rozgrywane były koncerty i prezentowane spektakle teatralne.

Nasza jednostka „NORD-BIS” przycumowana była w zacisznym kąciku portowym i mieliśmy warunki na spokojne przygotowanie się do powrotnego rejsu. Miałem też okazję do zapoznania się z budową tratwy, której korpus zbudowany był z siedmiu świerkowych pni o średnicy 50 – 60 cm. Pnie połączone były dziewięcioma podwójnymi linami manilowymi o średnicy 50 mm. Cała ta konstrukcja wzmocniona była poprzecznymi belkami świerkowymi o wymiarach 12 x 18 cm, powiązanymi linami manilowymi z każdym pniem.

Parametry tratwy były następujące: długość całkowita 10 m, szerokość 5 m, zanurzenie 1 m, masa około 7 ton, rezerwa wyporności 6 ton. Tratwa była słupem, wyposażona w ożaglowanie o powierzchni 40 m²; posiadała ster osiowy o powierzchni 0.75 m², osadzony w wyniku przewiercenia centralnego pnia oraz cztery świerkowe

miecze przeciwdryfowe o wymiarach 200 x 80 cm. Na tratwie była malutka nadbudówka zbudowana ze sklejki, w której mogły spać cztery osoby. Wysokość masztu wynosiła 850 cm.

Pełnomorska tratwa żaglowa NORD-bis została zbudowana w oparciu o doświadczenia nabyte podczas budów i rejsów tratwy NORD w 1957 roku jak i sekwojowej tratwy „NORD 6”, która na przełomie lat 2003 i 2004 przebyła północny Pacyfik. Konstrukcja tratwy to wspólne dzieło Andrzeja Urbańczyka i **Zygmunta Chorenia**, wybitnego konstruktora okrętowego.

Poszczególne elementy korpusu przygotowane zostały w zakładzie Choreń Design na terenie Stoczni Gdańskiej, ostateczny montaż tratwy nastąpił w stoczni w Ustce. Dwa lata trwało suszenie wielkich świerkowych pni. Dzięki ich impregnacji jednostka była niezatapialna.

Portem macierzysty tratwy to nadmorska miejscowość Jarosławiec, na terenie gminy Postomino, która bardzo pomogła w organizacji rejsu.

Gdy przyjechaliśmy do Visby, zaimpregnowane smolistym materiałem pnie tratwy porośnięte były grubym zielonym porostem. Chciałem go zdrapać, ale Andrzej stwierdził, że porost ten nie będzie miał żadnego wpływu na prędkość tratwy.

**

Wieczorem 11 sierpnia odwiedził nas **Ola Sollerman**, szwedzki dziennikarz, którego serdeczna zażyłość z Andrzejem Urbańczykiem datuje się od 1957 roku, od czasu pamiętnego rejsu pierwszej tratwy NORD w 1957 roku, kiedy to silny sztorm wyrzucił tratwę na brzeg na bezludnej wyspie Lilla Karlsö w pobliżu Gotlandii.

Ola przyniósł dobre wieści.

- *Sprawdziłem ostatnie prognozy pogody. Przez najbliższe trzy dni utrzyma się wschodni wiatr. Holownik wyprowadzi was portu jutro o ósmej rano.*

Następnego dnia już od piątej rano przygotowaliśmy tratwę do wypłynięcia w morze. Podnieśliśmy miecze, przygotowaliśmy grubą linę holowniczą, umocowaliśmy cały luźny sprzęt, będą na pokładzie. Punktualnie o ósmej rano mały holownik szwedzkiego ratownictwa okrętowego rozpoczął holowanie i wyprowadził nas na odległość dziesięciu mil od brzegu. Rozpoczęła się droga powrotna, której celem były brzegi południowego Bałtyku.

