

Na południe od Hornu

2 lutego 2004 lądujemy w Ushuaia, a chwilę potem pilotowani przez Jurka Kołakowskiego, I oficera poprzedniej załogi, trafiamy na pokład *Zjawy IV*. *Kolek* pokazuje nam na mapach którądy najlepiej pójść na Horn, jakim kursem jechać *tam*, a jakim z *powrotem* na Arctowskiego, przekazuje spisy waypointów i mnóstwo praktycznych uwag oraz ... kapitana i bosmana, którzy płyną dalej z nami. Nasza załoga natychmiast nadaje kapitanowi przydomek *Żelazny Mike*, i wierzcie mi, że nie jest to gołosłowne.

Przez pierwsze dwa dni naprawiamy różne usterki, przede wszystkim kotwicę. Jej zgięta stalowa poprzeczka wymownie świadczyła o tym, jaki wiatr mieli poprzednicy w Zatoce Admiralicji. Kotwica (Danforth) nie trzymała i całą noc kręcili się na silniku po zatoce. Z trudem znaleziony warsztat w Ushuaia naprostował stalowy pręt, a także wykonał otwory, które pozwoliły nam zrobić *patent* i połączyć dwie kotwice szeregowo. Do głównej kotwicy dołączyliśmy 10 m łańcucha i na nim kotwicę zapasową (też Danforth, nieco mniejszy), zrzucaną do wody jako pierwsza. Połączenie uzupełniało ok. 13 m liny pływającej, która przy wybieraniu ułatwiała podjęcie dodatkowej kotwicy, gdy zasadnicza wylądowała już w kluzie.

4 lutego odprawiamy się z Ushuaia i wchodzimy do Port Williams, chilijskiej osady wojskowej położonej niespełna 30 mil na wschód w Kanale Beagla i od razu dostajemy silny wiatr z W i sporą, jak na cieśninę falę z rufy. Reszta wód i wysp poniżej, aż po Horn włącznie to już jest terytorium Chile. Opiekuńcze oko i ucho Armada de Chile mieliśmy okazję nie raz poznać, gdy nakazywało nam meldować przez UKF-kę aktualną pozycję. Oba kraje po konflikcie sprzed kilkunastu lat zazdrośnie strzegą swych terytoriów. Przede wszystkim zaś zmienność i gwałtowność tutejszej pogody całkowicie usprawiedliwia troskę chilijczyków o wszystkie jednostki, które poruszają się w tym rejonie. Wieczorem, tego samego dnia, po odprawie wychodzimy z Port Williams. Do wyspy Horn mamy ok. 100 Mm.

5 lutego w ciągu dnia wiatr coraz bardziej tężał, a po wyjściu z kanału Beagla na otwartą wodę pomiędzy wyspą Lennox a wyspami otaczającymi Horn wzrosła też fala. Wiało z zachodniej ćwiartki, a więc niemal prosto w nos. W wąskim przesmyku koło wyspy Frycinet nie dało się już posuwać naprzód i Mike zdecydował, że bezpieczniej będzie obejść te wyspę od południa. Zawracamy. Za wyspą przesmyk był szerszy, ale za to fala jeszcze większa. Z trudem dało się iść ok. 2 węzłów naprzód. Michał przypomniał sobie zasłyszaną informację, że w zatoce po wschodniej stronie wyspy Herschel jest boja, na której można przeczekać silne zachodnie wiatry. Na mapie nie jest zaznaczona, ale po podejściu bliżej okazało się, że jednak tam jest. Po zacumowaniu do boi pomiar wiatru w miarę osłoniętej zatoce wskazywał 7 do 8° B z kierunków od SW do NW.

Noc na boi upłynęła całkiem spokojnie. 6 lutego o 0915 ruszamy w stronę Hornu wracając na szlak, którym szli poprzednicy, korzystając z ich routy w GPS. Silna koncentracja w ostatnim przed Hornem wąskim przejściu. Cała załoga na pokładzie. Z dużym zapasem obchodzimy samotną skałę wystającą z wody nieco dalej, poniżej przesmyku i po skręceniu w prawo na zachód jest – oto ona – wyspa Horn. Marna pogoda nie pozwala podziwiać jej w całej krasie, ale przez to wygląda jeszcze bardziej tajemniczo i groźnie. Okrążamy ją od północy mając cały czas po lewej burcie. Gdy możemy już płynąć na południe, z prawej mamy już tylko Pacyfik, który daje o sobie znać długą i wysoką na 2 m falą. Wiatr W4. W miarę zbliżania się do południowego cypla, owego Nieprzejednanego Przylądka, napięcie rośnie. I wreszcie nastąpiła ta chwila, na którą wszyscy oczekiwali. O 1400 czasu lokalnego przecięliśmy ten magiczny południk 67°11' W idąc dokładnie po 56° szerokości południowej.

