



40 lat

Bractwa

Kaphornowców

Pierwsze wydanie *Pokłonu Hornowi* powstało z okazji jubileuszu 25-lecia Bractwa Kaphornowców. Inicjatorem wydania księgi pamiątkowej był ówczesny Grotmaszt j. kpt. ż.w. Zdzisław Pieńkawa. Napisał sporą część tekstów, przekonał innych autorów do współpracy i wyegzekwował od nich materiały. Niestety ciężka choroba zabrała Go, zanim książka się ukazała.

Obecne wydanie, poszerzone i uzupełnione, ukazuje się w 40-lecie powołania Bractwa Kaphornowców.



Pokłon Hornowi

**Pokłon
Hornowi**



Pokłon Hornowi

*Księga pamiątkowa wydana
w czterdziestolecie
Bractwa Kaphornowców*

Pokłon Hornowi

Wydanie drugie
rozszerzone



Bydgoszcz – Gdynia 2014

Komitet Redakcyjny
kadm. Czesław Dyrz – przewodniczący
Aleksander Kaszowski, Eugeniusz Moczydłowski, Bohdan Sienkiewicz

Projekt okładki
Marek Rudowski

Zdjęcie na okładce
Małgorzata Czujko

Opracowanie typograficzne
Marek Rudowski

Redakcja
Aleksandra Mucek

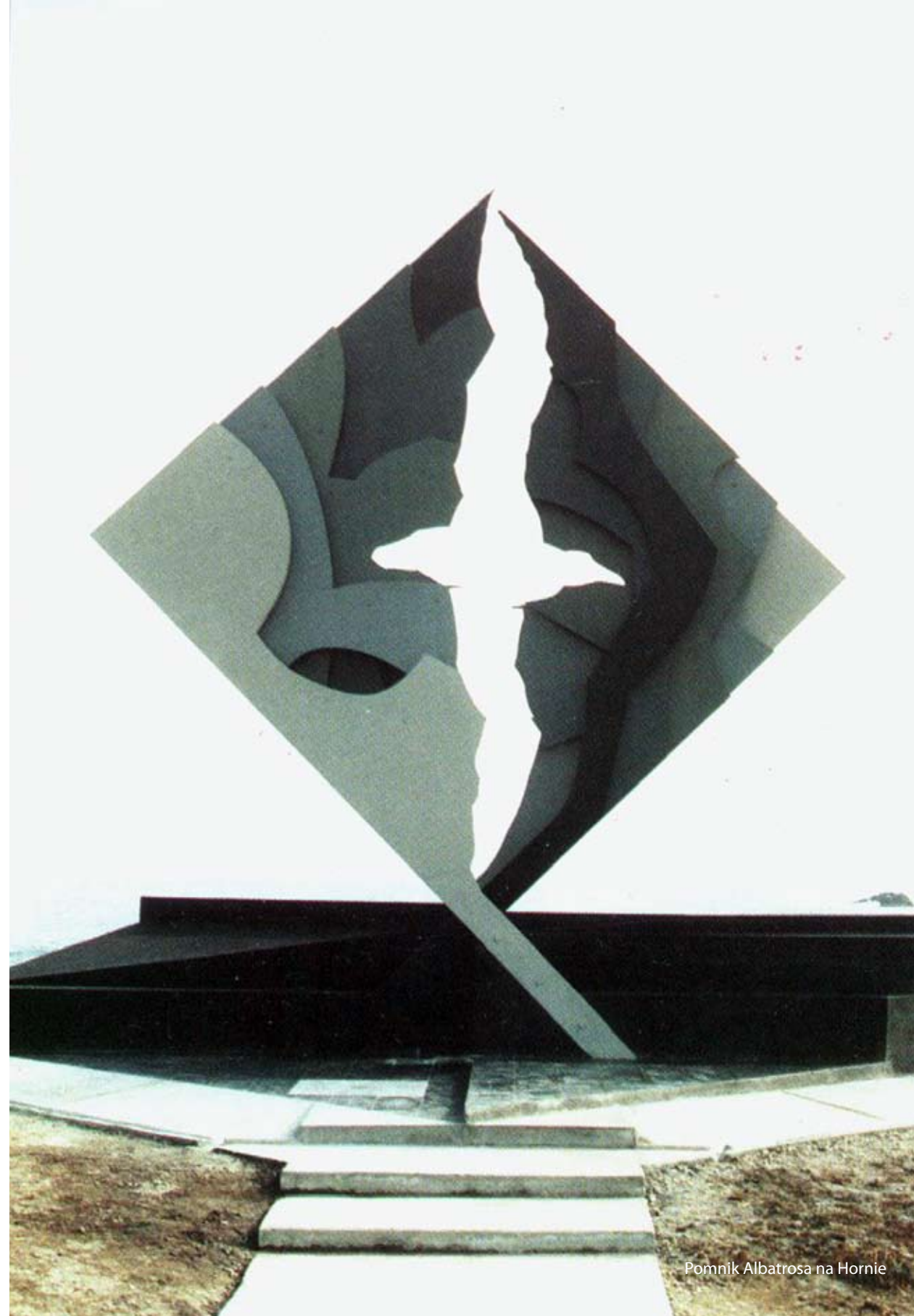
Redaktor I wydania
Janusz Zbierajewski

© Copyright by Bractwo Kaphornowców 2014

Wydawca LOTTO-Bydgoscia

ISBN 978-83-930660-3-2

Druk i oprawa
DRUK-INTRO S.A.



Pomnik Albatrosa na Hornie



Trawers Hornu od południa (fot. M. Czujko)

Rota

*My,
Członkowie Bractwa Kaphornowców
przywołując pamięć wszystkich żeglarzy,
zarówno tych, którzy opłynęli przylądek Horn,
jak i tych, którzy ulegli przemocy jego groźnych wód
i znaleźli grób w głębinach Cieśniny Drake'a,
przyjmujemy za obowiązujący nas statut Bractwa
i ślubujemy
strzec honoru polskiego żeglarza,
godności biało-czerwonej bandery
i służyć naszym doświadczeniem, radą i pomocą żeglarzom,
którzy tego będą potrzebowali.*

*Soy el albatros
que te espera
en el final del mundo.
Soy el alma olvidada
de los marinos muertos
que cruzaron el
Cabo de Hornos
desde todos los mares
de la tierra.
Pero ellos no murieron
en las furiosas olas,
hoy vuelan en mis alas,
hacia la eternidad,
en la ultima grieta
de los vientos
Antarticos.*

Sara Vial

*Jestem Albatrosem,
który czeka na Ciebie
na końcu świata.
Jestem zapomnianą duszą
zmarłych marynarzy,
którzy opływali
Przylądek Horn
ze wszystkich mórz Ziemi.
Oni nie zginęli
w rozwścieczonych falach,
lecz szybują
na moich skrzydłach,
ku wieczności,
w najpiękniejszych
strumieniach wiatrów
antarktycznych.*

(tłum. Wojciech Jacobson)



Prezydent
Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, 28 marca 2014 roku

Pan
konradmirał dr inż. Czesław Dyrz
Grotmaszt
Bractwa Kaphornowców
Organizatorzy i Uczestnicy
obchodów 40-lecia Bractwa

Szanowny Panie Admirale!
Droży Państwo!

