

## Ugiąć się i zwyciężyć

Najpierw było słowo,... no w tym wypadku może niezupełnie. Najpierw była myśl dopłynięcia do Grenlandii i w ten sposób zakończenia etapowego rejsu dookoła Bieguna Północnego. Sam rejs do Grenlandii to jednak nie wszystko, przecież jacht musi jakoś wrócić do Polski. I tak powstała myśl zorganizowania rejsu *Od lodów do tropików*. W miarę jedzenia rośnie apetyt. Jeszcze rejs był w fazie przygotowania, a już powstał projekt przedłużenia go pod kolejnym tytułem *Od Hornu do Hornu*

Pierwszy Przylądek Horn – północny cypel Islandii mijaliśmy 21 czerwca 2003 roku. 19 lipca dopłynęliśmy do Kangerlussuaq na Grenlandii, na północ od kręgu polarnego. Tu zakończyło się dla mnie pierwsze polskie zamknięcie pętli wokół Bieguna Północnego na jachtach żaglowych.

*Zjawa IV* wzięła teraz kurs na południe i poprzez tropiki docierała znowu w strefę wysokich szerokości południowych.

24 listopada 2003 r. przyleciałem do Ushuaia wraz z Wojtkiem Skórskim, który miał być na rejsie moim zastępcą. Przejęcie *Zjawy* nie było zbyt skomplikowane, jacht znałem już, a ponadto na pokładzie był bosman Graham. Opatrzności zesłała go jeszcze na Islandii w Seidisfjordur. Graham – Australijczyk będący od 7 lat w drodze, dość szybko wczuł się w swoją rolę bosmana i mechanika. Z początku dużo problemów sprawiały mu polskie napisy. Pamiętam, gdy kiedyś przyszedł do mnie z pytaniem: *co to znaczy* (tu przytaczam fonetycznie) *mazini*? Powiedziałem, że nie ma takiego słowa po polsku, a mnie brzmi to raczej po włosku. Na to on, że jest tak napisane. OK pokaż - powiedziałem. Zeszliśmy na dół i tu pokazał mi tryumfująco napis *pompa maszyny* – odtąd na maszynowni mówiliśmy *mazini room*

Graham wraz ze *Zjawą* dotarł dzielnie do Ushuaia. Zdzierzył dzielnie wszystkie kapitańskie rządy, niedomagania techniczne jachtu i improwizację organizacyjną. Radość powitania była ogromna. Na początku, gdy się poznaliśmy, szukał możliwości dotarcia do Kanady aby dalej kontynuować swoją podróż dookoła świata – po powierzchni, nie samolotem – jak zawsze zaznaczał. Już w trakcie rejsu na Grenlandie zaprzyjaźniliśmy się i Graham zdecydował, że zostanie na jachcie do mojego powrotu na hornowy rejs. Wprawdzie wyprawa rozpisana była jako *Od Hornu do Hornu*, ale apetyty znowu dopisywały. Nęcił kolejny cel - Polska Stacja Badawcza PAN im. Henryka Arctowskiego, na wyspie Króla Jerzego w Antarktyce. Osobiście miałem nadzieję dotrzeć nie tylko do stacji mojego wielkiego imiennika, ale dalej do archipelagu Melchiora i tam odwiedzić kanał *Tomka i Henryka* dzielący wyspę Omega na dwie części. Kanał ten to ostatnie polskie odkrycie w Antarktyce z 02 lutego 2003 roku. Ponieważ brałem udział w tym odkryciu parcie było duże.