Dziwnym a szczęśliwym zbiegiem okoliczności *Zjawa* pojawiła się w tym miejscu niemal dokładnie 5 lat po tym, jak *Zawisza Czarny* opłynął (po raz drugi) przylądek Horn. Było to 2 lutego 1999 roku o godz. 1527. *Zawias* szedł wówczas KK080° na szerokości

56°01' S i także miał za port wyjścia Ushuaia (pierwsze przejście Hornu przez *Zawiszę* miało miejsce nieco wcześniej, 25 stycznia 1999 roku w drodze z Valparaiso do Ushuaia).

Po wschodniej stronie Isla de Hornos jest nieduża, ale osłonięta wysokim brzegiem zatoczka. Zastaliśmy tam mały okręt wojskowy dowożący zaopatrzenie dla oficera pełniącego służbę w tamtejszym posterunku straży granicznej. Wyglądzona woda sprzyjała podjęciu decyzji – lądujemy na wyspie. Desant pontonem odbył się na dwie zmiany, w czasie których *Zjawa* kręciła się na silniku po zatoce, za głębokiej na rzucenie kotwicy. Po wylądowaniu na skalistym brzegu trzeba najpierw wspiąć się po stromych schodach na brzeg. Na szczycie robimy sobie pamiątkowe zdjęcie przy drewnianej tablicy z napisem *Alcaldia de Mar - Cabo de Hornos*. Dalej ścieżka wyłożona deskami prowadzi wprost do strażnicy, w której urzęduje przemiły Jose – strażnik Hornu - wraz z żoną i małym synkiem Alexem. Wcześniej odnoga ścieżki w prawo prowadzi do pomnika, ogromnego metalowego rombu z wycięciem w kształcie albatrosa w locie. Za strażnicą mieści się mała kapliczka, a jeszcze dalej, na samym skraju cypla - latarnia morska położona 57 m nad lustrem wody.

Jose pokazuje nam swoje gospodarstwo, żona częstuje sokiem, sprzedaje pocztówki z Cape Horn w roli głównej, które następnie objamy dużą ilością okolicznościowych pieczętek. Pieczętki przybijamy także w książeczce żeglarskiej, paszporcie, a przede wszystkim na pięknym certyfikacie potwierdzającym naszą obecność na Hornie. Jeszcze wpis do książki pamiątkowej i dodatkowy akcent, ważny dla *Zawiszaków*. Za zgodą Jose umieszczam w salonie, obok wielkiej mapy tych wód, pamiątkową plakietkę *Bractwa Zawiszaków*, z wizerunkiem *Zawiszy Czarnego*, tłumacząc przedtem gospodarzowi, że to dla upamiętnienia opłynięcia przylądka Horn przez ten żaglowiec pięć lat temu.

Serdeczne pożegnanie z Jose i jego rodziną było miłym akcentem sprawiającym, że na długo pozostanie w naszej pamięci Horn, jego gospodarze i data 6 lutego 2004 roku.

Na pokładzie czeka nas podjęcie decyzji - co dalej? Bilans czasu, jaki pozostał nam do końca rejsu wskazuje na to, że możemy nie zdążyć wrócić z Arctowskiego w zaplanowanym terminie, zwłaszcza, że już mamy opóźnienie. Żadnej z wcześniejszych załóg nie udało się popłynąć tam i z powrotem w czasie krótszym niż 10 dni. W końcu to jest prawie 600 mil w każdą stronę po kapryśnych wodach Cieśniny Drake'a. Wprawdzie mamy dobrą prognozę pogody na wyjście, ale tu nic nie jest pewne. Jeżeli się coś odmieni i przytrzyma nas np. na Szetlandach lub w drodze powrotnej, to możemy zburzyć harmonogram wyprawy, a przede wszystkim pokrzyżować plany następnej załozde. Po krótkiej naradzie podejmujemy ryzyko – płyniemy na Antarktydę!