Członkowie załóg, które pomyślnie opływają Przylądek Horn potwierdzają swoją przynależność do światowej elity mistrzów żeglarskiego kunsztu. Sukcesy tej miary są inspiracją i źródłem dumy dla nas wszystkich. Przypominają o chlubnych, choć nie zawsze i nie wszędzie znanych morskich tradycjach Rzeczypospolitej. A przecież, jak pisał Józef Conrad-Korzeniowski, *świat jest twardy zarówno w tym, co pamięta, jak i w tym, co zapomina*. Dlatego dokumentowanie i godne upamiętnianie osiągnięć polskich żeglarzy – czemu służy również Państwa księga pamiątkowa – jest tak ważne. Ukazuje bowiem oblicze Polski jako ojczyzny ludzi podejmujących trudne wyzwania i rywalizację z najlepszymi. Gratulując Bractwu Kaphornowców jubileuszu czterdziestolecia pragnę podziękować Państwu za *wzbogacanie i propagowanie wiedzy historycznej o działalności polskich żeglarzy, za działalność na rzecz kultywowania tradycji morskich oraz wspieranie inicjatyw żeglarskich*. Ufam, że również w nadchodzących latach autorytet członków Bractwa pomoże promować żeglarstwo wyczynowe i rekreacyjne, rozwój infrastruktury portowej, sztuki i sztuki oraz szeroko pojętej kultury żeglarskiej w Polsce. Cieszę się, że szeregi Stowarzyszenia wciąż rosną – a wraz z nimi chwała biało-czerwonej bandery na morzach i oceanach.

Tegoroczny jubileusz Bractwa zbiega się z 25. rocznicą przełomowych wyborów parlamentarnych z 4 czerwca 1989 roku. Po okresie *dziesięjonej floty* nawa Rzeczypospolitej nabrała wówczas wiatru w żagle. Ruszyliśmy na szerokie wody wolności, ku nowym horyzontom. Zyskałiśmy swobodę wytyczania własnych celów oraz wiodących ku nim dróg, wiarc we własne siły i otwarcie Polski na świat.

Pamiętając o tym złożymy hołd ludziom, których wielkie marzenia i wielkie czyny podnosiły na duchu nas, Polaków, które pomagały nam wytrwać na kursie ku Polsce niepodległej i sprawiedliwej. Przypomnimy załogi Daru Pomorza, Daru Młodzieży, Pogorii, Zawiszy Czarnego oraz innych jednostek, dzięki którym skrzydła Orła Białego łopotały dumnie na niespokojnych wodach u Przylądka Horn. Jestem przekonany, że polscy żeglarze jeszcze nie raz zadziwią nas swoimi dokonaniem – zarówno na bezkresach oceanów, w dalekich rejsach, jak i podczas żeglarskich zawodów sportowych.

Przyjmijcie Państwo życzenia dalszej owocnej działalności na lądzie oraz nowych przygód na morzu. Stopy wody pod kilem!

Warszawa, 25 marca 2014 r.

**Pan konradmirał dr inż.
Czesław DYRCZ
JM REKTOR – KOMENDANT
AKADEMII MARYNARKI WOJENNEJ
Grotmaszt Bractwa Kaphornowców**

Polski Związek Żeglarski z radością wita inicjatywę uczczenia 40-lecia Bractwa Kaphornowców publikacją w postaci II edycji legendarnej pracy nieodżałowanego Zbyszka PIENKAWY – *POKŁON HORNOWI*. Tak jak przed laty i teraz jubileusz bractwa Kaphornowców łączy się z jubileuszem Polskiego Związku Żeglarskiego – tym razem 90-lecia.

Przylądek Nieprzejednany rozpała wyobraźnię każdego polskiego żeglarza. Szanujący się żeglarz chciałby przed Nim pochylić czoło, oddać cześć tym, którym nie dane było opłynąć Go pod żaglami, m.in. w 1969 r. założdże jachtu „Polonia” – braciom Ejsmontom z Węgorzewa i Wojciechowi Dąbrowskiemu.

Jeszcze niedawno w ubiegłym wieku była to wielomiesięczna wyprawa. Obecnie żeglarze XXI wieku wyruszają z Polski 6 lutego 2014 r. rejsowym samolotem do Ushuaia, tam 10 lutego czarterują francuski jacht „Tarka”, okrętują się i 14 lutego przy wietrze 3–4°B w słonecznej pogodzie opływają Horn, odwiedzają „Aleję Lodowców”, zdają jacht 24 lutego, a 1 marca są w Polsce w domu. Była to ta sama załoga „Asteriasa” – w pełnym składzie – która po 26 latach powróciła na Horn, wypełniając podjęte przed laty postanowienie: „my tu jeszcze powrócimy”. Horn docenił ich żeglarski hart ducha i powitał wspaniałą pogodą.

Wszystko wokół nas się zmienia, także żeglarstwo, jachty, żagle tylko ON Przylądek HORN i otaczający Go Ocean pozostaje taki sam jak przed wiekami – Nieprzejednany.

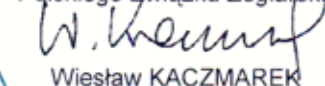
Chylimy głowy przed Wami – herosami Hornu. Dziękujemy pionierom, którzy swoimi wyczynami rozpalali wyobraźnię polskiej młodzieży żeglarskiej, przybliżyli jej morza i oceany, która dziś w XXI wieku niemal corocznie wraz z biało-czerwoną banderą melduje się na Hornie. Ich wyprawy tworzą naszą żeglarską historię.

SEKRETARZ GENERALNY
Polskiego Związku Żeglarskiego


Zbigniew STOSIO



PREZES
Polskiego Związku Żeglarskiego


Wiesław KACZMAREK



BYDGOSZCZ

Pokłon Hornowi od lat składają najznamienitsi żeglarze – w geście pokory wobec żywiołu i szacunku dla „głosu morza”. Ja kłaniam się tym właśnie żeglarzom – okazując uznanie dla postawy, wdzięczność dla zaśluga, ale i odrobinę osobistej zazdrości...

Serdecznie pozdrawiam wszystkich przybyłych do miasta nad Brdą i Wisłą na pierwszą część jubileuszowych obchodów czterdziestej rocznicy utworzenia Bractwa Kaphornowców. To dla Bydgoszczy wielka radość gościć zdobywców „Nieprzejednanego Przylądka”. Niech wspólne świętowanie – od Bydgoszczy, po Gdynię – będzie czasem miłych wspomnień, szczerych rozmów, a także planowania kolejnych odważnych i ambitnych rejsów.

Prezentowany tom jest wyrazem pamięci o polskich żeglarskich bohaterach – tych, którzy odeszli na wieczną wachtę, i tych, dla których wiatry, niosąc znany mi dobrze „głos morza”, wciąż wieją. Szczególnie bliskie są mi historie bydgoskiego „Eurosa” i „Solanusa”. Nie mniej ważny, niemal sentymentalny, pionierski rejs „Daru Pomorza”... Każda z kart książki jest piękną i wyjątkową opowieścią o odważnym wyzwaniu.

