



Zbigniew Urbanyi

fotografia reportażowa

Zbigniew Urbanyi

fotografia reportażowa

Zbigniew Urbanyi

photojournalism



REDAKCJA / EDITING

Marta Rosenthal, Marta Ipczyńska

KOREKTA JĘZYKOWA / PROOFREADING

Bartosz Ludkiewicz

TŁUMACZENIA / TRANSLATIONS

Emilia Pankanin

SKŁAD I OPRACOWANIE KOMPUTEROWE / DTP

Adam Kujawa

W publikacji wykorzystano materiały archiwalne pochodzące ze zbiorów Muzeum Fotografii w Bydgoszczy przy Wyższej Szkole Gospodarki.

The publication uses archival materials from the collection of the Museum of Photography located at the WSG University.

Projekt dofinansowany dzięki wsparciu Miasta Bydgoszczy.

The project was partially funded by the city of Bydgoszcz.



GAUDEAMUS
FUNDACJA

WYŻSZA SZKOŁA
WSG
GOSPODARKI

STOWARZYSZENIE
ANDRZEJA SZWALBEGO
DZIEDZICTWO

Muzeum
Fotografii
w Bydgoszczy

TeH₂O

SZLAK WODY:
PRZEMISŁU
I PRZEMIOSKA
W BYDGOSZCZY

Copyright © by Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz 2023

ISBN 978-83-65507-90-7



Grupa Wydawnicza WSG
85-229 Bydgoszcz, ul. Garbary 2
wydawnictwo.byd.pl, wydawnictwo@byd.pl

SPIS TREŚCI CONTENTS

Marta Rosenthal, Marek Chamot	
Wstęp	5
Introduction	7
Biogram Zbigniewa Urbanyiego	12
Zbigniew Urbanyi's Bio	13
Jacek Drozdowski	
Z Grząpielem po morzach i oceanach	17
Sailing the Seas and Oceans with Grząpiel	20
Marek Noniewicz	
Okiem marynisty	23
From the Perspective of a Maritime Artist	26
Marta Ipczyńska	
Ekspresja i kreacja w fotografiach Zbigniewa Urbanyiego	29
Expression and Creation in the Pictures Taken by Zbigniew Urbanyi	32
Pod Żaglami	37
Under Sail	37
Po horyzont	71
On the Horizon Line	71
Miejsca i ludzie	97
Places and People	97

Wstęp

Fotografia reportażowa – dokumentująca rzeczywistość, uwieczniająca ważne wydarzenia, relacjonująca codzienne życie – od zawsze stanowiła istotny materiał do badań nad historią. Była swoistym komentarzem do treści pisanej.

Niniejsza publikacja prezentuje zdjęcia i negatywy Zbigniewa Urbanyego pochodzące z kolekcji Muzeum Fotografii przy Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy. Zbiór ma wysokie walory poznawcze. Stanowi zapis rejsów, w których Urbanyi brał udział, między innymi na jachtach wybudowanych w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy, w tym na słynnym jachcie „Euros”. Prezentowana tu całość jest niepowtarzalnym wycinkiem historii polskiego żeglarstwa oceanicznego. Upamiętnia między innymi moment opłynięcia przez załogę „Eurosa” przylądka Horn – a w 2023 r. mija akurat 50 lat od tamtego wydarzenia.

Uptywający czas utrudnił pełną identyfikację zdjęć, utrwalonych na nich ludzi i miejsc. Zapoznanie się z licznymi archiwaliami umożliwiło odpowiednie „odczytanie” fotografii oraz udostępnienie niniejszej książki, ukazującej namiastkę dorobku Zbigniewa Urbanyego.

Podziękowania za pomoc w przygotowaniu publikacji kierujemy do osób, które udostępniły materiały archiwalne i zechciały podzielić się z nami wspomnieniami o Zbigniewie Urbanyim. Szczególne podziękowania kierujemy do: Ilony Urbanyi-Popiołek, Edmunda Kunickiego, a także do przedstawicieli Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego LOTTO-Bydgoscia: Włodzimierza Palmowskiego – komandora sekcji żeglarstwa morskiego i Michała Żurawskiego – wiceprezesa.

Marta Rosenthal,
dyrektorka Muzeum Fotografii
przy Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy

Publikacja, sygnowana przez Fundację „Gaudeamus”, prezentuje dorobek fotograficzny Zbigniewa Urbanyiego, pochodzący ze zbiorów Muzeum Fotografii przy Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy. Kolekcję zdjęć dziennikarza wzbogacają trzy artykuły badaczy i popularyzatorów zajmujących się dziedzictwem kulturowym Bydgoszczy, Kujaw i Pomorza. Jacek Drozdowski w swoim tekście przypomniał najważniejsze osiągnięcia Z. Urbanyiego. Marta Ipczyńska scharakteryzowała ekspresję i kreację w jego fotografiach. Marek Noniewicz wykazał, jak bardzo marynistyczny dorobek Z. Urbanyiego wpisuje się w wodniacką tradycję Bydgoszczy i Polski.

Książka wpisuje się w ideę upamiętniania dorobku wybitnych bydgoszczan, co jest szczególnie istotne w 2023 r., dedykowanym w Bydgoszczy Andrzejowi Szwalbemu, który był inicjatorem w latach powojennych promowania Bydgoszczy w kraju i na świecie. Zbigniew Urbanyi, jako dziennikarz i żeglarz, najlepiej odczytał tę zaszczytną misję. Rozstawił Bydgoszcz swoimi fotografiami, artykułami i książkami. Także poprzez jachty wybudowane w ówczesnych Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy. Swoją twórczością i działalnością wypełnił niepowtarzalny fragment historii polskiego żeglarstwa oceanicznego.

Autorzy książki ukazali bardzo ważną część bydgoskiej tradycji fotograficznej i jednocześnie wpisali się w kulturotwórczą ideę A. Szwalbego, która zakładała integrację różnych dyscyplin sztuki, a tym samym promocję dziedzictwa kulturowego Bydgoszczy w wymiarze ogólnopolskim i międzynarodowym.

Marek Chamot
Prezes Stowarzyszenia
im. Andrzeja Szwalbego „Dziedzictwo”

Introduction

Photojournalism, which documents the reality, captures important events and tells a story about daily life, has always constituted a significant means to explore history. It has served as a powerful commentary to the written word.

This publication presents Zbigniew Urbanyi's photographs and negatives that can be found in the collection of the Museum of Photography at the WSG in Bydgoszcz. The collection has got a high research value. The pictures document the historical cruises of Zbigniew Urbanyi including those on the yachts constructed in the Rail Rolling Stock Repair Workshops (Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego) in Bydgoszcz, among which was the famous "Euros". The selection of photographs presented in this publication constitutes as a whole a unique fragment of the history of the Polish sea sailing. It commemorates amongst others the successful cruise around Cape Horn. What is especially worth mentioning is that 2023 marks the 50th anniversary of this event.

The passing time made it difficult to identify all the photographs, as well as the depicted people and places. However, a careful analysis of a great number of historical records and materials enabled the "reading" of photographs and the publication of this book, which offers the readers an insight into Zbigniew Urbanyi's works.

We are sincerely grateful to all who expressed willingness to share archive materials and their memories about Zbigniew Urbanyi. Our special thanks are due to Ilona Urbanyi-Popiołek, Edmund Kunicki, and representatives of LOTTO Bydgosztia Regional Rowing Association: Włodzimierz Palmowski (the vice president for sea sailing) and Michał Żurawski (the vice president).

Marta Rosenthal,
The Director of the Museum of Photography
at the WSG in Bydgoszcz

The publication, designated by the „Gaudeamus” Foundation, presents photographic works of Zbigniew Urbanyi, which belong to the Museum of Photography situated at the WSG in Bydgoszcz. The selection of pictures taken by the journalist has been enriched with three articles written by researchers and promoters of cultural heritage of Bydgoszcz and the Kujavian-Pomeranian Voivodeship. In his text Jacek Drozdowski summons up the most significant achievements of Zbigniew Urbanyi. Marta Ipczyńska characterizes the expression and creation captured in his pictures. Marek Noniewicz demonstrates the extent to which the Urbanyi’s works and nautical achievements are embedded in the water-related tradition of Bydgoszcz and Poland.

The publication is part of the idea that concentrates on commemorating the life and work of the distinguished citizens of Bydgoszcz, which is particularly relevant in 2023 – the year of Andrzej Szwalbe – the leading promoter of Bydgoszcz in Poland and abroad in the post-war period. As a journalist and sailor, Zbigniew Urbanyi understood well this honourable mission and through his pictures, publications, and yachts constructed in the former Rail Rolling Stock Repair Workshops (Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego) he brought popularity to the city. With his works and activity Zbigniew Urbanyi filled the exceptional part of the history of Polish oceanic sailing.

The authors of the publication have shown a relevant part of Bydgoszcz photographic tradition, which corresponds to the cultural activity of Andrzej Szwalbe that concentrated on the integration of various artistic disciplines and therefore on the promotion of the cultural heritage of Bydgoszcz in Poland and abroad.

Marek Chamot
The President of the Andrzej Szwalbe
„Heritage” Association







Zbigniew Urbanyi

(ur. 13.09. 1931 r. w Bydgoszczy, zm. 6.11.2004 r. w Bydgoszczy)

Dziennikarz, pisarz, społecznik, żeglarz.

Pracował dla „Ilustrowanego Kuriera Polskiego” i „Gazety Pomorskiej”, współpracował z dziennikami: „Głos Szczeciński”, „Głos Wybrzeża”, „Sport” oraz czasopismami: „Panorama Śląska”, „Przekrój”, „Świat Żagli”, „Żagle”.

Był autorem książek marynistycznych: *Statek spełnionych nadziei* (1965), *Od Daru Pomorza do Ziemi Bydgoskiej* (1973); wspólnie z Aleksandrem Kaszowskim: *„Eurosem” na Horn* (1975), *Sztormy, lody i powroty* (1979), *Polskie jachty na oceanach* (1981); wspólnie z Danielem Dudą: *Trzeci w wielkiej sztafecie* (1986), *Komendant Białej Fregaty* (1999).

Był współinicjatorem budowy jachtów oceanicznych „Euros” (1967), „Zentek” (1979) i „Solanus” (1992), skonstruowanych w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy.

Jako żeglarz uczestniczył w licznych rejsach oceanicznych, spośród których pionierski charakter miały: wyprawa „Wiking” (1968), przejście cieśniny Pentland Firth (1970), optynięcie przylądka Horn (1973), rejs na Spitsbergen (1977).

Imię Zbigniewa Urbanyiego nosi lewostronne nadbrzeże Brdy w centrum Bydgoszczy, na odcinku od mostu Bernardyńskiego do mostu Staromiejskiego im. Jerzego Sulimy Kamińskiego.

Fotografia na stronie 11 pochodzi z archiwum Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego Bydgoscia.

Zbigniew Urbanyi

(born September 13, 1931 Bydgoszcz – died November 6, 2004 Bydgoszcz)

A journalist, writer, social activist, and sailor.

As a journalist, Zbigniew Urbanyi worked for the „Illustrated Polish Courier” („Ilustrowany Kurier Polski”) and „Gazeta Pomorska” newspaper, and cooperated with such daily newspapers as „Głos Szczeciński”, „Głos Wyrzeża” and „Sport”, as well as with the magazines „Panorama Śląska”, „Przekrój”, „Świat Żagli”, and „Żagle”.