Oddalamy się od Hornu KK150° gnani świeżym podmuchem *szóstki* z zachodu. Życie na jachcie koncentruje się teraz wokół wacht, pieczenia chleba i innych popisach kulinarnych. Robimy niezłe jak na *Zjawę* przebiegi dobowe rzędu 130 – 140 Mm. Ciśnienie wyraźnie spadło, ale i wiatr osłabł. Przypomniało nam się, jak *Kolek* nie mógł się nadziwić, że na tutejszych wodach wszystko jest odwrotnie – gdy barometr opada jest O.K. mimo, że tak głębokich niży jeszcze w życiu nie widzieli (958 hPa). Wiać zaczyna dopiero wtedy, gdy barometr idzie do góry.

9 lutego z rana dostrzegamy pierwsze góry lodowe. To znak, że Południowe Szetlandy są tuż, tuż. W morzu pojawiają się baraszkujące foki, a wcześniej wieloryby. Gór lodowych przybywa, są coraz większe. Ich skupiska z oddali wyglądają jak osiedla bloków mieszkaniowych. Zamglony horyzont sprawia, że wyspy dostrzegamy dopiero wtedy, gdy otwiera się przed nami cieśnina Nelsona. Na szczęście jest jeszcze widno i możemy lawirować pomiędzy growlerami, których radar nie wyłapuje. W zatoce aż roi się od tych pozornie małych, pływających brył lodu. Po wejściu na południową stronę wysp obieramy kierunek wschodni, w stronę Zatoki Admiralicji. Suniemy po czystej i gładkiej wodzie robiąc momentami 8 knotów. Jest już całkiem szaro, gdy wchodzimy w zatokę. W głębi widać światła stacji polarnej Arctowskiego i latarnie morską – najdalej na południu położoną polską latarnię morską! Jest tuż przed północą, gdy Graham, który jest tu już trzeci raz w ciągu ostatnich dwóch miesięcy, dokładnie naprowadza nas na kotwiczowisko. Zrzucamy dwie

kotwice, jedna za drugą, i wydajemy 50 m łańcucha. Mimo późnej pory polarnicy zapraszają nas na stację.

Cóż to była za noc! Polarna, bo taka kraina i stacja na niej położona, a zarazem gorąca serdecznym powitaniem, jakie zgotowali nam nasi polarnicy z Wiesławem Kołodziejskim, szefem technicznym 28 Polskiej Wyprawy Antarktycznej na czele. W saloniku pełnym pamiątkowych fotografii i plaketek brylowali Tomek i Misiek, ogromnej postury nurkowie, Ryszard wprowadzał nas w problemy biologii morza, zaś Piotr objaśniał na czym polega praca fitoplanktologa. Właściwą *łącność* zapewniał Wojtek, radiooperator, podłączony tym razem do baru. W szklaneczkach wspaniale strzelał lód z pobliskiego lodowca. Wielką i miłą niespodzianką było dla mnie spotkanie z Andrzejem, niegdyś radiooperatorem, a obecnie elektroenergetykiem, z którym pięć lat temu przemierzałem południowy Atlantyk na pokładzie *Zawiszy Czarnego*.

Noc spędzona na stacji oraz prawdziwa kąpiel znakomicie poprawiły samopoczucie wszystkim członkom załogi. Rano poznaliśmy pozostałych polarników, począwszy od Krzysztofa, cooka, który zdecydowanie przejął dowodzenie w pomieszczeniach gospodarczych. Pojawiła się także żeńska cześć ekipy – Anna i Marta zajmujące się biologią, Magda – mikrobiologią (może dlatego, że nieco drobniejsza od koleżanek) i Agnieszka, dla odmiany hydrobiolog. Zwiedzając stację i jej najbliższe okolice poznawaliśmy mechaników – Piotra i Łukasza, stolarza Krzysztofa oraz Stasia, opiekującego się najcięższym sprzętem pływająco-gąsiennicowym. Maciej, polarny lekarz, trzyma także pieczę nad stoiskiem z pamiątkami, mieszczącym się nieopodal stacji, pod latarnią morską.

Wycieczka w okolice stacji odbyła się przy pięknej słonecznej pogodzie. Dzięki temu mogliśmy podziwiać Zatokę Admiralicji w całej swej lodowej krasie. W tej scenerii znakomicie prezentowały się pingwiny białobrewa i Adeli. Za to wylegujące się na brzegu lwy morskie nawet w słońcu są całe tak umorusane, że dopóki nie wykąpią się w morzu lepiej się do nich nie zbliżać za bardzo. Irytuje się wtedy przywódca lokalnego haremu tłuscioszek gromko i chrapliwie porykując.