Niech każda z tych opowieści będzie dla nas inspiracją – pokazując wartość człowieka – płynącą tyleż samo z odwagi, ile z pokory, tyleż samo z siły, ile z mądrości...

Pokłon Hornowi!

Prezydent Bydgoszczy

Wstęp

Propozycja napisania wstępu do kolejnej edycji wspaniałej książki *Pokłon Hornowi*, wydanej w 2000 roku, jest dla mnie wielkim zaszczytem. Publikacja ta upamiętnia wybitne osiągnięcia polskich żeglarzy – członków Bractwa Kaphornowców.

Zanim pierwsi żeglarze opłynęli Horn, w drugiej połowie XV wieku zaistniały na południu Europy wydarzenia, które zmusiły europejskich kupców do szukania nowych szlaków żeglugowych do Indii. Było to następstwem odcięcia przez społeczności muzułmańskie możliwości bezpośredniej wymiany handlowej z Dalekim Wschodem. Poszukiwanie nowej, bezpośredniej drogi do Indii podjęli najpierw Portugalczycy i Hiszpanie. Pierwsi stopniowo opływali kontynent afrykański, drudzy za sprawą Krzysztofa Kolumba uczestniczyli w poszukiwaniu nowej drogi do Indii, płynąc na zachód. Sukcesy przysły niemal w tym samym czasie. W 1487 roku Bartolomeo Dias odkrył Przylądek Burz, który król Portugalii Jan II nazwał Przylądkiem Dobrej Nadziei. Droga do Indii była otwarta. Zainauguował ją podróżą w 1498 roku Vasco da Gama. Natomiast Kolumb, płynąc w 1492 roku w kierunku zachodnim, odkrył ląd, który uznał za wschodnie wybrzeża Japonii! Poglądu tego do śmierci w 1506 roku nie zmienił, mimo odbycia czterech podróży przez Atlantyck. Dopiero kupiec florencki Amerigo Vespucci w kolejnych podróżach pod banderą Portugalii do wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej opisał w 1499 roku „Nowy Ląd”, a w latach 1501–1502 potwierdził, że odkryte lądy są kontynentem; nazwano go później jego imieniem.

Sprawa dotarcia do Indii drogą zachodnią intrygowała władców Hiszpanii, którzy sfinansowali wielką wyprawę do Wysp Korzennych, prowadzoną w 1519 roku przez portugalskiego żeglarza Ferdynanda Magellana. W październiku 1520 roku statki tego odkrywcy dopłynęły do długiej i niebezpiecznej cieśniny, a po jej pokonaniu wpłynęły na ocean, nazwany później Spokojnym. Możliwość wpłynięcia na Pacyfik bez przechodzenia Cieśniny Magellana odkrył w 1616 roku holenderski żeglarz Willem Schouten,

który też nadał temu miejscu nazwę przylądka Horn, czym chciał upamiętnić miasto Hoorn, z którego pochodził. Podróż wokół Hornu do dziś stanowi wielkie wyzwanie dla żeglarzy. Doświadczają tego załogi statków żaglowych przewożących surowce dla przemysłu europejskiego w drugiej połowie XIX wieku. Nie mniej ważne były podróże migracyjne ludności do wszystkich kontynentów. Jedną z tras prowadziła podczas tzw. gorączki złota wokół Ameryki Południowej aż do San Francisco. Klipry płynęły również do Chin po herbatę dla Anglii i Stanów Zjednoczonych. Inna trasa żaglowców wiodła do Australii, do której transportowano ludzi i wyroby angielskich fabryk, a w drodze powrotnej zabierano bawełnę.

Kres rentowności podróży kliprów do Australii i Chin położyło otwarcie Kanału Sueskiego w 1869 roku. Umożliwiło to coraz liczniej budowanym statkom parowo-żaglowym znaczne skrócenie czasu żeglugi (oszczędzano około 5000 mil drogi), co spowodowało zmniejszenie zamówień na żaglowce. Dla wielu statków żaglowych wypartych z tras azjatycko-australijskich znaleziono zatrudnienie na nowych liniach. W latach siedemdziesiątych XIX wieku rozpoczęto przewozy węgla z portów walijskich do Chile i Peru. W drodze powrotnej załogi mogły uważać się za szczęśliwe, gdy kierowano je do Peru po rudę miedzi. Znacznie częściej jednak przychodziło żeglarzom zabierać guano ze skalistych wysepek u wybrzeży Peru oraz Chile i przewozić je łodziami do statków kotwiczących w pobliżu. Nie było to dla marynarzy łatwe zajęcie, gdyż wykonywano je w feterze i obłokach kurzu. Po odkryciu w Chile olbrzymich złóż azotanów (saletra) do jej transportu skierowano wiele statków. Do Valparaiso zawijało ich tak dużo, że niekiedy stało tam naraz od 40 do 60 pełnorejowców z Niemiec, Francji, Włoch, Wielkiej Brytanii. W rejsach wokół przylądka Horn wiele żaglowców tonęło wraz z załogami. Taki los spotkał w 1901 roku pięciomasztowy bark „France”, dumę Antonina Dominique’a, armatora prowadzącego działalność na linii chilijskiej już od 1868 roku. Rekordowy pod względem katastrof był rok 1905, w którym, zmagając się z burzami w pobliżu Hornu, zatonięły aż 43 statki. Niemniej opłynięcie Hornu jako sprawdzian umiejętności żeglarskich kusilo i już 1 marca 1937 roku dokonali tego słuchacze Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni pod dowództwem kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza. Była to niezwykła dla Polaków podróż dookoła globu, gdyż po raz pierwszy w naszych morskich dziejach przeprowadzona została biało-czerwona bandera wokół Hornu. Ta podróż polskiego żaglowca miała wielkie znaczenie polityczne i propagandowe. Dlatego i obecnie „Dar Pomorza”, chociaż już jest statkiem-muzeum, uważany jest za symbol polskich aspiracji morskich.

Przepląnięcia pod żaglami wokół Hornu spowodowały zakładanie w niektórych krajach stowarzyszeń kaphornowców. Nasze, polskie Stowarzyszenie zostało założone w 1974 roku, po urzeczywistnionych w 1973 i 1974 roku marzeniach i z wielką determinacją wykonanych planach polskich wypraw żeglarskich.

Pierwsze wydanie tej książki zawierało opisy 17 rejsów polskich jachtów i statków żaglowych opływających Cape Horn. Od tamtego czasu kolejni polscy żeglarze dokonali takiego wyczynu i dziś liczba polskich statków i jachtów, które do końca 2013 roku opłynęły Przylądek Burz, nie bez uzasadnienia tak nazwany, sięga 33 jednostek, często dość licznie obsadzonych. Miało to wpływ na zwiększenie szeregów członków Bractwa Kaphornowców, którzy w 2014 roku obchodzą swój jubileusz 40-lecia.

Dyrekcja Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, instytucji powołanej do ochrony i popularyzacji morskiego dziedzictwa Polski, wysoko ceni osiągnięcia polskich żeglarzy, w tym szczególnie opłynięcie Hornu. I podobnie jak głosi tytuł tej książki, oddaje im, żeglarzom-kaphornowcom, stosowny pokłon.