The author of the sailing books: *Statek spełnionych nadziei* (1965), *Od Daru Pomorza do Ziemi Bydgoskiej* (1973), the co-author (with Aleksander Kaszowski) of *„Eurosem” na Horn* (1975), *Sztormy, lody i powroty* (1979), *Polskie jachty na oceanach* (1981); and (with Daniel Duda) *Trzeci w wielkiej sztafecie* (1986) and *Komendant Białej Fregaty* (1999).

Urbanyi co-initiated the construction of the ocean yachts „Euros” (1967), „Zentek” (1979) and „Solanus” (1992) in the Rail Rolling Stock Repair Workshops in Bydgoszcz (Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego).

As a sailor, he took part in numerous ocean cruises, among which was the pioneering „Viking” cruise (1968), crossing the Pentland Firth (1970), the cruise around the Cape Horn (1973), and the cruise to Spitzbergen (1977).

The leftside of the Brda river bank situated in the city center of Bydgoszcz and extending from the Bernardyński Bridge to Sulima-Kamiński bridge is named after Zbigniew Urbanyi.

The photo on page 11 comes from the archive of Bydgoscia Regional Rowing Association.





Z Grząpielem po morzach i oceanach

JACEK DROZDOWSKI
(„Gazeta Pomorska” 1990–2011)

Zbigniew Urbanyi to jeden z najbardziej zasłużonych – nie tylko dla Bydgoszczy i regionu, ale całego kraju – dziennikarzy sportowych. Żeglarz, pisarz, świetny gawędziarz i kompan...

Urodził się w 1931 r. w Bydgoszczy. Karierę dziennikarską rozpoczął w roku 1949, w „Ilustrowanym Kurierze Polskim”, gdzie był kierownikiem działu sportowego i sekretarzem redakcji. Tam pomógł znaleźć pracę przyjacielowi z dzieciństwa, Zbyszkowi Smolińskiemu, a ten odwdzieczył się w 1971 r., przyjmując swojego imiennika do działu sportowego „Gazety Pomorskiej”. Urbanyi pozostał jej wierny, jeszcze po przejściu w połowie lat 90. na emeryturę, dopóki tylko był w stanie pisać na swojej maszynie (chyba do roku 2003) – bo do komputera nigdy nie dał się przekonać. Zmarł 6 listopada 2004 r.

Był współinicjatorem, propagatorem i kronikarzem wielu wydarzeń w mieście i regionie. Doprowadził do powstania w 1959 r. sztucznego lodowiska Torbyd w 1959 r. (pierwszego na Pomorzu i trzeciego w kraju). Na mecz otwarcia sprowadził przebywających wówczas w Polsce trzech braci Warwicków, gwiazdy ligi NHL, mistrzów świata z 1955. Cała trójka zagrała w barwach Polonii Bydgoszcz przeciwko GKS Katowice.

Inicjował też m.in. biegi przełajowe IKP-a, żużlowy Międzynarodowy Turniej Par o Puchar Gazety Pomorskiej, Kryterium Asów Polskich Lig Żużlowych im. Mieczysława Połukarda o Wiczy-stą Nagrodę Gazety Pomorskiej (jest nadal rozgrywane, ale już pod inną nazwą) czy, na wzór regat Cambridge – Oxford, Wielką Wioślarską o Puchar Brdy.

Był współinicjatorem budowy pierwszego w mieście pełnomorskiego jachtu „Euros”, który został zbudowany w ZNTK (Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, dziś: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz). To na „Eurosie” w 1968 r., razem z kpt. Wojciechem Orszulokiem, Aleksandrem Kaszowskim, Henrykiem Lewandowskim, Edmundem Bagniewskim, Tadeuszem Jabłońskim i Władysławem Rzeszutkiem jako pierwsi na świecie opłynęli Islandię.

Na pokładzie był wtedy jeszcze jeden „żeglarz”, Grząpiel... maskotka niedźwiadka. Córka Zbigniewa, Ilona Urbanyi, z uśmiechem wspomina tego misia...

– Mama chyba wtedy go kupiła. Od Islandii Grząpiel towarzyszył Ojcu we wszystkich wyprawach. Nie pamiętam, niestety, skąd to imię. Tata zapomniał go chyba raz zabrać, na Horn. Kaszowski powiedział wtedy, że jak nie ma Grząpiela, to oni nigdzie nie płyną i ojciec urwał się po niego specjalnie z Gdyni. Pływał z nim wszędzie, między innymi „Darem Młodzieży” do Japonii czy dookoła świata. Dziś jest tak wyliniały, że lepiej go nie ruszać, bo się może rozsypać – dodaje ze śmiechem¹.

1 Z rozmowy telefonicznej autora z p. I. Urbanyi,

W 1973 r. Urbanyi, Kaszowski, Lewandowski, Hubert Latoś, Eugeniusz Głuszko i kpt. Henryk Jaskuła, znów na „Eurosie”, drugim polskim jachcie (w powojennej historii), pokonali przyłodek Horn. Cztery (!) dni po Krzysztofie Baranowskim na „Polonezie”. Miesiąc później, w odwrotnym kierunku, ze wschodu na zachód, dokonał tego s/y „Konstanty Maciejewicz”. Polskie żagle tym wyczynem zapisały się w historii światowego żeglarstwa.

– Mama nigdy nie była przeciwna rejsom, rozumiała te pasje. Mówiło się, że jest jak homerowska Penelopa – śmieje się córka Ilona. – Czekająca na powrót męża. Ojciec wyjeżdżał i wracał, a my jak kompania honorowa: „serdecznie witamy, serdecznie żegnamy”. Pamiętajmy, że wtedy kontakt był zupełnie inny. Jak odezwali się ostatni raz z Valparaíso [6 lutego – przyp. autora], to informacja o zdobyciu Hornu dotarła do nas z Buenos Aires, ponad miesiąc później².

Kiedy pod koniec lat 70. „Dar Pomorza” miał zostać sprzedany do Niemiec, w Bydgoszczy i regionie w akcję ratowania żaglowca włączył się oczywiście Urbanyi. Żaglowiec, który jako pierwszy statek pod polską banderą opłynął dookoła świata (wrzesień 1934 – wrzesień 1935), a w 1937 r. pokonał Horn, został zastąpiony przez „Dar Młodzięży”. Akcję zbiórki pieniędzy w regionie, szycia bandery przez Ligę Kobiet Polskich w Bydgoszczy pilotował właśnie Urbanyi.

Gdy w 1979 r. „Dar Pomorza” popłynął do Sztokholmu, towarzyszył mu „Euros”, na którym Urbanyi był I oficerem. Ten rejs doskonale pamięta Antoni Bigaj, wieloletni szef Odlewni Żelwa w Bydgoszczy, były komandor sekcji żeglarskiej „Bydgostii”, członek Bractwa Kaphornowców.

– Z żeglarstwem nie miałem nic do czynienia, dopóki w czerwcu 1973 roku nie zacząłem pracować w Bydgoszczy – wspomina. – W liceum w Ustrzykach Dolnych przeczytałem trylogię Meissnera o korsarzu Martenie i tak mnie wciągnęło, że przeczytałem wszystko w bibliotece o morzu i żeglowaniu. Na pierwszy rejs zabrał mnie Olek Kaszowski. Powiedział tak: „jedna ręka dla siebie, druga dla jachtu, bo jak wypadniesz, to mamy obowiązek cię szukać, ale nie mamy obowiązku cię znaleźć”. Podczas rejsu do Sztokholmu za sterem stał Zbyszek i dzięki niemu żyję. Gdy znów dopadły nas sztormy, szedłem na dziób przywiązać poluzowaną tratwę. Miałem szelki, ale nie byłem przypięty do ratunkowej liny pokładowej. I nagle usłyszałem krzyk Zbyszka: „trzymaj się!!!”. Złapałem się obydwoma rękami, ale jak fala w nas uderzyła, to poleciałem na nadbudówkę. Gdybym się trzymał tylko jedną ręką, to by mnie wyrzuciło za burtę. Siła uderzenia wyrwała 4 metry drewnianej listwy z pokładu, zablokowała nam kompas. Kapitan, Hubert Latoś, który nigdy nie należał do osób skłonnych do przesady, kazał w dzienniku wpisać 11 stopni w skali Beauforta...³

Na „Darze Młodzięży” Urbanyi popłynął w jego sportowym debiucie, w zwycięskich regatach The Cutty Sark Tall Ships Races (1982). Polska załoga dokonała wówczas niebywałego wyczynu; po akcji podjęcia z niemieckiego jachtu „Peter von Danzig” poparzonego członka załogi, miała ponad 4 godziny straty. Na mecie w Lizbonie „Dar” wyprzedził jednak słynnego „Gorch Focka” o... 14 minut i 18 sekund! Uwieńczeniem żeglarskich pasji Zbigniewa Urbanyi był rejs „Darem” do Japonii w 1983 r. (opisany w książce *Okini! Darze Młodzięży*) oraz wyprawa dookoła świata na 200-lecie Australii w 1988 r. i drugie wtedy zdobycie Hornu. Do legendy przeszły wejścia żaglowca pod pełnymi żaglami do portów w Osace i Sydney.

Nie sposób we wspominkach o Zbyszku pominąć kwestii jego świetnego pióra. Był dwukrotnym laureatem literackiej nagrody im. Leonida Teligi za książki *Eurosem na Horn* (1973)

2 Ibidem.

3 Z rozmowy telefonicznej autora z p. A. Bigajem.

i *Polskie jachty na oceanach* (1987). Ta druga opisuje polskie rejsy oceaniczne w latach 1932–1978, a napisana była wspólnie z Kaszowskim. Z kolei za książkę *Trzeci w wielkiej sztafecie* – napisaną z kpt. ż.w. Danielem Dudą, rektorem Wyższej Szkoły Morskiej (dziś Uniwersytet Morski), opowiadającą o budowie i wspomnianym zwycięskim rejsie „Daru Młodości” – otrzymał w 1987 r. prestiżową nagrodę im. Josepha Conrada (nie mylić z przyznawanymi od 2009 r. nagrodami im. Józefa Conrada-Korzeniowskiego przez Instytut Polski w Kijowie i od 2015 r. Nagrodą Conrada na Conrad Festival w Krakowie).

Od 2009 r., z inicjatywy Ligi Morskiej i Rzecznej oraz jej ówczesnego prezesa Ryszarda Ciężkiego, przy wsparciu środowiska dziennikarskiego, po uchwale Rady Miasta, fragment bulwaru nad Brdą, w centrum miasta, przy Moście Sulimy-Kamińskiego otrzymał swoją nową nazwę – patronem nadbrzeża został Zbigniew Urbanyi.

Źródła

Drozdowski J., *Zbigniew Urbanyi (1931–2004). Z wiatrem w plecy*, „Kalendarz Bydgoski”, 2006, r. XXXIX.

Kaszowski A., Urbanyi Z., *Polskie jachty na oceanach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.

Rozmowy telefoniczne autora z p. Iloną Urbanyi i p. Antonim Bigajem.

Świąchowicz M., *Zbyszek i jego żywoty*, 6 listopada 2006, <https://pomorska.pl/zbyszek-i-jego-zywioly/ar/6864987> (data dostępu: 24.05.2023).

Wspomnienia własne autora.