Na drugi dzień we wtorek 25 listopada załoga była już w komplecie. Wspólnie z Wojtkiem sporządziliśmy długą listę rzeczy do zrobienia. Pogoda nie była sprzyjająca: dmuchało, śnieżyło i w ogóle było bardzo nieprzyjemnie. Załoga jednak jak jeden mąż zabrała się do roboty, nikt nie był bez pracy. Wojtek na dwie raty robił inspekcję masztu i olinowania, bo rączki odmawiały posłuszeństwa. Druga wachta zabrała się za wyszukane zakupy. Gerd -wytrawny nawigator elektroniczny instalował i rozpracowywał przywieziony przeze mnie nowy komplet map elektronicznych, pomagał mu drugi Gerd i Bogdan. Marek z Andrzejem wzięli się za budowę budy na dodatkowe generatory, Piotrek z Józkiem za odcinanie zepsutej windy kotwicznej... - to był ten punkt. Jeszcze pod koniec lipca, zaraz po rejsie na Grenlandię przekazałem organizatorowi rejsu - *Navigare* listę absolutnie niezbędnych rzeczy potrzebnych na jacht. Winda, kotwica i pelzaczę były na tej liście.

18 listopada wysłano pocztą kurierską nową windę, nową dużą kotwicę i parę innych drobiazgów, między innymi nowe pelzaczę. Wszystko miało być na miejscu w ciągu trzech dni. Do Ushuaia lecieliśmy z przeświadczeniem, że zamówione rzeczy już na nas czekają.

Tutaj trzeba zaznaczyć, że opuszczając Ushuaia i idąc do Antarktyki ma się po drodze tylko jeden port – Puerto Williams, w którym można zacumować, reszta to kotwicowiska i to nieszczerólnie dobre. Jachty mają więc praktykę posiadania szczególnie dobrego sprzętu kotwicznego, a dodatkowo zabezpieczają się jeszcze linami wywożonymi na brzeg. Ponieważ dobrze znam

warunki panujących w Antarktyce i wiem jakie wiatry potrafią nagle dmuchnąć od lodowca, nie miałem zamiaru lekceważyć porządnego wyposażenia jachtu.

26 listopada jeszcze nikt z przesyłką się nie zameldował. Wieczorem pojechałem z Piotrkim na lotnisko, ale okazało się, że i tam nic na nas nie czeka. Zaczęła się żmudna korespondencja e-mailowa i telefonowanie do Polski. Załoga cały czas pracowała niestrudzenie, a czas uciekał. W piątek wieczorem 28 listopada przyszła wiadomość od *Navigare*, że przesyłka jest w urzędzie celnym w Buenos Aires i nie wiadomo kiedy uda się ją stamtąd wydobyć. Zwołałem całą załogę i obwieściłem stan rzeczy. Powiedziałem, że w zaistniałych okolicznościach nie decyduję się na rejs do Antarktyki, proponuję jednak rejs wokół Hornu. Wśród załogi wywołało to burzę. Niemal wszyscy marzyli o Antarktyce, o górach lodowych, a tu *tylko Horn*. Próbowano mnie przekonywać argumentując, że przecież tak długo o tym marzyli itd. Już po jakimś czasie dowiedziałem się, że nawet spekulowano czy by nie wpłynąć na zmianę mojej decyzji środkami finansowymi – jakbym to ja sam nie chciał tam płynąć. Stosunkowo spokojnie przyjęła decyzję niemiecka część załogi – jeśli kapitan mówi że jacht jest niesprawny na taką podróż, to jest niesprawny, a jachtami niesprawnymi się nie żeglują i oni wysiadają. W końcu ustaliliśmy, że kończymy prace i jedziemy: krótko – tylko na Horn, powrót i do domu, – Boże jak to się już zdeprecjonowało.

Osobiście byłem przekonany, że gdy wrócimy do Ushuaia, przesyłka będzie już na nas czekała, szybko wszystko zainstalujemy i ruszymy w Kanały Patagońskie.