Bardzo serdeczna i rodzinna atmosfera nie mogła nas tam, niestety, zatrzymać dłużej niż do obiadu. Wypadało pamiętać, że byliśmy już trzecią załogą *Zjawy IV*, która na przełomie grudnia 2003 i stycznia 2004 wizytowała stację. Ostatni raz tyłu polskich żeglarzy widziano tu pięć lat temu, dokładnie 5 lutego 1999 r., kiedy zawinął tu *Zawisza Czarny*, w swojej wyprawie dookoła Ameryki Południowej. Z tej okazji umieściłem w salonie plaketkę *Bractwa Zawiszaków*, tuż obok mosiężnej tabliczki upamiętniającej pobyt naszego flagowego żaglowca ZHP w tym samym miejscu.

Odwrót z Zatoki Admiralicji (10 lutego o 1630) był trudny, także ze względu na pogarszającą się pogodę, silny wiatr i falę *w mordę*. Wyjście poza Szetlandy zajęło nam całą noc. Po wyjściu za wyspy i otaczający je pas gór lodowych powrót przebiegał już dobrze. 13 lutego byliśmy już bardzo blisko Hornu. To nie do wiary - od dwóch dni płyniemy w słonecznej pogodzie, tu, w cieśninie Drake'a! O zmroku Starca widać już było bardzo dokładnie w zachodzącym słońcu. Potem wiatr odkręcił się na N, a potem NE i stężał pow. 6B. Ostatnie mile do trawersu Hornu dziobaliśmy do 0300 następnego dnia. 14 lutego zameldowaliśmy się w Port Williams po chilijskiej stronie kanału Beagla, a 15-go w Ushuaia, po stronie argentyńskiej. Następnego dnia na burcie zjawili się następcy.

Tak w *sztormowym* skrócie przedstawia się historia naszego rejsu na południe od Hornu, dowodzonego przez kpt. Michała Bogusławskiego z Toronto.

Możemy śmiało powiedzieć, że los nam sprzyjał. Ale nie tylko. Sami sobie też sprzyjaliśmy i pomagaliśmy w tych trudnych warunkach. Poprzednicy znali się doskonale aktywnie uczestnicząc w życiu swoich polonijnych klubów żeglarskich. My poznawaliśmy się dopiero na jachcie. Trzech kolegów mieszkających w USA - Krzysztof, Rafał i Wiesław znało się już wcześniej, ale od początku mieliśmy wspólny język mimo różnych szkół żeglarskich, z jakich się wywodzimy. Brak konfliktów w załodze to także duży sukces naszej wyprawy. Właściwie jedynym problemem doskwierającym na nocnych wachtach był brak herbaty z

rumem, a konkretnie rumu, gdyż kapitan nałożył całkowite embargo na wszelkie *procenty*, nie wyłączając, niestety, tradycyjnego rumu.

Wszystkim załogom bardzo pomagają Ewa Janiak i Janusz Ptak (*Zawiszak* z dawnych lat), oboje z Buenos Aires. Także i my mieliśmy okazję przekonać się o tym goszcząc po rejsie niemal całą załogą w domu u Janusza i Cecil, którzy otoczyli nas serdeczną i gorącą troską wspierani przez córki Gabrielę i Agnieszkę. Dzięki nim czuliśmy się w Buenos jak w domu.

W wyprawie *Od Hornu do Hornu* opłynięty został zarówno przylądek Horn, ten na Islandii i wielokrotnie Cape Horn strzegący Cieśniny Drake'a. I sadzę, że nie chodzi tu o wyczyn czy bicie rekordów. To magia Hornu sprowadziła tutaj *Zjawę* i marzenia ludzi mogących zrobić coś, o czym wszyscy tak po cichu marzą. Zebrało się ich tylu, że starczyło na kilka kolejnych etapów wyprawy. Prawie wszystkim Horn pokazał swój pazur i co znaczy to miejsce. Jednym mniej drugim więcej, jak w życiu, ale wszystkim pozwolił ujrzeć swe oblicze. Dlatego jestem wdzięczny Neptunowi za to, że mogłem na zakończenie rejsu wymalować na obudowie namiernika *Zjawy*, obok innych pamiątkowych już inskrypcji ze Spitsbergenu, Antarktydy, Deception, także skromny napis – Cape Horn 06.02.2004 r.

Dariusz Nerkowski

(obszerne fragmenty artykułu pt. *Do Hornu i dalej na południe*, który ukazał się w magazynie *Rejs* nr 5/2004)