Wyrazem uznania było otwarcie w 1988 roku na Statku-Muzeum „Dar Pomorza” wystawy czasowej zatytułowanej „Zdobywanie Hornu – Bractwo Kaphornowców”. Ekspozycja ta przedstawiała żeglarzy polskich i niektórych zagranicznych, którzy opłynęli Horn. Następnie w 1994 roku nasze Muzeum wraz z Bractwem Kaphornowców, któremu wówczas przewodniczył Grotmaszt j. kpt. ż.w. Zdzisław Pieńkawa, przygotowało nową wystawę: „Polskie żagle na Hornie”. Autorem rozbudowanego już wówczas scenariusza, bo i więcej polskich jachtów opłynęło Horn, był kustosz naszego Muzeum Andrzej Truszkowski, a projekt plastyczny opracowała i zrealizowała projektant naszych ówczesnych ekspozycji Krystyna Bryłko. Wystawa ta cieszyła się dużym zainteresowaniem i była prezentowana do 2002 roku. Nieprzerwanie też od wielu już lat polskie Bractwo Kaphornowców ma swą siedzibę na Statku-Muzeum „Dar Pomorza”.

W roku jubileuszu 40-lecia Bractwa Kaphornowców Dyrekcja i Pracownicy Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku składają Grotmasztowi kontradmirałowi dr. Czesławowi Dyrzowi i Wszystkim Braciom zrzeszonym w Stowarzyszeniu serdeczne życzenia wszelkiej pomyślności, udanych żeglarskich przedsięwzięć i dalszego wzrostu szeregów Bractwa.

dr inż. Jerzy Litwin

Dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku



*Groźna Hornu czarna skała
W los braterski nas wpisała
Brat nam bratem dobrym będzie
Teraz i zawsze i wszędzie.*

Siostry i Bracia Kaphornowcy, Szanowni Czytelnicy

Naszą kaphornową księgę rozpocznę słowami żeglarza i publicysty morskigo, dwukrotnego kaphornowca oraz mojego przyjaciela z rejsu dookoła świata na pokładzie „Daru Młodzieży” – Zbyszka Urbanyiego. W swojej książce *Na szlaku kliprów i windjammerów* tak pisał o morskiej drodze do przylądka Horn:

„Jest taka trasa na świecie, o której marzy każdy żeglarz, każdy zaś komendant wielkiego żaglowca chciałby przynajmniej raz w życiu tamtędy popłynąć. Jest to wokółziemiska trasa w wysokich szerokościach południowych, wiodąca z Europy wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Tam żaglowiec, przekroczywszy granicę ryczących czterdziestek, łapie silne zachodnie wiatry. Schodząc niżej w wyjące pięćdziesiątki, kapitanowie każą sprzątać szybko górne żagle, albowiem w tych szerokościach hulają ciężkie, najsilniejsze na kuli ziemskiej wichury. Gnany huraganowymi wiatrami ocean wypiętrza się do monstualnych wysokości. Zdarzyły się tam pagóry wodne o wysokości do 20 metrów”.

Trud pokonania tak ciężkich warunków przed dotarciem do przylądka Horn uchodzi za szczyt żeglarskiego kunsztu i umiejętności. To magnetyczne miejsce na końcu Ameryki Południowej niesie wyzwanie, które decydują się podjąć zarówno młodzi, jak i dojrzały żeglarze. To oni stanowią elitę naszego świata żagli.

Do dnia dzisiejszego ponad tysiąc polskich żeglarek i żeglarzy opłynęło przylądek Horn pod białą-czerwoną banderą niesioną przez nasze żaglowce i jachty. Tę wielką sztafetę polskiej obecności, zwycięstw i walki z żywiołem rozpoczął żaglowiec „Dar Pomorza”. Biała Fregata opłynęła skalisty przylądek 1 marca 1937 roku. To wtedy po raz pierwszy w historii polskiego żeglarstwa nastąpiło pokonanie przylądka „sztormów i burz”, zwanego przez żeglarzy nieprzejednanym.

W 1974 roku powstało Bractwo Kaphornowców, stawiając sobie za cel kultywowanie tradycji morskich, wzbogacanie i propagowanie żeglarskiej wiedzy historycznej oraz wspieranie wszystkich inicjatyw związanych z wyprawami na Horn. Tym ideałom pozostaje wierne po dzień dzisiejszy i jestem przekonany, że będzie im służyć w kolejnych dziesięcioleciach swojego istnienia.

W czterdziestoletniej historii Bractwa Kaphornowców wśród wielu zasłużonych na szczególne uznanie zasługują kierujący naszym stowarzyszeniem, wybitni żeglarze dowódcy kaphornowych wypraw, moi wielcy poprzednicy: j. kpt. ż.w. Krzysztof Baranowski, j. kpt. ż.w. Aleksander Kaszowski, j. kpt. ż.w. Zdzisław Pieńkawa, j. kpt. ż.w. Dariusz Bogucki i kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz.

Nieustannie zmienia się oblicze świata, pojawiają się nowe zagrożenia i wyzwania, zmieniają się ludzie i nasze współczesne możliwości dotarcia do przylądka Horn. Inna jest dziś strategia morskich wypraw przyszłych albatrosów Hornu. Przekroczenie jego bram wciąż jednak pozostaje życiowym marzeniem wielu żeglarzy.

Siostry i Bracia Kaphornowcy, proszę o przyjęcie wyrazów szacunku i mojego wielkiego uznania dla Waszych osiągnięć i dokonań związanych ze zdobyciem żeglarskiego Mount Everestu.

Czytelników zachęcam do zgłębiania tajników wiedzy o przylądku Horn i żeglarzach, którzy noszą żółte bądź czerwone chusty na lewym ramieniu. Życzę miłej i ciekawej lektury naszej kaphornowej księgi.

Gdynia, kwiecień 2014 roku

Pokłon Hornowi

Grotmaszt Bractwa Kaphornowców
konradmirał dr inż. Czesław Dyrzc

JEST TAKI PRZYŁĄDEK



Amulet

Mroźny świt widziany
okiem wachtowego
senność miasteczka
przez zrudziałe żurawie
góry płyną wysoko
w mgły kontenerach
pobekują kutry
za latarni śladem

daleko od wzruszeń
porannej impresji
woda w liszajach
terpentyny i smarów
jak cielsko wieloryba
rozpruty kadłub
holuje spojrzenie
pod burtowym światłem
gniazdują fulmary

toczą się myśli
poza lądem i czasem
by znów powrócić
na krawędź rzeczy
zatokę na zachód
omiata spojrzenie
nad miastem poświata
zwołuje cienie
przyłądkowej
genealogii

wodę szlifują
ostre języki lodowców
jakby ze wzgórz
spływał zapomniany
ogień ludu jamana
i coraz cięższa toń
w kanale Beagle

mroźny świt widziany
okiem wachtowego
na języku aromat
cejlońskiej herbaty
i zbyt osobiste
pytanie o przyszłość
które zostanie
dla przesądu
tego miejsca
bez odpowiedzi

w kieszeni kamień
z patagońskiej skały
wzięty w Ushuaia
na niepewną drogę

czym jest
zaklęciem czy też
ukrytym słowem
o początku ziemi
być może
żyjącym we mnie
od dawna

Franciszek Haber

Legenda Hornu

Do naszych czasów zachowała się legenda Hornu, odstraszaająca ludzi od tego miejsca, odstraszaająca od morskich podróży, od wody jako środowiska nieprzyjaznego i obcego człowiekowi. Według najstarszych przekazów poza Wielką Wodą znajdowała się przepaść – „koniec świata”, a na morzach grasowały potwory morskie pożerające śmiałków, którzy odważyli się tam pojawić.