Sailing the Seas and Oceans with Grząpiel

JACEK DROZDOWSKI

Zbigniew Urbanyi is one of the most distinguished sports journalists not only for Bydgoszcz and its environs but also for the whole country. Sailor, writer, great storyteller and companion...

Born in 1931 in Bydgoszcz, he started his career as a journalist in 1949 working for *Ilustrowany Kurier Polski* (“Illustrated Polish Courier”) as the head of the sports department and the editorial secretary. There Urbanyi helped his childhood friend Zbyszek Smoliński to find a job. He returned the favour in 1971 by inviting his namesake Zbyszek Urbanyi to join the sports department of the “*Gazeta Pomorska*”. Urbanyi remained true to the job even after retiring in the middle of the 90s as long as he was able to use a typewriter (most probably until 2003) – he did not feel convinced to use the computer. He passed away on 6th November 2004.

Urbanyi was a co-initiator, promotor and chronicler of many events in Bydgoszcz and its environs. He supported the establishment of Torbyd artificial ice rink in 1959 (the first in Pomerania and the third one in the country).

For the opening match he invited brothers Warwick, superstars of the NHL and world champions (1955), who were visiting Poland at that time. The three brothers played against GKS Katowice representing Polonia Bydgoszcz.

Apart from that, Urbanyi initiated the cross-country IKP (IKP – short for: “*Ilustrowany Kurier Polski*” – translator’s note) running, International Speedway Pairs Tournament for the Cup of “*Gazeta Pomorska*”, Mieczysław Połukard Criterium of Polish Speedway Leagues Aces for the Award of *Gazeta Pomorska* (the event is still held but under a different name), or similar to the the Oxford and Cambridge Boat Race – the Great Rowing Regatta for the Brda Cup.

Urbanyi was among those who initiated the construction of the first in town sea-going yacht “Euros” performed in the Rail Rolling Stock Repair Workshops (Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, today known as PESA Bydgoszcz). Accompanied by Wojciech Orszulok, Aleksander Kaszowski, Henryk Lewandowski, Edmund Bagniewski, Tadeusz Jabłoński and Władysław Rzeszytek in 1968 Zbigniew Urbanyi as the first in the world sailed on “Euros” around Iceland. Onboard was also another “sailor” called Grząpiel – a bear mascot. Zbigniew’s daughter, Ilona Urbanyi, recalls him with a smile...

– It was probably then that my mother bought it. Since the cruise to Iceland Grząpiel accompanied my father during all expeditions. Unfortunately, I do not remember why we called him Grząpiel. My father forgot once to take him, it was during the expedition to Horn. Kaszowski said then that when Grząpiel was not onboard, they would not set off.

And then my father left the crew and went home only to take Grzqpiel and go back to Gdynia. He would take Grzqpiel with him on his every expedition, including the one on the "Dar Młodzięzy" (Gift of the Youth) to Japan or the cruise around the world. Today he is so molted that you should be careful when you touch him otherwise he can fall apart - she adds with a smile¹.

In 1973 Urbanyi, Kaszowski, Lewandowski, Hubert Latoś, Eugeniusz Głuszko and Capt. Henryk Jaskuła, on the "Euros" again, the second post-war Polish yacht, reached Cape Horn as few as four (!) days after Krzysztof Baranowski on the "Polonez" yacht. A month later, in the opposite direction, from the East to the West, Cape Horn was reached by the sailing yacht "Konstanty Maciejewicz". Polish sails made history with this remarkable cruise.

- My mother never dissaproved of my father's passion for sailing, she understood it. She was very often compared to Penelope - Ilona, his daughter, smiles. - Waiting for his husband to come back. My father used to go sailing and then come back, and we were like a ceremonial guard greeting and saying farewell to him. You should remember that the possibility to contact somebody at that time was much different as it is these days. When they contacted us for the last time from Valparaiso [on the 6th of February - author's note], the information about reaching Cape Horn came from Buenos Aires and found us a month later².

When at the end of the 70s, "Dar Pomorza" was supposed to be sold to Germany, Urbanyi eagerly joined the initiative aimed at preventing its sale abroad. The "Dar Pomorza" was the first Polish ship to circumnavigate the globe (September 1934 - September 1935), and the one that reached Cape Horn in 1937. Its successful cruise around the world was repeated by "Dar Młodzięzy". Urbanyi supervised also the initiatives of collecting money in the environs of Bydgoszcz and sewing the flag by Polish Women's League in Bydgoszcz.

When in 1979 "Dar Pomorza" sailed out to Stockholm, it was accompanied by "Euros" with Urbanyi serving as the first officer. Antoni Bigaj, longtime employee of Bydgoszcz Cast Iron Foundry, the former commander of "Bydgoscia" sailing section, a member of Capehorn Brotherhood ("Bractwo Kaphornowców"), remembers the cruise well.

- I had no knowledge about sailing before June 1973 when I started my work in Bydgoszcz - he recalls - When I was at High School in Ustrzyki Dolne I read Meissner's trilogy about raider Jan Marten and the story was so engrossing that I decided to read everything I could find in our library about the sea and sailing. For my first sail I was taken by Olek Kaszowski. Then, he said: "one hand for yourself, one for the yacht, because we are obliged to seek out for you if you fall overboard but we are not obliged to find you". On our journey to Stockholm Zbyszek was at the helm and I owe my life to him. When we were hit by the storms again, I was going to to the bow to tie up the loosened raft. I was wearing a safety harness but it was not fastened to the safety line on the deck. Suddenly, I heard Zbyszek's scream "Hold on!!! ". I gripped with my both hands, but as the wave hit us I fell down on the superstructure of the boat. If I had held on with only one hand, I would have been thrown overboard. The impact force of the wave broke a four-meter wooden board out of the deck and blocked our compass. The captain, Hubert Latoś, who never had a tendency to exaggerate, had us record 11 force of the Beaufort scale in the log...³

1 Urbanyi, I. Phone conversation

2 Ibidem.

3 Bigaj, A. Phone conversation.

Urbanyi's sailing sports debut was the successful race on "Dar Młodzieży" during The Cutty Sark Tall Ship Races (1982). Then, the Polish crew achieved the extraordinary; after the rescue operation of a burned crew member from "Peter von Danzig" the German yacht was more than four hours behind. "Dar" reached the finish line in Lisbon as many as 14 minutes and 18 seconds before "Gorch Fock"! The crowning moments of Zbigniew Urbanyi's passion for sailing were the "Dar" voyage to Japan in 1983 (depicted in the book *Okini! Darze Młodzieży*) and the round-the-world expedition organized in 1988 on the occasion of the 200th anniversary of establishing Australia and reaching Cape Horn for the second time in the history. Its entering under full sail to the ports in Osaka and Sydney became legendary.

Remembering Zbyszek's life and work, his excellent writing skills should not be overlooked. He was a two-time winner of the Leonid Teliga Literary Award for his books *Eurosem na Horn* (1973) and *Polskie jachty na oceanach* (1987). The latter was co-written with Kaszowski and described Polish cruises on the oceans from 1932 to 1978. His book *Trzeci w wielkiej sztafecie* co-written with the master mariner Daniel Dudan, the rector of the former Higher School of Maritime (today the Gdynia Maritime University) was devoted to the construction and successful cruise of "Dar Młodzieży", for which in 1987 he was awarded the prestigious prize of Joseph Conrad (not to be confused with the Joseph Conrad Korzeniowski literary prize awarded since 2009 by the Polish Institute in Kyiv and the Conrad Award given during the Conrad Festival in Cracow since 2015).

In 2009 on the initiative of the Maritime and Colonial League and its then director Ryszard Ciężki supported by the journalist community and after adopting the resolution of the City Council, the part of the Brda Boulevard situated in the city center next to Sulima-Kamiński Bridge received its new name – the patron of the embankment became Zbigniew Urbanyi.

Bibliography

Drozdowski J., *Zbigniew Urbanyi (1931–2004). Z wiatrem w plecy*, „Kalendarz Bydgoski”, 2006, r. XXXIX.

Kaszowski A., Urbanyi Z., *Polskie jachty na oceanach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.

Telephone calls of the author with Ms. Ilona Urbanyi and Mr. Antoni Bigaj.

Świąchłowicz M., *Zbyszek i jego żywioły*, November 6, 2006, <https://pomorska.pl/zbyszek-i-jego-zywioly/ar/6864987> (accessed: 24th May 2023).

The author's own memories.

W optyce marynisty

MAREK NONIEWICZ

Polski jachting ma już przeszło stuletnią historię, a jego rozwój nastąpił po odzyskaniu dostępu do Morza Bałtyckiego w 1919 r.

Zaskakujące w historii polskich związków z morzem jest to, że szereg inicjatyw, nad którymi w różny sposób – metaforycznie rzecz ujmując – unosił się zapach morskiej bryzy, miała swój początek z dala od Bałtyku. Jeszcze większe zaskoczenie wywołuje fakt, że kolebkę wielu marynistycznych idei stanowi nasz region i jego okolice, na dowód czego można przytoczyć w porządku chronologicznym kilka najistotniejszych przykładów.

W roku 1919 założono w Charzykowach (powiat chojnicki, obecnie w województwie pomorskim) nieformalne Stowarzyszenie Przyjaciół Żeglarstwa¹, zaś 1 października 1922 r. rozpoczęła działalność Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu². Nie powinno więc dziwić, że w listopadzie 1966 r. w Bydgoszczy, w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego rozpoczęła się budowa „Eurosa”, jachtu morskiego klasy J-80, którego późniejsze wyczyny zapisały się w historii polskiego jachtingu.

Jednostka powstała w ciągu zaledwie kilku miesięcy i już w sezonie żeglarskim 1967 r. szkoliła przyszłych adeptów żeglarstwa morskiego, spośród których skompletowano przyszłą załogę rejsu „Wiking”. Budowie jachtu towarzyszyła kampania medialna, w której aktywnie uczestniczył Zbigniew Urbanyi, dziennikarz, społecznik, żeglarz morski. Dzięki tej kampanii o „Eurosie” dowiedział się gdański kapitan Wojciech Orszulok. Wysłał on do Zarządu Klubu Sportowego „Brda” list z propozycją rejsu na wody Islandii. W ten sposób narodziła się idea rejsu „Wiking”, w którym brali udział m.in. obaj panowie. Ten wyczyn był pierwszym na długiej liście morskich podbojów Zbigniewa Urbanyiego. Załogę stanowili, obok wspomnianego już kapitana Orszuloka, Aleksander Kaszowski jako pierwszy oficer, Edmund Bagniewski – drugi oficer, Edmund Kunicki – bosman oraz, w funkcji załogi, Tadeusz Jabłoński i Władysław Rzeszutek. Szkoła, jaką przeszli żeglarze w czasie rejsu, trudne sztormowe warunki, awarie ożaglowania, zagrożenie dryfującymi kawałkami lodowca zacieśniła więzi wśród załogi, które

1 M. Stęпка, *Historia żeglarstwa w Polsce – początki jachtingu*, <https://puntovita.pl/historia-ze-glarstwa-w-polsce-poczatki/> (data dostępu: 28.05.2023).

2 *95-lecie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej*, <https://www.um.torun.pl/pl/95-lecie-oficerskiej-szkoly-marynarki-wojennej> (data dostępu: 28.05.2023).

z czasem przekształciły się w wieloletnie przyjaźnie. Zbigniew Urbanyi i Aleksander Kaszowski stali się później współautorami znanych w środowisku żeglarzy i marynistów książek³.