Przez pierwsze dwa dni mieliśmy sprzyjający wiatr wschodni, o sile 5 – 6 stopni w skali Beauforta, który czasami nawet wiał z północnego wschodu. Dzięki tym wiatrom mogliśmy cały czas płynąć na południe, mając cały czas w zasięgu wzroku zachodnie wybrzeża Gotlandii. Przeszliśmy bardzo blisko skalistych brzegów wyspy Lilla Karlsö, której widok kojarzył się Andrzejowi z dramatycznymi wydarzeniami sprzed prawie pół wieku. To właśnie dla upamiętnienia tamtego rejsu i tamtych członków załogi Andrzej przygotował rocznicową wyprawę. Niestety dwaj uczestnicy wyprawy z 1957 roku: **Czesław Breit** – dziennikarz i **Stanisław Kostka**, wybitny szybownik, już nie żyją. Stan zdrowia **Jerzego Fischbacha**, lekarza, nie pozwolił na wzięcie udziału w rejsie. W ciszy i skupieniu przepłynęliśmy koło brzegów wyspy.

Niestety, prognoza pogody nie sprawdziła się. Trzeciego dnia zaczęło wiać z południowego zachodu i tylko jakimś cudem udało się nam opłynąć Hoburg – południowy cypel Gotlandii i wypłynąć na otwarty Bałtyk.

Tu należy się kilka słów wyjaśnienia o możliwościach żeglugowych tratwy. Jej konstrukcja nie pozwala na pływanie tzw. bajdewindem pod wiatr. Można jedynie pływać przy pełnych wiatrach oraz na półwiatrze, jednak wówczas dryf tratwy sięga aż 30 stopni. Znając te ograniczenia, dla bezpiecznej nawigacji, należy wsłuchiwać się w prognozy pogody i z wielką wyobraźnią opracowywać wszelkie warianty, uwzględniające prędkość tratwy i kursy najbardziej dogodnym halsem. Niestety niesprzyjające długotrwałe wiatry, przy najbardziej nawet prowadzonej profesjonalnej

nawigacji, mogą tratwę zepchnąć na brzeg i wówczas trzeba przygotować się na tzw. „sztrandowanie” czyli lądowanie na brzegu lub poprosić o asystę holownika.

Natomiast samo pływanie tratwą w morskim żywiole jest bardzo bezpieczne. Tratwa posiada dużą dzielność morską, jest bardzo stabilna, zawsze znajduje się na fali i nie zdarzyło się, nawet podczas sztormowego dnia, by jakkolwiek grzywacz wszedł na pokład. Z niedowierzaniem obserwowałem jak tratwa z lekkością wspinała się na wierzchołki wysokich fal. Właściwie w każdych warunkach można było gotować we wnętrzu nadbudówki, na jachtach często byłoby to niemożliwe.

Niestety tratwa jest bardzo wolna. Pływaliśmy z prędkością jednego węzła. Czasami, bardzo rzadko, przy sprzyjających wiatrach osiągaliliśmy „kosmiczną” prędkość dwóch węzłów. Nie zawsze jednak wiało. Rekord dobowy to przepłynięcie aż 30 mil morskich. Gdy wiało z niedogodnego kierunku stawaliśmy w dryfie...

Ta znikoma prędkość sprawia, że w obecnych czasach pływanie tratwą na Bałtyku jest śmiertelnie niebezpieczne. A to z powodu wielkiego ruchu statków. Morze Bałtyckie stało się praktycznie wielką magistralą transportową. Nie było miejsca na Bałtyku, gdzie by w zasięgu wzroku nie było co najmniej kilku statków. W 1957 roku załoga tratwy NORD spotkała w czasie całego rejsu trzy statki, my mieliśmy dni, kiedy to widzieliśmy co najmniej 50 jednostek. Mimo że posiadaliśmy światła pozycyjne i z daleka widoczne pomarańczowe żagle, na topie masztu zainstalowane były podwójne reflektory radarowe oraz stroboskop (dodatkowe mocne pulsujące światło, takim światłem świecą samoloty), ostrzegaliśmy statki za pomocą UKF, to kilkakrotnie groziło nam najechanie przez rozpędzone, nic niewidzące, transportowce. Szczególnie niebezpieczne były tzw. „Wołgo-Bałty”, statki nadające się praktycznie do śródlądowej żeglugi, które na dużej fali, nie mogące zmienić kursu /bo by się przewróciły/, zupełnie nie przejmowały się żaglową jednostką. Zresztą z pewnością brały nas za jacht, przecież tratwą nikt nie pływa... Tylko sprawnie przeprowadzone zwroty przez rufę, pozwoliły nam wyjść cało z poważnych opresji.