Największe kataklizmy antyczne spowodowane były przez furie żywiołów morskich: pochłonięcie Atlantydy przez ocean, zalanie wielkim potopem Mezopotamii. Woda była przedstawiona jako żywioł, który przede wszystkim niszczy to, co zbudował człowiek. Żywioł straszny i okrutny. W literaturze światowej roi się od mitów i legend wyolbrzymiających rzeczywiste warunki panujące na morzu. Mity te i legendy odzwierciedlają wyobrażenia ludzkości o morzu, wyobrażenia zagubionego we wszechświecie człowieka. Im mniej było wiedzy, tym więcej lęku.

Przez tysiące lat istniało niezbyt wiele powodów mogących skłonić człowieka do porzucenia lądu, na którym znajdował wszystko, co było mu potrzebne do życia.

Śmiałkowie, którzy odważyli się wyruszyć na morze, w swych relacjach przedstawiali żywioł morski przesadnie groźnie i sensacyjnie, by wzbudzić respekt słuchaczy nie znających morza.

Portugalczyki, Hiszpanie i Anglicy, którzy pierwsi poczuli „handlowy wiatr od morza”, tendencyjnie surowo opisywali odkrywane przez siebie drogi morskie dla odstraszenia konkurencji od korzystania z nowych szlaków. Wiedza o morzu rozchodziła się bardzo wolno, była wiedzą tajemną, pilnie strzeżoną przez nielicznych fachowców i admiralicje krajów prowadzących wojny o nowe terytoria. Upowszechnienie tej wiedzy trwało wiele lat.

Od początku głównym problemem żeglugi był brak orientacji na morzu, gdy ląd ginął z zasięgu wzroku i przed dziobem statku pozostawała wielka niewiadoma. Kompas i pierwsze prymitywne mapy morskie – portolany

dla akwenu Morza Śródziemnego pojawiły się w XIII wieku. Dopiero w XVII wieku rozpowszechniły się mapy Merkatora, na których można było odczytać długość i szerokość geograficzną. Przez kilkaset lat określanie długości było niedokładne ze względu na brak szczegółowego miernika czasu. Dopiero wynalezienie chronometru przez Johna Harrisona w drugiej połowie XVII wieku rozwiązało ten problem. Jeszcze w okresie, gdy powoływaliśmy Bractwo Kaphornowców, kapitanowie prowadzili nawigację astronomiczną i określali pozycję statków posługując się sekstantem. Błędy określenia pozycji tym instrumentem wynosiły – w zależności od stanu morza i wprawy nawigatora – od kilku do kilkudziesięciu mil, a pozycje zliczone, gdy przez kilka kolejnych dni nie można było wykonać pomiaru wysokości ciał niebieskich, mogły dawać błąd jeszcze większy.

Znajomość morza w naszej cywilizacji jest bardzo świeża i szczególnie intensywnie rozwijała się w dwudziestym stuleciu. Przede wszystkim sposób rozpowszechniania informacji, wszechstronny rozwój wiedzy nautycznej, zastąpienie nawigacji astronomicznej nawigacją satelitarną, udoskonalony poziom łączności, znakomicie zorganizowane służby ratownictwa morskiego w istotny sposób zwiększyły poziom bezpieczeństwa żeglugi.

Okresy najlepszej pogody w pobliżu Hornu to styczeń, luty, marzec – nasza zima – na półkuli południowej okres lata. Kiedyś żaglowe statki handlowe nie wybierały ani pogody, ani pory roku, dlatego te podróże były zupełnie inne. Obecnie każdy żeglarz, który tam był, ma „swój Horn” łatwiejszy lub trudniejszy. Odnosi satysfakcję z faktu, że dopłynął na „koniec świata” i doznał niezwykłych emocji. Horn, do którego dociera się pod żaglami z Bałtyku, to cel bardzo daleki. Trzeba przeżeglować ponad 10 000 mil morskich. Ta długa droga na Horn ma swoją wymowę. Dla większości wypraw sam Horn nie był celem, lecz tylko fragmentem dalekiej oceanicznej żeglugi.

Uczestnicy oceanicznych wypraw żeglarskich wokół Hornu zawiązali Bractwo Kaphornowców. „Association Amicale” – tak się rozpoczyna nazwa światowej organizacji kaphornowców. Bractwo Przyjaźni zawiązanej w niezwykłych warunkach. Pielęgnowanie przyjaźni między żeglarzami jest jednym z zasadniczych celów istnienia naszego związku. Dowód tego dajemy naszymi corocznymi zgromadzeniami, na które zapraszamy szerokie grono żeglarzy morskich, nie tylko członków stowarzyszenia. Na spotkaniach tych są obecni nasi przyjaciele z różnych organizacji współdziałających z nami w uprawie morza: z Wyższej Szkoły Morskiej, z Marynarki Wojennej, z Narodowego Muzeum Morskiego, z Sail Trai-

ning Association Poland, z Polskiego Związku Żeglarskiego, z klubów żeglarskich całej Polski.

Nie stowarzyszenie jest ważne, ale ludzie, którzy je tworzą. To oni, jako nieliczni w kraju, zebrali garść praktyki w żeglarstwie na wszechoceanie. Spełniają rolę usługową dla społeczeństwa, przede wszystkim wobec młodzieży, w szerzeniu wiedzy o morzu, w wychowaniu morskim i rozwijaniu kultury inspirowanej morzem. To oni dbają o tradycje żeglarskie i tworzą nowe. Są ekspertami Polskiego Związku Żeglarskiego dla oceanicznych wypraw żeglarskich.

W treści roty Bractwa zawarte jest ślubowanie, że chcemy służyć naszym doświadczeniem, radą i pomocą wszystkim żeglarzom, którzy tego będą potrzebowali.

Członkowie naszego Bractwa uczestniczą w różnych związkach i organizacjach ogarniętych pasją morza. Piszą fachowe książki o tematyce morskiej, mają na swym koncie wiele pozycji wydawniczych i setki artykułów w czasopiśmie żeglarskich, tworzą filmy telewizyjne o morzu i audycje radiowe, kreują w mediach wizerunek morza przyjaznego człowiekowi. Współdziałając z Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku, mają swój udział w gromadzeniu muzealiów i organizowaniu wystaw, wspierają inicjatywy dalekich podróży żeglarskich, inicjatywę Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza” w zabezpieczeniu naszej „Białej Fregaty” dla przyszłych pokoleń. Uczestniczą w jury nagrody Rejs Roku – przyznają nagrody Grotmaszta za dobrą pracę żeglarską w skrajnie trudnych warunkach pogodowych. Działają w Polskim Towarzystwie Conradowskim. Bractwo ma znaczny udział w tworzeniu historii polskiego żeglarstwa morskiego. W kraju, który nigdy nie przejawiał na morzu nadmiernej aktywności, inicjatywa ta ma oczywiste znaczenie.