Zbigniew Urbanyi urodził się w Bydgoszczy – mieście nierozłącznie związanym z wodą (rzeka Brda wpisana w krajobraz miejscowości zdecydowała w zasadzie o jej lokacji i rozwoju). Usytuowane w samym centrum nadbrzeże, poddane rewitalizacji i stanowiące wizytówkę miejscowości, od 2009 r. decyzją Rady Miasta nosi imię Zbigniewa Urbanyiego. Z kolei fotograficzne archiwum żeglarza, za sprawą jego córki – Pani Ilony Urbanyi-Popiołek – znalazło swoje miejsce w Muzeum Fotografii przy Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy.

Liczba zasług i osiągnięć Zbigniewa Urbanyiego jest tak duża, że aż trudno uwierzyć, iż są to wyniki działań jednej osoby. Dla celów niniejszego tekstu skupię się jednak na tych jego dokonaniach, których ranga ma zdecydowanie ponadlokalne znaczenie. Oprócz wielu wymienionych już aktywności Zbigniew Urbanyi był jednym z inicjatorów budowy s/y „Euros” – to jeden z epizodów jego życia, który wart jest szczególnego upamiętnienia. Jako dziennikarz często wykorzystywał w swojej pracy aparat fotograficzny, który towarzyszył mu we wszystkich morskich wyprawach. Początkowo fotografował kamerą średnioformatową (6 x 6 cm) na materiałach czarno-białych, którą później zmienił na maty obrazek (24 x 36 cm) i przeźrocza.

Początek XXI w. to czas odkrywania archiwów fotograficznych minionego, dwudziestego stulecia. Kierunek ten zapoczątkował amerykański badacz, fotograf i filmowiec John Maloof, odkrywając na wyprzedaży garażowej negatywy nieznaną wcześniej Vivian Maier. To przypadkowe odkrycie zdecydowało o tym, że świat poznał znakomitą artystkę. Jej twórczość przetrwała dzięki złożoności procesów fotografii analogowej, a konkretnie dzięki istnieniu negatywów. Fotografie dokumentalne Vivian Maier ukazują w przenikliwym spojrzeniu społeczeństwo amerykańskie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku.

Na milionach kilometrów taśm nieznanymi operatorzy utrwalali obraz naszego stulecia – w ten sposób zapamiętałem czołówkę popularnego programu „Sensacje XX wieku” Bogusław Wołoszański, który rozbudzał wówczas moją wyobraźnię nastolatka. Czołówka składała się ze zmontowanych fragmentów filmów archiwalnych i statycznych kadrów – fotografii, bo miliony kilometrów taśm, to nie tylko dzieło operatorów filmowych, ale i fotografów minionego stulecia. A jeśli dodać do tego jeszcze szklane płyty fotograficzne, które, choć bardziej kruche, przetrwały do naszych czasów, trudno będzie oszacować realną ilość naświetlonego materiału.

Ważnym momentem w omawianym tu kontekście był rok 2014, gdy świat obiegła sensacyjna wiadomość⁴ o odnalezieniu w bazie na południowym wybrzeżu Wyspy Rossa (Antarktyda Wschodnia) skrzyni z negatywami dokumentującymi fragment wyprawy Ernesta Shackeltona z lat 1913–1914. Z negatywów udało się uzyskać poprawne obrazy ukazujące historyczne wydarzenia sprzed 100 lat! Być może na tym tle negatywy dokumentujące wyprawę „Eurosa” z roku 1968, znaną pod nazwą „Wiking”, nie wydają nadzwyczajnym odkryciem, ale jeśli prześledzimy przebieg rejsu, dodając do tego fakt, że dopiero wiek XXI nauczył nas prawidłowo obchodzić się z negatywami, uznać będziemy musieli, że to jednak bardzo cenny dokument.

3 A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *„Eurosem” na Horn*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975; A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Sztormy, lody i powroty*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979; A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Polskie jachty na oceanach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.

4 P. Szaniawski, *Stuletnie negatywy z lodów Antarktydy*, „Newsweek”, February 13, 2014, <https://www.newsweek.pl/historia/stuletnie-negatywy-z-lodow-antarktydy/bz9b358> (data dostępu: 28.05.2023).

Na pokładzie „Eurosa” oprócz Zbigniewa Urbanyiego, który wykonywał zdjęcia aparatem średnioformatowym, dokumentację filmową prowadził też Edmund Kunicki, bosman, rejestrując fragmenty rejsu kamerą Admira Electric, specjalnie na potrzeby rejsu dostosowaną do zasilania pokładowymi akumulatorami⁵. Zrealizowany przez Kunickiego film został zdigitalizowany i obecnie znajduje się w zasobach Bydgoskiej Kroniki Filmowej. Fotografował również Tadeusz Jabłoński. Zbigniew Urbanyi pełnił w czasie rejsu funkcję trzeciego oficera. Większość uczestników rejsu była praktycznie neofitami.

Przebieg rejsu barwnym językiem opisał Edmund Kunicki w książce *Port macierzysty Bydgoszcz*⁶. Zawarty w niej jego tekst ilustrowany jest fotografiami, jednak choć kadry zbliżone są do zdigitalizowanych obrazów będących w zbiorach Muzeum, nie możemy jednoznacznie stwierdzić, że pochodzą z tego samego źródła.

W materiałach dokumentujących morskie przygody Zbigniewa Urbanyiego, które znalazły się w Muzeum Fotografii, na szczególną uwagę zasługują negatywy. Chociaż standard archiwizowania materiałów fotograficznych w latach siedemdziesiątych XX wieku budzi wiele zastrzeżeń, szczęśliwie dokumentacja morskich rejsów przetrwała. Większość tego materiału znajdowała się w żółtej firmowej kopercie FOTON-u 18 x 24, poszczególne filmy, po około 12 klatek każdy, zawinięte były w biały, poźółtkły papier maszynowy A4 i opisane lakonicznie ołówkiem: „Islandia”, „Wyspy Owczce, załoga i dorsze” itp. Nie było żadnych innych informacji. Jednak z wświetlonych na filmie fabrycznych danych wiemy, że Urbanyi używał negatywów wyprodukowanych w zakładach ORWO.

Materiał został zdigitalizowany dzięki udziałowi Muzeum w projekcie Kultura 2.0. Dysponując odpowiednią technologią, ujawniliśmy nieznane dotąd epizody z rejsu dookoła Islandii. Rejsu, który na owe czasy stanowił wyjątkowe dokonanie – jacht bowiem nie był wyposażony w silnik! Materiał fotograficzny, który pozyskaliśmy, jest cennym świadectwem tego niezwykłego wyczynu.

Źródła

95-lecie *Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej*, <https://www.um.torun.pl/pl/95-lecie-oficerskiej-szkoly-marynarki-wojennej>.

Port macierzysty Bydgoszcz, red. A. Mucek, RTW Bydgoscia, Bydgoszcz 2010.

Stępka M., *Historia żeglarstwa w Polsce – początki jachtingu*, <https://puntovita.pl/historia-ze-glarstwa-w-polsce-poczatki/>.

Szaniawski P., *Stulecie negatywy z lodów Antarktydy*, „Newsweek”, 13 lutego 2014, <https://www.newsweek.pl/historia/stulecie-negatywy-z-lodow-antarktydy/bz9b358>.

5 Informacja z przekazu ustnego od Edmunda Kunickiego.

6 *Port macierzysty Bydgoszcz*, red. A. Mucek, RTW Bydgoscia, Bydgoszcz 2010.

From the Perspective of a Maritime Artist

MAREK NONIEWICZ

The beginning of the development of more than one-hundred-year-old Polish yachting dates back to 1919, when Poland regained its access to the Baltic Sea.

It is surprising that over an array of initiatives undertaken in the history of Polish relations with the sea over which, to put it metaphorically, wafts the smell of the sea breeze, have originated far from the Baltic sea. Even more surprising is the fact that the region of Bydgoszcz has become the cradle of numerous marine-related ideas. Presented in the chronological order, the following examples provide evidence for this statement.

In 1919 in Charzykowy (administrative district of Chojnice county currently located in the Pomeranian Voivodship) the Informal Association of the Friends of Sailing¹ was established, whereas on 1st October 1922 in Toruń the Navy Brigade Officer School² was opened. Therefore, it is no wonder that in November 1966 in the Rail Rolling Stock in Bydgoszcz began the construction of “Euros”, the J-80 class sea yacht whose great expeditions went down into the history of Polish yachting.

The construction of “Euros” was accomplished within a few months and beginning from the sailing season of 1967 the school commenced to train the adepts of sea sailing, among whom was the future crew of the “Viking” expedition. The process of the yacht construction was followed by the media with the active involvement of Zbigniew Urbanyi – a journalist, social activist, and sea sailor. It is for the media campaign that the captain Wojciech Orszulok from Gdańsk learned about “Euros”. Then, he sent to the Management of the Sports Club “Brda” a letter offering a cruise to the waters of Iceland. This is how the idea of the “Viking” cruise, in which both gentlemen took part, was born. Their remarkable achievement was the first of its kind on the long list of Zbigniew Urbanyi’s sea expeditions. Apart from the captain Orszulok, the crew comprised Aleksander Kaszowski (the first officer), Edmund Bagniewski (the second officer), Edmund Kunicki (warrant officer), Tadeusz Jabłoński, and Władysław Rzeszutek. The difficult experience the crew went through during the expedition, heavy storm, failures of the rig, and the threat of drifting glacier parts brought its members together and resulted in the course of time in

1 M. Stęпка, *Historia żeglarstwa w Polsce – początki jachtingu*, <https://puntovita.pl/historia-zeglarstwa-w-polsce-poczatki/> (accessed: 28th May 2023).

2 *95-lecie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej*, <https://www.um.torun.pl/pl/95-lecie-oficerskiej-szkoly-marynarki-wojennej> (accessed: 28th May 2023).

long-lasting friendships. Zbigniew Urbanyi and Aleksander Kaszowski decided to publish books together that later became popular among the maritime community and sailors³.

Zbigniew Urbanyi was born in Bydgoszcz – a city tightly connected to water. The Brda river, which is part of the city landscape, has actually determined its location and influenced its development. The revitalised river bank, which is the symbol of Bydgoszcz situated in the city center, was named after Zbigniew Urbanyi in 2009 by the decision of the City Council. The collection of photographs taken by Zbigniew Urbanyi during his expeditions found its place in the Museum of Photography located at the WSG in Bydgoszcz thanks to this daughter Ilona Urbanyi-Popiołek.

So significant is the number of Zbigniew Urbanyi's merits and achievements that one can hardly believe they can be attributed to one person. For the purposes of this text I will focus only on those of supralocal importance. Aside from the aforementioned examples of Zbigniew Urbanyi's activity, his contribution to the construction of "Euros" should be mentioned. It was one of those most noteworthy episodes of his life. As a journalist, he frequently used a camera for his work and it accompanied him during all his expeditions. Using at the beginning a 6 x 6 medium format photographic camera with black and white film, he replaced it later with a small format camera (24 x 36) and slides.

The beginning of the 21st century marks the time of discovering photographic archives from the previous century. This trend was initiated by the American researcher, photographer and filmmaker John Maloof who stumbled upon negatives of little-known Vivian Maier at a garage sale and through this accidental discovery introduced this brilliant artist to the world. Vivian Maier's works survived due to the complexity of the analog photography and more precisely, the negatives. Her documentary photography portrays the life of American society in the 1960s and 1970s.