W załodze ożył duch, a prace i tak trwały jeszcze do niedzieli. Wreszcie została zainstalowana echosonda zrobiona według wspólnego projektu. Harcerska echosonda na *Zjawie* nie działała – to normalne, dobrze pamiętam czasy, kiedy jachty nie miały takich cudowności i też się żeglowało. Tym razem, żeglując po wodach niezupełnie zbadanych i stając na kotwicowiskach opisanych jedynie ręką żeglarzy, uważałem to urządzenie za niezbędne. Przecież właśnie rozwój techniki pozwolił nam sięgnąć tam, gdzie wzrok nie sięga, marzyć o tym, o czym przed 20 laty nie marzylibyśmy w takim rozmiarze. Założyć nową echosondę nie taki to znowu problem, trzeba wyjąć jacht z wody..., no właśnie, ale nasz jacht waży ponoć 50 ton. Wojtek już dawno mówił coś o stewie dziobowej. Jeszcze w czasie podróży do Ushuaia wymyśliliśmy rurę przymocowaną do stewy dziobowej z boku, chronionej obrysem kadłuba przed niszczącym działaniem kry lodowej i zanurzonej około pół metra poniżej linii wodnej. Wojtek zgodnie ze swoim fachem zajął się rozpracowaniem szczegółów technicznych, Graham to pospawał i znowu Wojtek, po zabezpieczeniu wiertarki przed wodą, a wiercić trzeba było tuż nad jej powierzchnią, przy pomocy Piotrka, Józka i Grahama, przymocował to całe ustrojstwo.

Andrzej Markiem doprowadzili do końca konstrukcję swojej elektrycznej pompy zenzowej i poprzykręcali na nadbudówce listwy antyślizgowe. Potem jeszcze krótkie szkolenie co po co i do czego ruszyliśmy w drogę. Pogoda w Beagle Chanal była bardzo dobra mieliśmy więc możliwość sprawdzić i udoskonalić nasz system refowy i przetrenować załogę w używaniu go.

Po krótkim pobycie w Puerto Williams związanym z odprawieniem się na wody chilijskie wyszliśmy z portu, aby wykorzystać dobrą pogodę i nie musieć wychodzić w poniedziałek. Do Hornu zbliżaliśmy się wczesnym rankiem. Wiatr przycichł, była więc idealna okazja do wylądowania na Cabo de Hornos w zatoce Caleta León. *Zjawa* dryfowała spokojnie, podczas gdy załoga na zmiany udawała się na ląd. Dobrze udało nam się wykorzystać okienko w pogodzie między godz. 0600 a 1000. Koło południa zrobiła się regularna siódemka, a my uparcie halsowaliśmy pod wiatr. Właściwości żeglugowe *Zjawy* nie zmieniły się jednak od lat i po kilku godzinach daliśmy za wygraną i zaczęliśmy wspierać się silnikiem. O godzinie 1505 dnia 2 grudnia mieliśmy Horn na prawym trawersie.

Wydarzenie to uczciliśmy zgodnie z tradycją żeglarską. Pierwszego łyka dostał oczywiście Neptun, a potem już po kolei. Chwila była dla mnie szczególnie uroczysta. W ciągu tego samego roku opłynąłem dwa Horny.

Dalszą żeglugę kontynuowaliśmy okrążając wysepką Horn po czym wzięliśmy kurs na Puerto Williams. Po drodze, po prawej burcie zostawiliśmy 3 chilijskie wysepki: Picton, Lennox i Nueva, o których można by powiedzieć, że mają coś wspólnego z Polską, czyli typowe *słoń a sprawa polska* lub może lepiej *Horn a sprawa polska*.

Spory terytorialne między Argentyną a Chile mają długą historię, była nawet wersja wspólnego posiadania (między innym) wyspy Horn. Jeden z ostatnich sporów dotyczył tych trzech ww. wysp. W grudniu 1978 r. wojska argentyńskie były przygotowane do inwazji. Niechybnej wojnie zapobiegła osobista interwencja papieża Jana Pawła II dnia 12.12.1978 r. Mediacje ciągnęły się jeszcze bardzo długo i zakończyły 29.12.1984 r. podpisaniem w Watykanie traktatu o przyjaźni i współpracy.

Po zacumowaniu w Puerto Williams uczciliśmy nasze osiągnięcie kolacją w restauracji Cabo de Hornos. Tutaj też udało się nam wreszcie zamówić 220 m. liny, której nie można było kupić za rozsądne pieniądze w Ushuaia - myśl o Kanałach Patagońskich była jeszcze żywa.