Zdzisław Pieńkawa



Jest taki przylądek

Na krańcu Ameryki wyrasta z oceanu posępny stożkiem wyspa. Brudnobrązowa i szara, poprzecinana białymi żyłami kwarcu, wystawia na uderzenie wicheru nagą skałę; ze strony przeciwnej zaś, gdzie wiatr rzadziej buszuje, znalazły sobie przytulisko zielonkawe mchy i porosty. Od południa zniszczone erozją zbocze wyspy zmieniło się w strome, pobrużdżone graniami urwisko. Oglądane z tej strony przypomina zafrasowanego starca wpatzonego w groźny, niezmierny ocean. Bo nie widać stąd odległych o kilkadziesiąt mil na południowy zachód wysepki Diego Ramirez, nie widać odległych o 500 mil Południowych Szetlandów – przedmurza Antarktydy. Wyspa nie jest osamotniona – na wschód, zachód i na północ od niej wyrastają z morza dziesiątki i setki podobnych.

Ostatnie okruchy amerykańskiego kontynentu rzucone w wody oceanu. Ta jednak, najwyższa, przytłacza inne jakimś ponurym dostojeństwem, skłaniającym do zadumy każdego, kto ją ogląda. Jej południowe urwisko tworzy przylądek, na którym kończy się ląd Ameryki i przy którym spotyka się Atlantyk z Pacyfikiem. Od wieków tłuką o jej brzegi miriady fal, od wieków chłoszczą ją sztormowe wichry, a ona trwa niewzruszenie, wyznaczając potrójną granicę: kontynentu i dwu oceanów.

Od szeregu dni płynęły wzdłuż amerykańskiego lądu na południe holenderskie żaglowce „Eendracht” i „Hoorn” (ten drugi noszący nazwę rodzinnego miasteczka swego kapitana). Przyłynęli tu w poszukiwaniu drogi na Pacyfik bardziej dogodnej niż ta, którą naniósł na mapy Magellan w czasie swej wielkiej okołoziemskiej podróży. Prowadziła ona przez cieśninę nazwaną imieniem swego odkrywcy i dla żaglowców była trudna ze względu na przeciwne wiatry oraz liczne rafy i mielizny. Gdyby Holendrom udało się dotrzeć do miejsca, gdzie kontynent amerykański się kończy, łatwiej byłoby dopłynąć do Wysp Korzennych. Wierzyli niezłomnie w istnienie takiego przejścia. W holenderskich portach opowiadano mrozące krew

w żyłach historii o wyczynach angielskiego okrętu kaperskiego „Golden Hind”, który pod dowództwem słynnego Francisca Drake’a złupił na Pacyfiku wiele hiszpańskich posiadłości. Drake poprowadził swój okręt Cieśniną Magellana, ale po wyjściu z niej sztormy zepchnęły go tak daleko, że mógł stwierdzić, iż tu łączy się Atlantyk z Pacyfikiem – stąd nazwa Cieśnina Drake’a. Jeżeli Holendrzy znajdą owe wody, ojczyzna będzie im wdzięczna, a droga do fortuny otwarta. Nie będą już musiały niderlandzkie okręty opływać Afryki, nie będą musiały przedzierać się przez pułapki Cieśniny Magellana, gdzie spotkanie z zaczajonym hiszpańskim okrętem mogło się skończyć tragicznie.

Teraz z rosnącym zniecierpliwieniem wpatrywali się w górzyste wybrzeże, ciągnące się aż po widnokrąg. Kapitan Cornelius Schouten przechadzał się po pokładzie rufowym swego statku. Nieprzenikniona twarz wskazywała na całkowity spokój i pewność doświadczonego żeglarza. Tylko spojrzenia rzucane ukradkiem w kierunku bocianiego gniazda, gdzie dwaj żeglarze bez przerwy wypatrywali oczy, zdradzały, że kapitan nie jest wolny od niepokoju.

Rankiem 29 stycznia roku 1616 ciągnący się po prawej burcie okrętu ląd cofnął się i przez chwilę wydawało się, iż osiągną wymarzony cel, ale z bocianiego gniazda zameldowano, że znów widać szczyty górskie. Mijały godziny. Popychany pomyślnym wiatrem „Eendracht” płynął nieprzerwanie na południe. Załozde wydano obiad – gęstą zupę na peklowanej wołowinie i suchary. Jak codziennie od wielu, wielu dni. Nigdy nie jedli z przyjemnością tej brunatnej brei, ale tego dnia jadło z trudem przechodziło przez gardło nawet najmniej wybrednym żarłokom. Każdy po przełknięciu kilku kęsów wymykał się na pokład i trwał przy prawej burcie w niemym oczekiwaniu.

Pod wieczór z bocianiego gniazda padł okrzyk, który zelektryzował wszystkich: – Z prawej przed dziobem morze!

Cornelius Schouten, hamując podniecenie, zmuszając się do odmierzenia wolnych kroków, udał się na dziób. Zebrani na baku żeglarze z szacunkiem rozstąpili się, dając kapitanowi przejście. Stary żeglarz stanął przy nadburciu. Teraz nawet z wysokości pokładu widać było kraniec lądu. Ośnieżone góry kończyły się stromo wznoszącym się przylądkiem. Po raz pierwszy w historii żeglugi strażnik trzech granic ukazał się oczom europejskiego żeglarza. Cornelius Schouten poczuł ogarniające go wzruszenie – osiągnął cel wyznaczony przez sponsorów wyprawy jeszcze w Holandii. Wskazując dłonią czarną skałę zawołał:



– Oto miejsce, gdzie łączą się dwa oceany. Za tym przyładkiem do Wysp Korzennych kurs prosty i morze otwarte. Nazwiemy go imieniem naszego rodzinnego miasta.

Nazwiemy go przyładkiem Hoorn.

Wśród załogi zawrzało w radosnym tumultcie. Zaczęto wznosić okrzyki na cześć starego kapitana. Skończyła się niepewność, zaczynała żegluga do słońca i kolorowych lądów.

Gdy holenderski statek minął przyładek i zanurzył swój dziób w falach Oceanu Spokojnego, nikt na jego pokładzie nawet w snach nie przypuszczał, że miejsce to w przyszłości będzie synonimem grozy,

z nadanej nazwy zginie literka „o”, że będą nazywali ten przyładek: Cape Horn, Kap Horn, Cabo de Hornos. Później będzie się mówiło po prostu: Horn, a słuchającym hornowych opowieści włos się będzie jeżył na głowie.

Dobra pogoda towarzysząca holenderskim żeglarzom w pionierskim rejsie była tylko kaprysem niezmiernych mocy rządzących tu wichrami i falami. Dodać trzeba, że rzadkim kaprysem. Ci następni, którzy tu przypląną, napotkają takie przeciwności, że ów przyładek o obliczu zafrasowanego starca otrzyma przydomek „Nieprzejednany”.

Nie mieli wyboru marynarze epoki żaglowców. Epoki, o której dziś mówimy, że wówczas statki były z drewna, a ludzie z żelaza. Nie było Kanału Panamskiego, a bezlitosne prawo handlowej konkurencji nakazywało wybrać najkrótszą i najszybszą drogę.