On the million-kilometer length tapes the unknown camera operator captured the picture of our century – this is how I remember the opening of the documentary production "Sensations of the 20th century" (Sensacje XX wieku), whose author, Bogusław Wołoszański, stimulated my imagination as a teenager. The opening was a compilation of million-kilometer length archive films and static frames – the result of work not only of the camera operators but also photographers of the past century. If you add to that glass plates, which have been preserved to these days, it will be difficult to estimate the exact amount of the material used in the opening of the show.

A significant event for the context discussed happened in 2014 when the sensational news⁴ about the discovery of a box documenting Sir Ernest Shackelton's expedition from 1913-1914 made at Cape Evens spread around the world. The negatives were effectively restored to images showing historical events from a hundred years ago! Against this background, the discovery of negatives capturing the "Euros" expedition from 1968, also known as the "Viking" expedition, may not seem exceptional, but if you track back the course of the expedition and bear

3 A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *„Eurosem” na Horn*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975; A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Sztormy, lody i powroty*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979; A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Polskie jachty na oceanach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.

4 P. Szaniawski, *Stulecie negatywy z lodów Antarktydy*, „Newsweek”, 13 lutego 2014, <https://www.newsweek.pl/historia/stulecie-negatywy-z-lodow-antarktydy/bz9b358> (accessed: 28th May 2023).

in mind that it was only in the 21st century that we learned how to use negatives, you will come to conclusion that it does constitute a very precious document.

Aboard were, apart from Zbigniew Urbanyi who took pictures using the medium format camera, the warrant officer Edmund Kunicki who captured the moments of the cruise using the Admira Electric camera adapted specifically to the deck battery and the needs of the expedition⁵. The film made by Kunicki was digitalized and can be found in the resources of Bydgoszcz Newsreel (Bydgoska Kronika Filmowa). Also Tadeusz Jabłoński took pictures on the dock. Zbigniew Urbanyi served during the cruise as the third officer. The majority of the crew was actually amateurs passionate about sailing.

The cruise was described in a vivid language by Edmund Kunicki in his book “Home Port Bydgoszcz” (Port Macierzysty Bydgoszcz)⁶. The book contains his text illustrated with pictures that resemble the digitalized photographs from the collection of the Museum but it is not clear if they come from the same source.

From the materials of the Museum of Photography that document sea adventures of Zbigniew Urbanyi the special attention deserve the negatives. Although the conditions of their storage in the archives in the 1970s may be subject to strong reservations, the pictures documenting the sea cruises have been preserved to these days. Most of the materials were stored in a yellow envelope of FOTON in the format of 18 x 24. Single films, 12 frames each, were wrapped in white and yellowed typewriter paper of A4-sized format with a single note made with a pencil that said “Iceland” and “Faroe Islands, the crew and codfish”, etc. However, the manufacturing data displayed in one of the films provides us with the additional information that Urbanyi used negatives produced by ORWO.

The photographic material in question was digitalized thanks to the participation of the Museum in the project Culture 2.0 (Kultura 2.0). Having at our disposal the proper technology, we disclosed the unknown episodes from the cruise around Iceland that can be seen as an exceptional achievement as for those times since the yacht was not motor-driven. Thus, the photographic material that we obtained comprises a valuable testimony of this remarkable feat.

Bibliography

95-lecie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, <https://www.um.torun.pl/pl/95-lecie-oficerskiej-szkoly-marynarki-wojennej>.

Port macierzysty Bydgoszcz, red. A. Mucek, RTW Bydgoscia, Bydgoszcz 2010.

Stępka M., *Historia żeglarstwa w Polsce – początki jachtingu*, <https://puntovita.pl/historia-ze-glarstwa-w-polsce-poczatki/>.

Szaniawski P., *Stuletnie negatywy z lodów Antarktydy*, „Newsweek”, February 13, 2014, <https://www.newsweek.pl/historia/stuletnie-negatywy-z-lodow-antarktydy/bz9b358>.

5 Personal Communication with Edmund Kunicki.

6 *Port macierzysty Bydgoszcz*, red. A. Mucek, RTW Bydgoscia, Bydgoszcz 2010.

Ekspresja i kreacja w fotografiach Zbigniewa Urbanyiego

MARTA IPCZYŃSKA

Fotografie Zbigniewa Urbanyiego z wyprawy „Wiking” (8 czerwca – 12 sierpnia 1968 r.) znajdujące się w zbiorach Muzeum Fotografii można zestawiać na różne sposoby: chronologicznie, tematycznie (grupując motywy) czy też dzieląc na te mające charakter czysto dokumentacyjny i te zawierające element kreacji. Spośród tych właśnie zdjęć trzy zasługują, moim zdaniem, na szczególną uwagę, ze względu na formę i ekspresję. Dokumentują one różne etapy podróży – chronologicznie: miasto Lerwick (Szetlandy), przystań w Raufarhöfn (Islandia), powrót załogi jachtu „Euros” do Polski¹. Fotografie zostały wykonane w formacie 6 x 6. Łączy je obecność postaci jako motywu dominującego, przyciągającego uwagę odbiorcy. Stanowią sceny rodzajowe, można nawet pokusić się o stwierdzenie, że są to swoiste portrety grupowe. Wszystkie są wreszcie zapisem chwili, sceny uchwyconej na gorąco. Zróżnicowana jest kompozycja kadrów i, co oczywiste, sceneria, ze względu na miejsca i okoliczności, w jakich zdjęcia powstały.

Najbardziej wyrazisty charakter – z uwagi na reporterskie ujęcie i emocje bohaterów – ma fotografia przedstawiająca grupę chłopców na przystani w Raufarhöfn. Większość z nich jest pochłonięta jedzeniem herbatników i najwyraźniej zainteresowana zdarzeniem, które rozgrywa się poza kadrem². Nie zwracają uwagi na fotografa. Tylko jeden chłopiec wchodzi w interakcję, nawiązuje kontakt wzrokowy. Pozuje „na luzie”: w ujęciu na $\frac{3}{4}$, z uśmiechem i podniesioną głową, dłonie ma wpuszczone w kieszenie.

Atmosferę zdjęcia tworzy pochmurna aura. Naturalne, zastane światło miękko rysuje kształty postaci i obiektów. Niemal czujemy mglistą wilgoć chłodnego, choć lipcowego dnia, blisko koła podbiegunowego.

Kompozycja została oparta na ukosach zrównoważonych pionowymi rytmami, ale ze względu na trzy dominujące plany odczytujemy ją pasowo, w poziomie. Górny pas (około $\frac{1}{3}$ kadru) zajmują urządzenia portowe, środkową część grupa dzieci, a pierwszy plan fragment jachtu przycumowanego do nabrzeża. Ukos bomu przetłumaczy poziomą pasowość dwóch wyższych

1 Podczas wyprawy „Wiking” jacht „Euros” cumował kolejno w następujących portach: Hel, Helsingor, Hals, Lerwick (23–25.06.1968), Raufarhöfn (6–7.07.1968), Siglufjörður, Reykjavík, Hel (12.08.1968), por. *Rejsy jachtu „Euros”. Opracowanie zawiera pełen zestaw „kart rejsu” jachtu „Euros”,* oprac. E. Kunicki z lat 2002–2014 [druk akcydencowy]; *Jacht „Euros”, zestawianie rejsów, bilans rejsów, porty na trasie rejsów,* oprac. E. Kunicki, archiwum Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego Bydgoszta, Bydgoszcz [b.d.].

2 Edmund Kunicki, uczestnik wyprawy, wspomina to następująco: „Za chwilę cumujemy «Euros» w Raufarhöfn. Jest 6 lipca 1968 roku, godzina 5.50 (...). Około południa odwiedza nas grupa młodzieży szkolnej. Gwar, śmiechy i pytania bez końca: kim jesteście, skąd przybywamy. Są ciekawi jachtu, gdzie śpimy, jak gotujemy, gdzie łazienka. Częstoujemy matych Islandczyków stódczami. Rozdajemy foldery o Bydgoszczy. Opiekunowie mają pełne ręce roboty z tłumaczeniem. Była to interesująca lekcja geografii dla obu stron”, E. Kunicki, *Dookoła Islandii na s/y „Euros”, [w:] Port macierzysty Bydgoszcz,* red. A. Mucek, RTW Bydgoszta, Bydgoszcz 2010, s. 133–134.

planów. Biała plama biegnie z prawego dolnego narożnika do połowy lewej krawędzi, którą przebijają w połowie wysokości, znikając poza kadrem. Na styku tych dwóch planów (biała nieostra plama białego kontra pionowy rytm „szaro-czarnych” postaci) tworzy się ukos wciągający odbiorcę w głąb fotografii – linia koncentrująca uwagę na portretowanych chłopcach.

Obraz cechuje miękki modelunek światłocieniowy, brak kontrastów, subtelne przejścia między plamami, obiektami, planami, za co odpowiada także ziarnistość fotografii. Zastosowana została cała skala walorowa od czerni do bieli, z dużym zróżnicowaniem tonów szarych. Każdy plan zdaje się mieć własną zasadę w tym zakresie. Zamglone, szaro-białe, geometryczne układy tła oraz jasna plama jachtu w lewym dolnym rogu stanowią tło dla środkowego pasa kompozycji. Jest to najbardziej urozmaicona walorowo część obrazu. Geometryczne wzory swetrów tworzą kontrasty czarnych i białych plam. Ta różnorodność ornamentów jest dodatkowym elementem, który przyciąga uwagę do grupy chłopców, choć w głównej mierze odpowiada za to centralne jej umieszczenie i wyostanie.

Drugie ze zdjęć powstało w mieście Lerwick na Szetlandach. Głównym motywem są tu dzieci bawiące się przy pomniku – fontannie Diany (*Diana Fountain*). Obiekt stanowi silny, pionowy akcent kompozycyjny, umieszczony w centrum kadru, przez całą jego wysokość. Zdjęcie zostało wykonane w słoneczny dzień, dlatego uwagę przyciągają jasne, rozświetlone plamy ubrań i placu skonstrastowane z szarą geometrią architektury. Najjaśniejsza i najciemniejsza plama kompozycji sąsiadują ze sobą i koncentrują uwagę najpierw na chłopcu zwisającym z pomnika, a następnie kierują ją na pozostałą dwójkę dzieci. Wertykalna bryła pomnika nadaje pionowy rytm całej kompozycji, zwielokrotniony przez fragment masztu i architekturę w tle. Podkreślają go także dzieci balansujące po obu stronach fontanny, utrwalone w chwili podskoków, wspinania się, zwisania.

Beztraska zabawa wprowadza do obrazu dodatkowy element narracyjny, zdaje się być w kontraście do powagi pomnika, który upamiętnia tragiczny rejs statku wielorybniczego Diana Hull z lat 1866 –1867, oraz do wzniosłej wymowy inskrypcji widocznych na cokole – cytatów z Księgi Objawienia i Ewangelii św. Jana³.