Samo pływanie tratwą jest dla załogi twardą żeglarską szkołą życia. Wymaga ciągłej uwagi, pewnych kwalifikacji żeglarskich i sporo siły, szczególnie przydatnej podczas dokonywania zwrotu przez rufę, kiedy to trzeba wystawić genuę – przedni żagiel na wiatr i przerzucić grot żagiel na drugą burtę. Częste kolizyjne kursy z nadpływającymi statkami wrywały całą załogę na pokład, nie zawsze w ciągu dnia udało się odespać nieprzespanych nocy. Ale nikt nie obiecywał, że będzie łatwo. Na szczęście, mimo wietrznych dni, było ciepło. Słynny, dokuczliwy bałtycki chłód tym razem nie dał się nam we znaki.

Przez cały tydzień poniewierały nas mocne południowe i południowo-zachodnie wiatry po Bałtyku. Przypierały nas do brzegów Łotwy, Litwy i Obwodu Kaliningradzkiego. Praca tratwy na wysokiej fali spowodowała awarię jednego miecza, który trzeba było usunąć. W związku z tym, w celu lepszego sterowania tratwą, musieliśmy wyciągnąć z wody drugi miecz. Codziennie analizowaliśmy warianty bezpiecznego wydostania się z niedogodnych dla nas brzegów, kalkulowaliśmy możliwości dotarcia w pobliże tamtejszych portów. W końcu jedenastego dnia podróży, kiedy to omal nie zostaliśmy staranowani nocą przez nieprawidłowo oświetlony zespół holowniczy, wobec długotrwałej nieprzychylniej nam prognozy pogody, gdy dotarliśmy w obrzeże Zatoki Gdańskiej, poprosiliśmy o asystę holownika. Atlas II, duży oceaniczny holownik doholował nas na dużej fali szczęśliwie do Gdańska. Kilkakrotnie groziło nam zerwanie mocowań lin holowniczych, ale z wyprzedzeniem, przewidując możliwości awarii, dokonywaliśmy dodatkowych zabezpieczeń. Przez cały rejs podziwiałem kunszt żeglarski Andrzeja Urbańczyka, szczególnie Jego zachowanie w awaryjnych sytuacjach podczas sztormu czy w zagrożeniu najechania przez statki.

Nad ranem 24 sierpnia 2006 roku wpłynęliśmy do Gdańska. Zeszliśmy na ląd w stoczni w Gdańsku, gdzie przed dwu laty zaczęły podlegać obróbce świerkowe pnie trawy NORD-BIS.

Niedawno kilku kolegów pytało się mnie jak spędziłem wakacje. Odpowiadałem: - *Przełynąłem Morze Bałtyckie na drewnianej tratwie.*

Przyglądali mi się trochę uważnie, chwilę potem, żegnali się, mówiąc, że się bardzo spieszą. Podejrzewam, że nie wystawią mi najlepszej opinii wśród moich znajomych...

Ciekawe jakie będą losy tratwy NORD BIS. Czy zawita do jakiegoś muzeum, głosząc chwałę swoich poprzedniczek: pierwszej bałtyckiej tratwy NORD i jej pacyficznej siostry NORD-6, czy też Andrzej Urbańczyk jeszcze na niej przepłynie Atlantyk? Znając niezmordowane siły Andrzeja i Jego wielką żeglarską pasję, nie zdziwię się, gdy usłyszę komunikat o tym atlantyckim rejsie.