Ze wschodniego wybrzeża Ameryki na zachodnie, z Australii i wschodniej Azji do Europy, do saletrowych portów w Chile i miedziowych w Peru – wszędzie było najbliżej drogą wokół Hornu, tam więc kierowano statki i okręty.

Nikt nie pytał żeglarzy mustrowanych na pokłady żaglowców za nędzną płacę i za nędzną strawę pędzonych do katorżniczej roboty, czy chcą płynąć krzyżową drogą, czy nie. Za bunt na statku karano śmiercią, a niektórzy kapitanowie po kilku dniach rejsu wrzeszczeli:

– Baby mam nie oficerów! Trzeci dzień w morzu i nie widziałem krwi na pokładzie.

Dziś na ponury żart zakrawa ten okrzyk. Ale pamiętajmy, że jeszcze w XIX wieku dziewięcioramienny bicz, zwany kotem, był głównym argumentem żelaznej dyscypliny.

Pływały statki i okręty wokół Hornu. Ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód. Pływały coraz liczniej. W XVIII wieku były to wyprawy kaperskie, jak ów słynny rejs dookoła świata George’a Ansona (1740–1744), lub odkrywczobadawcze. Dla przykładu przytoczyć można wyprawę La Perouse’a na „La Boussole” (1785–1788), płynącego pod banderą francuską, czy podróże słynnego brytyjskiego żeglarza i odkrywcy Jamesa Cooka, który wokół Hornu wiódł w swej pierwszej wyprawie (1768–1771) dzielnego „Endeavoura”, a w drugiej zaś (1772–1775) prowadził dwa inne okręty Jego Królewskiej Mości – korwety „Resolution” i „Discovery”.

Mijały lata. Na hornowych wodach coraz częściej pojawiały się statki handlowe. Było ich dziesiątki, setki, wreszcie tysiące. Pływały dwumasztowe brygi, trzymasztowe fregaty, śmigłe klipry z ładowniami pełnymi herbaty lub wełny, wielkie czteromasztowe barki. Pływały statki wielorybnicze i niewielkie szkunery. Zbudowane z drewna lub z żelaza, stanowiąc wypieszczone dzieło swych budowniczych, były często uosobieniem piękna i szybkości. Niektóre miały opinie statków szczęśliwych – zawsze docierały do portu przeznaczenia i nigdy na ich pokładach nie ginęli ludzie. Inne były prawdziwymi mordercami marynarzy, prawie w każdym rejsie ginął człowiek, czy to zmyty za burtę przez falę, czy to umierający ze złamanym karkiem po runięciu z rei. Każdy ze statków miał swój indywidualny, doskonale znany marynarzom charakter, o którym opowiadano sobie w portowych knajpach. O jednym mówiono, że źle słucha steru, o innym, że traci kotwicę, o jeszcze innym, że jest powolny jak wół w zaprzęgu, a o niektórych opowiadano z błyszczącymi oczyma, że są uosobieniem wszelkich zalet, że zamustrować na taki to dopiero prawdziwe szczęście. Takie to były statki z charakterem i duszą. Żeglarze, cokolwiek by wygadawali, w końcu dodawali niezmiennie: „Statki są zawsze w porządku, tylko ludzie na nich nie zawsze”.

Płynęły żaglowce w kierunku przyładka Horn. Przy Nieprzejednanym każdy z nich płacił myto. Dla nielicznych szczęśliwców było ono niskie. Inne po ciężkiej wielodniowej walce uchodziły z życiem, choć pokaleczone, z połamanymi masztami, porwanymi żaglami, osłabionym olinowaniem i z żalobą na pokładzie po stracie ludzi. Płaciły wysoką cenę, ale żeglarze na ich pokładach żegnali się ukradkiem i mówili, że i tak mieli szczęście.

Były też takie, które ulegały potędze morza. Gnane huraganem żaglowce pędziły bezradne na ostre zęby raf, wokół których śmiertelnym przybojem gotowało się morze. Było ich wiele, bardzo wiele. Tysiące dobrych pięknych statków, dziesiątki tysięcy dobrych dzielnych żeglarzy. Tylko w jednym 1905 roku na tych piekielnych wodach zatonięły 43 żaglowce. Aż z 15 z nich nie uratował się nikt.

O kaphornowych przygodach można by w nieskończoność. Można opowiedzieć o fregacie „Carl” przez 43 dni borykającej się z ciężkimi sztormami, o barku „Edward Sewall”, który dwa miesiące targany wichrami i wstrząsany falą opływał złowrogi przyłodek. Można wreszcie kilka słów poświęcić rekordzistce Hornu, fregacie „Susanne”. Żaglowiec ten 19 sierpnia 1909 roku przekroczył na Atlantyku szerokość 50°S i dopiero 26 listopada zdołał opłynąć Horn. DZIEWIĘĆDZIESIĄT DZIEWIĘĆ dni trwała heroiczna walka dzielnego żaglowca z szalejącymi żywiołami.

W ciągu tych 99 dni przez 90 szalały sztormy, a w ciągu 664 godzin nad statkiem i ludźmi pastwił się huragan. Trzeba z szacunkiem pochylić głowę przed ludźmi o stalowych charakterach i przed dzielnym żaglowcem. Ale czas już odpowiedzieć na pytanie, co sprawia, że ten obszar morza uchodzi za opuszczony przez Boga i przeklęty przez ludzi.

Gdy spojrzymy na półkulę południową naszej planety, zauważymy łatwo, że jest to część Ziemi, na której zdecydowanie przeważają morza i oceany. Tylko niespełna jedną piątą powierzchni zajmują lądy. Kontynenty nie sięgają nawet 40° szerokości południowej i jedynie klin południowej Ameryki wbija się w niezmierny ocean za 50°S. Oceany: Atlantycki, Indyjski i Spokojny dzieli w umiarkowanych i wysokich szerokościach jedynie umowna granica i słusznie tę wielką wodę oblewającą kulę ziemską Brytyjczycy nazywają Oceanem Południowym.

W umiarkowanych i wysokich szerokościach geograficznych, w pasie między 40 a 60 równoleżnikiem, występuje na obu półkulach strefa obniżonego ciśnienia. Na naszej półkuli dwa wielkie kontynenty – Ameryka Północna i Azja – zakłócają jej ciągłość, ze względu na częste występowanie nad nimi wyżów kontynentalnych.

Dlatego strefa niskiego ciśnienia jest ograniczona do dwu rozległych niżów: islandzkiego nad Atlantykiem i aleuckiego nad Pacyfikiem. Na półkuli południowej prawie nie występują owe zakłócające wpływy lądu i obszar obniżonego ciśnienia otacza całą Ziemię. Występują tam natomiast z reguły większe różnice temperatur między wielkim mroźnym kon-

tymentem Antarktydy a stosunkowo ciepłymi oceanami niż między strefą Arktyki a wodami oceanów na półkuli północnej. Różnice ciśnień i temperatur mają zasadniczy wpływ na warunki pogodowe panujące w tych rejonach na obu półkulach.

W obu omawianych strefach przeważają wiatry zachodnie. Jest to królestwo tego wiatru. Gdy jednostajnie zawodzi w olinowaniu statków, żeglarze mówią z szacunkiem: „Słuchajcie – wieje Wielki Zachodni”. Niestety, Wielki Zachodni oddaje swe obszary we władanie swemu kuzynowi, despotycznie rządzącemu wiatrami wschodnimi, a po kilku godzinach czy dniach obszary te wracają pod berło monarchy z zachodu.