Trzecia z fotografii dokumentuje powrót załogi „Eurosa” do Polski. Grupa odświętnie ubranych osób, zgromadzona na piaszczystym brzegu, wita żeglarzy transparentami: „Niech żyją zdobywcy Islandii”, „Niech żyją pogromcy Diabła Północy”, „Bydgoszcz wita Moby Dicka” – są to nawiązania do utworów literackich oraz odwagi załogi „Eurosa”, która ukończyła pionierski rejs dookoła Islandii. Było to „pierwsze w historii światowego jachtingu opłynięcie dalekiej wyspy Wikingów”⁴. Znamy datę i miejsce przedstawionego wydarzenia: „13 sierpnia 1968 roku, po 66 dobach, uroczyste witany «Euro» wszedł do Górek Zachodnich. Jacht pokonał 4596 mil morskich”⁵.

3 “Jesus stood and cried, saying, if any man thirst, let him come unto me, and drink” (John 7:37-38 KJV); “I will give unto him that is athirst of the fountain of the water of life freely” (Revelation 21:6, KJV); “And let him that is athirst come; and whosoever will, let him take the Water of Life freely.” (Revelation 22:17, KJV), por. *The Holy Bible. King James Version*, Cambridge 1769, <https://www.kingjamesbibleonline.org> (data dostępu: 20.05.2023).

4 K. Rzcuidto, *Z historii polskiego jachtingu: Aleksander Kaszowski*, on-line: <http://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/rejs-po-historii/z-historii-polskiego-jachtingu%253A-aleksander-kaszowski/1889> (data dostępu: 20.05.2023).

5 Z. Urbanyi, *Historia – od „Lilji” do „Solanusa”*, fragment książki *10 Diamentów w Wioślarskiej Koronie 70-lecie RTW Bydgoszcz-Kabel*, on-line: <https://solanus.bydgoscia.org.pl/index.php/historia/> (data dostępu: 20.05.2023).

Nieco monotonna kompozycja kadru, z podziałem na dwa plany ciągnące się w poziomych pasach, kieruje uwagę odbiorcy na ludzi. I tu ujawnia się subtelna, acz interesująca cecha tego zdjęcia. Przypadkowo – zdaje się – ustawiony tłum zmienia się rytmicznie, patrząc od lewej do prawej, jak pionowe paski na skali walorów, od bieli do czerni. Wraz z tonacją i rodzajem ubrań przeobraża się charakter na coraz bardziej odświętny i dostojny: od jasno odzianych dzieci, przez grupę w ludowych strojach, do mężczyzn w garniturach. Kierunek odczytania narzuca także miejsce, z którego zrobione zostało zdjęcie. Twarze osób po lewej stronie zwrócone są w stronę obiektywu. W miarę jak postacie oddalają się od fotografa (z przodu po lewej) tracą zainteresowanie obiektywem, skupiają swoją uwagę na tym co przed nimi. Mamy na tym obrazie scenę rodzajową, portret grupowy przedstawicieli społeczeństwa i dokumentalne, nieco przypadkowe ujęcie.

Zdjęcia, które wybrałam do tego eseju, są dokumentacją jednego z rejsów Zbigniewa Urbanyego. Dla współczesnego odbiorcy są także podróżą w czasie – do miejsc, osób, wydarzeń, które przeminęły, zmieniły swój wygląd i charakter. Z fontanny Diany w Lerwick, przeniesionej w inne miejsce, nie sączy się już woda, zastąpiona przez symboliczną rzeźbę. Na piaszczystym nabrzeżu prawdopodobnie pojawiła się nowoczesna infrastruktura. Bohaterom zdjęć towarzyszyłyby dziś inne rekwizyty. Fotografowani byłiby jednocześnie fotografującymi. Ciekawscy chłopcy z przystani w Raufarhöfn zapewne filmowaliby żeglarzy z „Eurosa” smartfonami, a herbatniki przywiezione z Polski nie byłyby już taką atrakcją. Odkrycie fotografii przyniosło nam możliwość utrwalania wspomnień, portretowania osób i miejsc, „zatrzymywania” chwil, dokumentowania tego, co ulotne, przemijające. Spoglądając na stare fotografie, obserwujemy świat, którego w wielu przypadkach już nie ma.

Źródła

Dziennik Jachtowy – 1976 r. (26.05-1.10 1976 EUR), oprac. E. Kunicki, archiwum Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego Bydgoscia, Bydgoszcz 2015 [druk akcydensowy].

Jacht „Euros” zestawianie rejsów, bilans rejsów, porty na trasie rejsów, oprac. E. Kunicki, archiwum Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego Bydgoscia, Bydgoszcz [druk akcydensowy].

Port macierzysty Bydgoszcz, red. A. Mucek, RTW Bydgoscia, Bydgoszcz 2010.

Rejsy jachtu „Euros”. Opracowanie zawiera pełen zestaw „kart rejsu” jachtu „Euros”, oprac. E. Kunicki z lat 2002–2014, archiwum Regionalnego Towarzystwa Wioślarskiego Bydgoscia, Bydgoszcz [druk akcydensowy].

Rzucidło K., *Z historii polskiego jachtingu: Aleksander Kaszowski*, on-line <http://www.tawerna-skipperow.pl/czytelnia/rejs-po-historii/z-historii-polskiego-jachtingu%253A-aleksander-kaszowski/1889>.

The Holy Bible. King James Version, Cambridge 1769, on-line: <https://www.kingjamesbible-online.org>.

Urbanyi Z., *Historia – od „Lilji” do „Solanusa”*, fragment książki *10 Diamentów w Wioślarskiej Koronie. 70-lecie RTW Bydgoscia-Kabel*, on-line: <https://solanus.bydgoscia.org.pl/index.php/historia/>.

Expression and Creation in the Pictures Taken by Zbigniew Urbanyi

MARTA IPCZYŃSKA

The pictures taken by Zbigniew Urbanyi during the expedition “Wiking” (8th June – 12th August 1968) that are to be found in the collection of the WSG Museum of Photography can be classified according to a number of criteria, i.e. chronologically and thematically (according to motives), or into those that have a purely documentative character and an element of creation. Among the mentioned pictures are three that in my opinion deserve special attention due to their form and way of expression. The pictures demonstrate different moments of the voyage, starting in the chronological order from Lerwick (Shetland), through the harbour in Raufarhöfn (Iceland), and finally the return of the “Euros” crew to Poland. The pictures were taken in the 6x6 format. What they have in common is the dominating motive of people, which attracts the viewer’s eye. The pictures show genre scenes and one might even venture an opinion that they constitute a kind of group portraits. Finally, all of them record a particular moment or depict an unrehearsed scene. The frame composition of the pictures is diversified, and it is also obviously true for the scenery in which the pictures were taken.

The most distinctive character due to the reporter’s perspective and emotions of the people depicted has a photograph showing a group of boys in the harbour in Raufarhöfn. The majority of the boys are absorbed in eating biscuits and seem to be particularly interested in what is happening outside the frame¹. They do not draw the attention to the photographer. Only one boy interacts and maintains eye contact with him. He poses “relaxed”: en trois quarts, smiling, with his head up and hands in the pockets.

The cloudy weather creates the atmosphere of the picture. The natural light gently paints the shapes of the figures and objects, which feels like a foggy and humid air on a chilly day in July near a polar circle.

The composition of the picture is based on slanted lines balanced with diagonal rhythms, which due to its three dominating parts should be read from the left to the right horizontally. The upper part of the picture (approx. 1/3 of the frame) is covered by port facilities, in the middle of the frame there is a group of children, whereas the foreground shows a fragment of a docked yacht.

¹ Edmund Kunicki, who participated in the expedition recalls it as follows: “We are about to dock ‘Euros’ in Raufarhöfn. It’s 6th July 1968, 5.50 am. (...) Around noon a group of school children comes to see us. They chatter, laugh, and repeat the same questions: Who are you? Where are you from? They are curious about the yacht ask where we sleep, cook, where is the bathroom. The teachers had their hands full translating for us. The encounter was an interesting geography lesson for both sides”, E. Kunicki, *Dookoła Islandii na sly „Euros”*, in: *Port macierzysty Bydgoszcz*, ed. A. Mucek., Bydgoszcz 2010, p. 133, 134.

The boom is situated in the diagonal position and intersects two upper parts of the picture. The white spot goes from the lower right corner up to the middle of the picture edge and disappears behind the frame. At the meeting point of these two parts of the picture (white spot of the boom vs. vertical rhythm of black and white figures) a diagonal line invites the viewer to take a deeper look into the picture and guides his eye to the portrayed boys.

The picture is characterized by soft plasticity of chiaroscuro, the lack of contrasts, smooth transitions between white spots, objects, and parts, which can be attributed also to the graininess of the photograph. The picture uses the whole gamut of colors ranging from black to white including a great variety of grey tones. Each part of the picture seems to have its own rule in this regard. Blurry, grey and white, geometrical shapes of the background and the light spot representing the yacht in the bottom left corner create the background for the middle part of the composition. This is the most diversified part of the picture in terms of its values. Geometric patterns of the boys' sweaters create the contrast between black and white spots in the picture. This diversity of ornaments is an additional element that guides the viewer's eye to the group of boys, although it is rather its central position and sharpness that catches here the viewer's attention.

Another picture was taken in Lerwick on the Shetland Islands. Its main motive are children playing at the Diana Fountain. The fountain represents a distinctive compositional element placed in the centre of the frame and extending through its height. The picture was taken on a sunny day, that is why the bright spots of clothes and square that stand in contrast with grey geometric architecture catch the eye of the viewer. The brightest spot of the composition is adjacent to the darkest one, which draws the attention of the viewer first to the boy hanging from the monument and then to two other children. The upright position of the monument determines the vertical rhythm of the composition as multiplied by the fragment of the mast and architecture in the background. The effect is reinforced by the children balancing on both sides of the fountain caught in the moment of jumping, climbing, and hanging.

The carefree play of the children provides the picture with an additional narrative element, which seems to stand in contrast with the majesty of the memorial raised in tribute to the ill-fated expedition of the whaling ship *Diana Hull 1866-1867* and with the sublime Biblical inscriptions from the Book of Revelation and the Gospel of John² engraved in its marble structure.

The third photograph documents the return of the "Euros" crew to Poland. It shows a group of formally dressed people gathered on a sandy coast and greeting the sailors with placards "Long live the conquerors of the Demon of the North" (the translator's note: the Demon of the North – the North Pole), "Bydgoszcz welcomes Moby Dick", which refer to literary works and the courage of the "Euros" crew, which successfully came back from the pioneering cruise around Iceland. It was "the first cruise around the far Island of the Vikings in the history of the world's yachting"³. The exact date and place of this event is known: "13th August 1968, after

2 "Jesus stood and cried, saying, if any man thirst, let him come unto me, and drink." (John 7:37-38 KJV); "I will give unto him that is athirst of the fountain of the water of life freely." (Revelation 21:6, KJV); "And let him that is athirst come; and whosoever will, let him take the Water of Life freely." (Revelation 22:17, KJV), <https://www.kingjamesbibleonline.org> (accessed: 20th May 2023).

3 K. Rzucidło, *Z historii polskiego jachtu: Aleksander Kaszowski*, online <http://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/rejs-po-historii/z-historii-polskiego-jachtu%253A-aleksander-kaszowski/1889> (accessed 20th May 2023).

66 days the welcoming yacht “Euros” flowed in Górkki Zachodnie. It made the route of 4596 nautical miles (...)”⁴.

