

W połowie listopada 1959 r. w Gdyni portowy dźwig ustawił 35-tonowy stalowy jacht w „kołysce” na pokładzie m/s „Jan Matejko”. Był to „Dar Opola”, który wraz z załogą miał być dostarczony aż do Adenu. Tak rozpoczynał się legendarny rejs na Morze Czerwone, który przeszedł do historii polskiego żeglarstwa jako „Wyprawa Koral”.

➔ W tamtych czasach wypłynięcie polskiego jachtu poza Bałtyk było w środowisku żeglarskim wydarzeniem rzadkim i wielkim. Jego wielkość wynikała też z ogromu pracy włożonej w organizację całego przedsięwzięcia przez grono późniejszych uczestników. Grono to powstało na styku środowisk żeglarczy, pletwonurków i młodych naukowców. Ich indywidualne marzenia miały wspólny mianownik – pragnienie znalezienia się na morzu w tropikach. Temat był też bardzo na czasie, a to przez popularne wówczas filmy Jacquesa Cousteau „Świat Milczenia” i Hansa Haasa „Przygoda na Morzu Czerwonym”.

POD BANDERĄ NAUKI

Racjonalne uzasadnienie wyprawy zostało sprecyzowane na Uniwersytecie Warszawskim przez kierownika Instytutu Zoologii profesora Zdzisława Raabe. Wyczerpały się tam pochodzące jeszcze z czasów carskich zapasy okazów morskiej fauny do studenckich ćwiczeń. Zakup nowych, przez specjalistyczne przedsiębiorstwa zagraniczne, wymagał ogromnych sum w obcych walutach.

Projekt przywiezienia takich okazów własnym przemysłem – jachtem prosto ze źródła, był przekonujący. Kalkulacje wykazały decydom, że wypuszczenia za granicę tych kilku namolnych osobników może przynieść wymierne oszczędności.

Ogrom prac przygotowawczych polegał nie tylko na zwykłej logistyce i przygotowaniach o charakterze technicznym. W wielkiej mierze było to pokonywanie barier stawianych przez licznych zawistników, czasem kierujących się względami polityczno-ustrojowymi, a czasem zasłaniający się nimi wyłącznie z powodu zwykłej ludzkiej zazdrości. Wyjazdy zagraniczne, dostęp do paszportów i walut zagranicznych były wówczas ściśle reglamentowane przez władze.

Rozgrywka tej partii trwała wiele miesięcy, argumenty obejmowały szeroki wachlarz zagadnień, preteksty i posunięcia obu stron były wymyślne, a całość obfitowała w dramatyczne zwroty sytuacji. Cenne okazało się prawnicze wykształcenie kapitana przyszłej załogi, ale standardowa i często skuteczna gra

na zwłokę naszych przeciwników doprowadziła do punktu martwego. Nadszedł właśnie listopad i Gdański Urząd Morski nie zgodził się na wypuszczenie jachtu w zimowe sztormy Morza Północnego i Atlantyku. Mimo to, dzięki wpływowym sprzymierzeńcom wyprawa doszła do skutku – udało się załadować załadunek jachtu na statek handlowy zmierzający właśnie na Daleki Wschód i... wszyscy stanęli wobec faktu dokonanego.

„KORALOWE” POKŁOSIE

Ciąg dalszy jest już historią znaną wszystkim dzięki dwukrotnie publikowanej przez Wydawnictwo Morskie książce kapitana Bolesława Kowalskiego pod tytułem „Wyprawa Koral”. Do niej trzeba skierować zainteresowanych szczegółami. Z racji rocznicy godzi się jednak wspomnieć członków załogi tego pionierskiego rejsu.

Nasz pierwszy oficer Jerzy Kowalkowski, bosman i lekarz Olgierd Baniewicz oraz żeglarz-zoolog Jerzy Nowicki i profesor Zdzisław Raabe odplynęli już w swój bezpowrotny rejs do Hilo. Kapitan Bolesław Kowalski, kierownik naukowy i zoolog Tomasz Umiński, ichtiolog Henryk Jakubowski, parazytolog i rybak Andrzej Lisiecki, oraz kierownik techniczny i nurek Jerzy Knabe nadal mogą z satysfakcją wspominać wydarzenia i sukcesy z przed lat pięćdziesięciu.

W dziwieńcomiesięcznym szczęśliwie zakończonym rejsie zadanie wyprawy zo-

■ Załoga „Daru Opola”. W środku siedzą prof. Zdzisław Raabe i kapitan Bolesław Kowalski



stało spełnione. Główne zbiory zebrano podczas dłuższego postoju przy wyspie Entedebir w archipelagu Dahlak. Zostały one przekazane w Port Saidzie agentowi Polskich Linii Oceanicznych celem załadowania wszystkiego na pokład płynącego do Polski statku. Sukces był również żeglarski. Kwestionowany początkowo sportowy charakter rejsu został w końcu uznany i Sejmik PZŻ w połowie trwania wyprawy wspaniałomyślnie uchylił wydany uprzednio zakaz używania bandery sportowej PZŻ przez tzw. statek wyprawowy...

W 50 LAT PÓŹNIEJ

Dzisiaj, korzystając z Internetu, spoglądam na „naszą” wyspę Entedebir, z „naszą” nazwą przylądka Raabe, z perspektywy satelitarnej. Należy ona teraz nie do Etiopii ale do Erytrei. Sąsiednia wyspa Nokra i jej ogromna, prawie zamknięta zatoka była przez długie lata (1972–1991), za panowania pułkownika Mengistu Hajle Mariama, portem i bazą radzieckiej floty wojennej. Obawy, że na środku Entedebir leży teraz kupa złomu w środku czarnej plamy po smarach i ropie naftowej, na szczęście się nie sprawdziły. Wyspa jest nadal niezamieszkała i pustynna. Ale archipelag Dahlak stał się parkiem narodowym i popłynięcie nań wymaga specjalnych pozwoleń. Lepiej poinformowani pletwonurkowie na świecie poufnie przekazują sobie rekomendacje okolicznych raf koralowych. Zaczyna tam też, coraz lepiej, rączkować turystyczny biznes.

Wspomniałem już „wczoraj i dziś” załogi oraz akwenu działań wyprawy. Zapyta ktoś – a co, po pięćdziesięciu latach, stało się z jachtem? Odpowiadając, posłużę się cudzym tekstem, zamieszczonym na następnych stronach. Oto Tage Voss – wieloletni gubernator Christiansø, żeglarz, lekarz i autor tłumaczonego na język polski znanego zbioru esejów „Morze dokoła naszego domu” – opublikował niedawno w duńskim piśmie żeglarskim swoje wspomnienie pod tytułem „Zbieg okoliczności”. Oczywiście pisał on po duńsku i dla Duńczyków i na pewno nie był świadomy, jak dobrze będzie ono pasowało do naszych materiałów rocznicowych w „Żaglach”.