W Ushuaia okazało się, że przesyłka jeszcze nie nadeszła. Bogdan z Markiem zaczęli opracowywać plan zastępczy na pływanie w Beagle Chanal. Wojtek zainstalował ponownie odrzuconą windę kotwiczną, ale nawet nadzwyczaj pozytywnie myślący Graham nie potrafił tego złomu uruchomić. Jeszcze wśród chcącej żeglować załogi trwały dyskusje, czy nie można by rwać kotwicy z ręki w rytm znanej szanty kabestanowej: *...a w Mombasa Murzyn ...itd.*, gdy Graham zawołał mnie do *mazini*. Pokazał dziwnie ruszający się króciec dolotowy wody chłodzącej silnik. Widać było, że przez spaw sączyła się woda. Przeciek był na odcinku między dnem, a zaworem odcinającym. Przez głowę przeleciały mi wizje tego co mogło się nam stać na tym odludziu. Opatrzność miała nas jednak w swojej opiece. Zwołałem załogę i ogłosiłem zakończenie rejsu.

Wciągu kilku dni wszyscy się porozjeżdżali. Wspólnie z Grahamem zastanawialiśmy się jak zlikwidować uszkodzenie. Suchy dok był w remoncie, czyli ta możliwość odpadała. W końcu od sąsiadów z *MS Ice Lady Patagonia* pożyczyliśmy sprzęt nurkowy z nadzieją, że dołot uda się zakołkować od zewnątrz i z tym zabezpieczeniem zdemontować króciec od wewnątrz. Zszedłem pod wodę, ale tam okazało się, że tym razem, zgodnie ze wszelkimi regułami budowy, dołot wody jest zabezpieczony siatką. Cóż było robić Graham ani pisać... Wynajęliśmy klasycznego nurka, który z zewnątrz założył plaster, po czym Graham zdemontował króciec. Jego stan potwierdził słuszność podjętej decyzji.

Moja załoga zabukowała w *Navigare* rejs z nadzieją dotarcia do Arctowskiego. Niemal przez tydzień wszyscy tyrali jak w stoczni remontowej, a przyświecała nam chęć spełnienia marzeń. Ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia popłynęliśmy *tylko* na Horn. Dało to załodze tylko częściową satysfakcję. W skali globalnej nie poszło to jednak na marne. Jestem przekonany, że ofiarne zaangażowanie mojej załogi utorowało drogę na Horn i do Arctowskiego innym załogom. Sprawdziła się jedna z podstawowych zasad judo – **ugiąć się i zwyciężyć** – my wyszliśmy z tego bez szkód, a inni mogli spełnić swoje marzenia.

Kilka tygodni później, gdy spotkałem *Zjawę* na wyspie Deception dowiedziałem się, że nowa winda wcale nie była nowa, tylko grubo pomalowana farbą - tak grubo, że nie było widać pęknięć korpusu. Ponadto orzech wcale nie pasował do łańcucha. Błędy zakupu wyrównała zmyślność Grahama, który z dwóch zepsutych wind kotwicznych zmontował jedną jako tako działającą.

PS.

W czasie jednego z późniejszych rejsów w nocy 20 lutego o godzinie 0315 *Zjawa IV* weszła na skałkę. Przytaczam fragment listu jaki dostałem od uczestnika tego rejsu. *Do pompowania wody używaliśmy dużej pompy napędzanej z generatora (przyłącza się do niej 3/4" sztywny plastikowy wąż ssący). Bardzo nam pomogła, bo w ciągu 30 minut na początku woda przybierała powyżej wręg, więc dosyć sporo.*

Ta pompa, to ta skonstruowana przez Andrzeja i Marka na naszym rejsie

Henryk Wolski  
MS *Bremen* 22.02.2004 r.

artykuł *Ugiąć się i zwyciężyć* ukazał się w *Żaglach* 6/2004