The slightly monotoneus composition of the frame divided into two parts that stretch in the diagonal direction draws the attention of the viewer to the figures depicted. This is the point which reveals the subtle but interesting feature of this photograph. The crowd seems to have assembled in the depicted place purely accidentally but you can notice that it changes rhythmically and when you look at the picture from the left to the right you can see diagonal stripes ranging in colour from white to black. With the tone and type of clothes the character of the picture is becoming more festive and dignified beginning with the group of people dressed in folk costumes to the men wearing suits. The direction of its reading is also determined by the place where the photograph was taken. The faces of people standing on the left are directed toward the camera. With the growing distance from the photographer (in the foreground on the left) the depicted people lose interest in the camera and rather focus on what is in front of them. This photograph shows a genre scene, a group portrait of representatives of the society and a documentary and slightly accidental shot.

The pictures that I selected for the purposes of this essay document one of Zbigniew Urbanyi’s cruises. They invite the contemporary viewer to travel to past places, people and events that have changed in the course of time. The Diana Fountain in Lerwick was moved to another place and as it is no longer operational it was replaced by a symbolic sculpture. On the sandy coast the modern infrastructure may have appeared. The people from the photograph would probably be depicted today with some props. The photographed would simultaneously be the photographers. Most certainly the curious boys from the Raufarhöfn harbour would use their smarthophones to make a video of welcoming the “Euros” sailors and Polish biscuits would not seem that attractive today as they did years ago. The invention of photography has enabled us to capture memories, portray people and places, “catch” the moment, and document the ephemeral. Looking at old photographs we can observe the world that in many cases has ceased to exist.

Bibliography

Dziennik Jachtowy – 1976 r. (26.05–1.10 1976 EUR), archive of Bydgoskia Regional Rowing Association , Bydgoszcz.

Jacht „Euros” zestawianie rejsów, bilans rejsów, porty na trasie rejsów, bdw, archive of Bydgoskia Regional Rowing Association , Bydgoszcz.

King James Bible, on-line: <https://www.kingjamesbibleonline.org> (accessed 20th May 2023).

Port macierzysty Bydgoszcz, red. A. Mucek, Bydgoszcz 2010.

Rejsy jachtu „Euros”. Opracowanie zawiera pełen zestaw „kart rejsu” jachtu „Euros”, oprac. E. Kunicki, 2002–2014; archive of Bydgoskia Regional Rowing Association , Bydgoszcz.

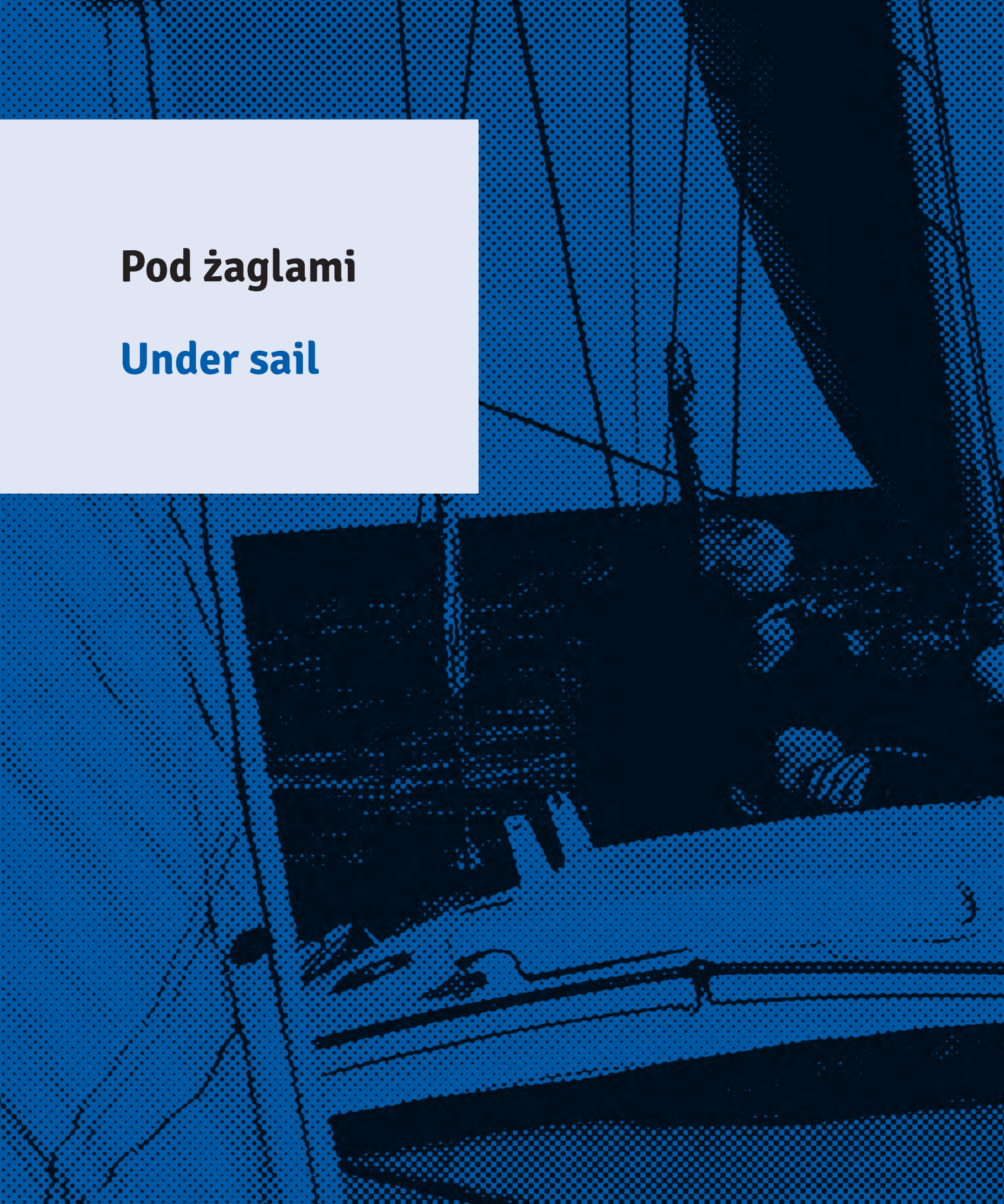
⁴ Z. Urbanyi, *Historia – od „Lilji” do „Solanusa”*, fragment of the book *10 Diamentów w Wioślarskiej Koronie. 70-lecie RTW Bydgoskia-Kabel*, Bydgoszcz, grudzień 1998, on-line: <https://solanus.bydgoskia.org.pl/index.php/historia/> (accessed 25th June 2023).

Rzucidło K., *Z historii polskiego jachtingu: Aleksander Kaszowski*, on-line: <http://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/rejs-po-historii/z-historii-polskiego-jachtingu%253A-aleksander-kaszowski/1889> (accessed 20th May 2023).

Urbanyi Z., *Historia – od „Lilji” do „Solanusa”*, fragment of the book *10 Diamentów w Wioślarskiej Koronie. 70-lecie RTW Bydgoszcz-Kabel*, Bydgoszcz, December 1998, on-line: <https://solanus.bydgoszcz.org.pl/index.php/historia/> (accessed 25th June 2023).

Pod żaglami

Under sail





Jacht „Euros” z serii J-80 został wybudowany w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy. Od zwodowania w 1967 r. brał udział w licznych rejsach po Zatoce Gdańskiej, umożliwiając wyszkolenie setek żeglarzy. Sławę przyniósł mu rejsy oceaniczne, spośród których pionierski charakter miały: wyprawa „Wiking” (1968), przejście cieśniny Pentland Firth (1970), opłynięcie przylądka Horn, trasą z Buenos Aires do Valpariso (1973) oraz rejs na Spitsbergen (1977). Nr na żaglu: VIII/PZ 9, długość: 13,5 m, szerokość: 3,5 m, zanurzenie: 2 metry, pow. żagli: 80 metrów.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

The “Euros” Yacht J-80 series was built in the Rail Rolling Stock Repair Workshops (Polish: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego) in Bydgoszcz. Since its water landing in 1967, it was used for numerous cruises around the Gulf of Gdansk, which enabled an onboard training of hundreds of sailors. It became famous for ocean cruises, among which were such pioneering expeditions as “Wiking” (1968), crossing the Pentland Firth (1970), a sail around Cape Horn from Buenos Aires to Valpariso (1973), and a cruise to Spitsbergen (1977). The number on the sail: VII/PZ 9, length: 13.5 metres, width: 3.5 metres, draught: 2 metres, sail surface: 80 metres.

Medium format black and white photo negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Kokpit „Eurosa”, chociaż ciasny, był w stanie pomieścić całą załogę. Tu w porcie, chwila relaksu i odpoczynku po wcześniejszych trudach na morzu. Od lewej: Aleksander Kaszowski (z papierosem), Edmund Kunicki (w białej koszuli), Edmund Bagniewski, tyłem Władysław Rzeszutek, Tadeusz Jabłoński.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Although tight, the “Euros” cockpit had enough capacity for the whole crew. The picture shows (from the left): Aleksander Kaszowski (smoking a cigarette), Edmund Kunicki (wearing a white shirt), Edmund Bagniewski, Władysław Rzeszutek (standing back turned), and Tadeusz Jabłoński.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Na pokładzie jachtu „Euros”.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

On board the “Euros” yacht.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Chwile relaksu na pokładzie. Z fajką na bomie siedzi kapitan Edmund Bagniewski.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Moments of relaxation on board. Captain Edmund Bagniewski sits on a boom and smokes a pipe.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Na koszu dziobowym uśmiechnięty i zadowolony kapitan Edmund Bagniewski.
Pogoda dopisuje.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Smiling and glad captain Edmund Bagniewski. The weather is great.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



To niecodzienny widok – na pokładzie jachtu odpoczywa gołąb, a żeglarze poją i karmią zagubionego wędrowca. W zamierzchłych czasach wielkich odkryć gołębie zabierano na pokłady żaglowców. Jeśli wypuszczony ptak nie wracał, oznaczało to, że ląd jest w pobliżu.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

A rare sight of a pigeon – a lost wanderer resting on board watered and fed by the sailors. In the times of the great discoveries pigeons were welcome on board. It was believed that if a bird which was let free did not come back, the landfall was close.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971.



„Euros” gdzieś na Atlantyku, w drodze na Islandię. Pranie i kąpiel odbywały się na pokładzie.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

“Euros” somewhere on the Atlantic Ocean, heading toward Iceland. Washing and bathing took place on board.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971.



„Euros” na otwartym morzu. Od lewej: Władysław Rzesutek (z aparatem), poniżej Tadeusz Jabłoński (z lornetką), za sterem w białej czapce Edmund Bagniewski.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

“Euros” on high seas. The picture shows (from the left): Władysław Rzesutek (holding a camera), below Tadeusz Jabłoński (holding a binoculars), and Edmund Bagniewski (at the helm wearing a white cap).

Medium format black and white negative 6 x 6 cm, 1968–1971.



*(...) na północy nie oglądaliśmy nocy. Panowały wieczne dniie albo jak kto woli "białe noce".
To zdjęcie robiłem o godz. 0,15 w nocy (Z. Urbanyi).*

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

*(...) on the North we did not experience nights. There were just days or if you prefer "white
nights". I took this picture at quarter past noon (Z. Urbanyi).*

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



(...) w drodze powrotnej szwedzcy rybacy sprezentowali załodze „Eurosa” takie oto dwa wielkie dorsze (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

(...) on the way back Swedish fishermen bestowed the crew of the “Euros” on two cods (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



Gdzieś na morzu...

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Somewhere at sea...

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



jeden z wielu, wielu dni na oceanie (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968-1971

one of those many days on the ocean (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968-1971



W społeczeństwach krajów wyspiarskich żeglarstwo jest silnie zakorzenioną tradycją. W porcie na Szetlandach, w tle przy nabrzeżu (z prawej) cumuje „Euros”. Na bezanmaszcie widać wywieszoną polską banderę.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

In the societies of island countries sailing is a deeply-rooted tradition. “Euros” approaches the dock of the harbour on the Shetland Islands (on the right side). On the mizzen there is the Polish flag displayed.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Ląd coraz bliżej...

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Approaching the shore...

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Spotkanie jachtów „Śmiały” i „Jurand”. Dla obu jednostek klasy J-140 portem macierzystym była Trzebież. Fotografie wykonano przypuszczalnie na odcinku Odry między Trzebieżą a Szczecinem.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Encounter of the “Śmiały” and “Jurand” yachts. For both units of J-140 class the home port was Trzebież. The picture was probably taken on the Oder river between Trzebież and Szczecin.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



„Śmiały” i „Jurand” na Odrze.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

The yachts “Śmiały” and “Jurand” on the Oder river.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Po horyzont

**On the
horizon line**





Islandia z uwagi na specyficzny klimat, wysokie opady i urozmaiconą rzeźbę terenu posiada znaczną liczbę jezior o różnym pochodzeniu. Tu, na fotografii, autor uwiecznił jedno z największych – jezioro Þingvallavatn (Thingvallavatn), położone w południowo-zachodniej części kraju, nieopodal Reykjavíku.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Due to its specific climate, heavy downfall and diverse landform, in Iceland there is a significant number of lakes of different origin. The picture shows one of its largest lakes – the lake Þingvallavatn (Thingvallavatn) that lies in the southwest part of the country, in the near proximity of Reykjavík.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Gullfoss na rzece Hvítá to jeden z największych wodospadów Islandii i jedna z większych atrakcji turystycznych wyspy.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968

Gullfoss located at the Hvítá river is one of the largest waterfalls of Iceland and one of its main tourist attractions.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968



Gullfoss (isl. „Złoty Wodospad”) – piękno i moc przyrody.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968

Gullfoss (“Golden Falls”) – pure beauty and power of nature.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968



Ilość spływającej wody wodospadu Gullfoss może wzrosnąć do 2000 m³/s – taka objętość wody to prawie 50 basenów olimpijskich!

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

The amount of the falling water of Gullfoss can rise up to 2000 m³/s, which equals almost 50 olympic-size swimming pools!

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Na stokach wzgórza Laugarfjall znajduje się największe na Islandii skupisko gejzerów. Żeglarze odwiedzili to miejsce przy okazji pobytu w Reykjavíku. Sama nazwa „gejzer” pochodzi właśnie od islandzkiego czasownika *geysa* (‘tryskać’, ‘wybuchać’), słowa o korzeniach staronordyckich.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968

On the hillsides of Laugarfell there is the largest cluster of geysers in Iceland. The sailors visited this place during their stay in Reykjavík. The name “geyser” itself comes from the Icelandic verb *geysa* (‘to gush’, ‘to rush’) that has its origins in the Old Norse.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968



Geysir znajduje się w dolinie Haukadalur, na stokach wzgórza Laugarfjall. W bezpośredniej okolicy znajduje się wiele innych gejzerów (m.in. Strokkur) i liczne źródła termalne (w tym Smiður i Litli-Strokkur).

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968

Geysir is located in the valley Hukadalur, on the hillsides of Laugarfell. In its near proximity there are many more geysers (including Strokkur) and numerous other hot springs, such as Smiður and Litli-Strokkur.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968



Wycieczka z Reykjavíku w głąb lądu. Pierwszy od prawej Aleksander Kaszowski.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968

A travel from Reykjavik inland. The first from the right is Aleksander Kaszowski.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968



Nieskończone potacie islandzkiego krajobrazu.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Boundless areas of Icelandic landscape.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Oto Thingvellir – „świętość narodowa” Islandii. Tutaj obradował najstarszy parlament świata, Althing, założony przed 1000 lat przez Wikingów, którzy uciekli do Islandii przed jednowładztwem królów norweskich (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

Here's Thingvellir – the "national holiness" of Iceland. Here debated the oldest parliament of the world, Althing, established 1000 ago by the Vikings who fled to Iceland from the monocarcy of Norwegian kings (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



Hodowane na Islandii konie, obecne na wyspie od IX-X wieku, sprowadzone były przez Wikingów. Ta wyjątkowa rasa – konie islandzkie – jest dumą narodową Islandczyków. Cechuje je wytrzymałość i długowieczność oraz charakterystyczny, spotykany tylko u nich sposób poruszania się zwany inochodem, w którym koń stawia nogi w kolejności: przednia prawa, tylna prawa, przednia lewa, tylna lewa, w taki sposób, że cały czas przynajmniej jedna znajduje się na ziemi.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Horses bred and present on the island since the ninth – tenth century were brought there by the Vikings. This unique breed – the Icelandic horse – is the national pride of Icelanders. It is characterized by hardiness, longevity, and specific only to them gait of walk called pace, which is performed by the movement of legs in a sequence of front right, right hind, front left, left hind in a way that the horse has at least one of its legs land.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Konie islandzkie „z lotu ptaka”.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Bird's eye view: Icelandic horses.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Zegar słoneczny w Þingvellir (Thingvellir). W 1928 r. utworzono na tym obszarze park narodowy, który w 2004 r. został wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Sundial in Þingvellir (Thingvellir). In 1928 a national park that entered the list of UNESCO in 2004 was established here.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971





Miejsca i ludzie

Places and People



Po opuszczeniu wód Bałtyku przez cieśninę Øresund (Sund), jeszcze przed wejściem na Morze Północne, „Euros” zawinął do niewielkiego portowego miasteczka Hals (...) *a oto w tymże Hals / Dania / brama z dwóch żeber największego ssaka, wieloryba błękitnego* (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

After passing through the Sound (Øresund) and leaving the Baltic Sea behind, just before entering the North Sea, “Euros” called at little town Hals (...) *and there appears in Hals / Denmark / a gate made from two ribs of the largest mammal, the blue whale* (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18, 1968–1971



Na Szetlandach obok owiec, trawy i... braku drzew spotkać można statki wielorybnicze z armatami i harpunami (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

On the Shetland Islands apart from the sheep, grasslands and... lands without trees you can encounter whaling ships with cannons and spears (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18, 1968–1971



Kutry wielorybnicze w porcie Lerwick (Szetlandy).

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Whaling cutter boats in the port of Lerwick (Shetland Islands).

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



(...) *wielorybiczne statki łowcze, jakie spotkaliśmy na Szetlandach, należą do Norwegii* (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

(...) *whaling ships that we encountered on the Shetland Islands belong to Norway* (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18, 1968–1971



Czwartym portem na trasie rejsu było Lerwick na Szetlandach. „Euros” cumował tu od 23 do 25 czerwca 1968, a załoga miała czas na zwiedzanie miasta i obserwację życia codziennego.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

The fourth port on the ship route was Lerwick on the Shetland Islands. “Euros” docked there between 23th and 25th June 1968 and the crew had the opportunity to visit the town and experience its everyday life.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Ulica w Lerwick.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

A street in Lerwick.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Dzieci bawiące się na pomniku-fontannie Diany w Lerwick.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Children playing at the Diana Fountain in Lerwick.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



(...) w skorupie miny morskiej z czasów wojny, na których wylatywały w powietrze statki i okręty – urządzono w Lerwick gigantyczną skarbonę. Datki przeznaczane są na stowarzyszenie wdów i sierot oraz kalek wojennych (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrna na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

(...) the inside of the shell of the naval mine used to destroy ships and battleships during the war serves now as a gigantic money box. The donations are intended to support widows and orphans society, as well as disabled veterans (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



(...) księżycowy krajobraz, amerykańskiego wzoru budyneczki – oto Raufarhöfn. Porcik zagubiony na końcu świata (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

(...) The lunar landscape, buildings of American character – here is Raufarhöfn. A little port lost at the end of the world (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



Dla mieszkańców Raufarhöfn spotkanie z przybyszami z Polski i wizyta na jachcie były z pewnością dużym przeżyciem. Żeglarze podjęli gości, częstując ich polskimi słodyczami.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

For the inhabitants of Raufarhöfn the encounter with the Polish visitors and the visit on the yacht was certainly a great experience. The sailors treated their guests with Polish sweets.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Chłopcy z portowego miasteczka na dalekiej północy spoglądają w obiektyw. W 1968 roku widok człowieka z aparatem fotograficznym nie był na pewno codziennością dla żadnego z mieszkańców Raufarhöfn; ledwie dwa lata wcześniej w stolicy Islandii wybudowano stację telewizyjną.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Boys from the small port town of the High North look at the camera. In 1968 the sight of a man with a camera was certainly not that obvious for any of Raufarhöfn inhabitants; Only two years before a television station was built in the capital of Iceland.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Raufarhöfn, północne wybrzeże Islandii; pierwszy port odwiedzony na wyspie.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Raufarhöfn, the north coast of Iceland; the first port visited on the island.

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Siglufjörður – to drugie miejsce na północnym wybrzeżu Islandii, które 10 lipca 1968 roku odwiedziła załoga „Eurosa”. To tutaj kapitan portu poprosił załogę o zdjęcie podłogi kokpitu, nie mogąc uwierzyć, że „Euros” zdobywa północne obszary, poruszając się tylko „na żaglach”!

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Siglufjörður is the second place on the northern coast of Iceland visited by the “Euros” crew on 10th July 1968. It is there that the captain of the port asked the crew to take a picture of the cockpit’s floor, disbelieving that “Euros” reaches the northern areas powered only by sails!

Middle format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971



Wybrzeże Siglufjörður od strony lądu.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

Siglufjörður coast as seen from the mainland.

Middle format black and white negative, 6 x 6 cm, 1969–1971



(...) obrazek z ulicy w Reykiawiku. Tutaj turyści zaopatrują się w wszelkiego rodzaju pamiątki (Z. Urbanyi).

Odbitka srebrowa na podłożu barytowym, 13 x 18 cm, 1968–1971

(...) a picture of a street in Reykiawik. Here tourists purchase different kinds of souvenirs (Z. Urbanyi).

Gelatin silver print, 13 x 18 cm, 1968–1971



Uroczyste powitanie załogi w Gdańsku, Górkach Zachodnich w sierpniu 1968 roku. Za pierwsze w historii światowego jachtingu opłynięcie Islandii jachtem bez silnika kapitan otrzymał srebrny, a załoga brązowe medale „Za wybitne osiągnięcia sportowe”. Załoga otrzymała też honorowe odznaczenia „Zasłużonych obywateli miasta Bydgoszczy”.

Średnioformatowy negatyw czarno-biały, 6 x 6 cm, 1968–1971

A festive welcome of the crew in Gdańsk, Górkach Zachodnie in August 1968. For the first in the history of the world's yachting cruise around Iceland using a yacht not powered by an engine a silver medal was bestowed upon the captain and the members of the crew received brown medals "for outstanding sport performance". The crew was also awarded honorary distinctions for the "Distinctive citizens of the city of Bydgoszcz."

Medium format black and white negative, 6 x 6 cm, 1968–1971