Na półkuli południowej jego władza jest praktycznie niepodzielna. Zachodnie wiatry są tu znacznie silniejsze, a liczba dni sztormowych dwukrotnie większa. Fale obiegające ziemię bez przeszkód rosną w kolejnych sztormach do niewiarygodnych rozmiarów. Żeglarze, którzy znaleźli się tu na pokładach swych statków, przez całe tygodnie słuchali ryku fal i wycia wichru w takielunku i nadali tym szerokościom dźwięczne nazwy „ryczących czterdziestek” i „wyjących pięćdziesiątek”.

Zaiste ryczące i przerażające są te wody. Na żadnym z innych szlaków morskich nie wydarzyło się tyle dramatów i tragedii, nie zginęło tyle pięknych żaglowców i tylu dzielnych marynarzy, ale też żaden inny nie pozwał na tak szybką żeglugę.

Najszybsza droga żaglowca wokół świata wiedzie niezmiennie wokół trzech słynnych przyłodków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Hornu (ostatni wyróżnia się sławą szczególną), toteż pływały tym szlakiem setki i tysiące żaglowców.

O nieprawdopodobnych osiągnięciach niektórych opowiadano niesłychane historie. O pięknym i sławnym kliprze „Lightning” („Błyskawica”) żeglarze mówili, że w rejsie do Australii, mając na pokładzie brytyjską załogę, w ciągu 48 godzin przeżegłował 790 mil. Niektórzy byli nawet gotowi przysiąc, że to prawda. Inni walili się w piersi twierdząc, że „Champion of the Seas” („Mistrz Mórz”) był lepszy, bo w ciągu 24 godzin przeżegłował 465 mil morskich. Z pewnością w tych żeglarskich gadkach było nieco przesady, bo przecież „Błyskawica” musiałaby pędzić z prędkością 16,5 węzła, a „Mistrz Mórz” z niewiarygodną wprost prędkością niemal 20 węzłów. Natomiast nikt nie kwestionuje wyczynu wspaniałej legendarnej „Cutty Sark” („Krótka Koszulka”), która w ciągu sześciu dni pokonała imponujący dystans 2180 mil i jeszcze dzisiaj co najmniej połowa najnowocześniejszych statków musiałaby jej ustąpić.

Taki wyczyn był oczywiście możliwy w odpowiednich warunkach i na ograniczonym odcinku. Na wielkich odległościach żaglowce osiągały przeciętną prędkość 10 węzłów, wystawiając najlepsze świadectwo swoim budowniczym, kapitanom i sprawności załóg. Wielki rywal „Cutty Sark” – kliper „Thermopyle” na pokonanie trasy Londyn–Melbourne potrzebował zaledwie 61 dni, a inny rekordzista amerykański, kliper „Flying Cloud” („Latający Obłok”), trasę z Nowego Jorku do Kalifornii, wiodącą koło Hornu pod wiatr, pokonał w ciągu 89 dni i 21 godzin.

W czasach, gdy „Latający Obłok” ustalał swój rekord, w Kalifornii szalała gorączka złota i na pokładach żaglowców przewieziono tam ponad 100 000 ludzi. Mimo że statki musiały opływać Horn, mimo niewygód i oczywistego ryzyka, podróż morską wybierano powszechnie ze względu na czas i koszty. Pokonanie lądem 2800 mil dzielących w linii prostej Nowy Jork od San Francisco trwało znacznie dłużej i pochłaniało więcej pieniędzy.

Był to dla właścicieli żaglowców prawdziwie złoty okres. To oni, nie poszukiwacze, odkryli największe złote znalezisko, prawdziwą „bonanzę”. Dolary szeroką strugą popłynęły do kieszeni armatorów, a że jakiś żaglowiec zatonął, na dno poszło kilkudziesięciu marynarzy i co najmniej tyle samo niedoszłych poszukiwaczy złota, cóż to szkodziło. Ubezpieczenie pokrywało wszelkie straty, stocznice z zadowoleniem przyjmowały zamówienie na kolejny kliper, bezrobotnych żeglarzy było na pęczki, a kolejne zastępy chorych na gorączkę złota wyrastały jak grzyby po deszczu. Armatorzy zacierali ręce i wyznaczali specjalną premię za każdy zaoszczędzony dzień na trasie, jeżeli kliper zużył na jej przebycie mniej niż sto dni. Dolarowy dodatek skutecznie dopingował kapitanów i zamustrowanych za groszowe wynagrodzenie żeglarzy. Forsowano statki niemiłosiernie, osiągając godne podziwu przebiegi.

Niewzruszony pozostał tylko Horn. Każde kolejne jego okrążenie przydawało mu zasłużonej ponurej sławy. By opłynąć ów przylądek, nie wystarczy żeglować w „ryczących czterdziestkach” – trzeba wpłynąć głęboko w rejon „wyjących pięćdziesiątek”, gdzie pogoda jest jeszcze gorsza, a ocean bardziej nieokiełznany i nieprzewidywalny. Trzeba wreszcie zbliżyć się do Hornu, w którego okolicach na skutek zakłóceń w przesuwaniu się mas powietrza warunki pogarszają się krańcowo.

Od szerokości 35°S aż do krańca kontynentu amerykańskiego ciągnie się nieprzerwanie potężny i wyniosły masyw Andów. Niebotyczne szczyty, strzelające w niebo na sześć kilometrów, stanowią dla leniwych mas powietrza nieprzebytą zaporę. W swej wędrówce na wschód przeciskają

się one przez 500-milową lukę Cieśniny Drake'a i wiatry stają się jeszcze bardziej silne i gwałtowne. Powodem powstawania tych wiatrów są nize z osrodkami leżącymi często na południe od równoleżnika Hornu. Depresje te, charakteryzujące się wielkimi spadkami ciśnienia, czyli bardzo głębokie, przesuwają się niekiedy jedne za drugimi, tworząc swoiste rodziny, i powodują szczególne nasilenie złej pogody.

Sztorm zrodzony z niżów rozpoczyna się spadkiem ciśnienia i narastającą wichurą z północnego zachodu. Niebo jest zachmurzone, fala szybko rośnie. Po pewnym czasie, gdy ciśnienie przestanie spadać, wiatr przechodzi na zachodni i żeglarz musi być przygotowany na gwałtowny przeskok wichury na południowo-zachodnią w momencie, gdy ciśnienie zacznie rosnać. Południowo-zachodniemu sztormowi niosącemu mroźny dech Antarktydy towarzyszą przejaśnienia na zmianę z deszczem i gradem. Gdy z czarnych chmur siecze deszcz lub lodowaty śrut gradu, wichura narasta. Takie gwałtowne uderzenie wiatru żeglarze nazywają szkwałem. Po pewnym czasie pogoda się poprawia do chwili, gdy ciśnienie ponownie zacznie spadać i wiatr powróci do kierunku północno-zachodniego. Wówczas „zabawa” zaczyna się od początku.

W „pięćdziesiątkach” ponad 30% wszystkich wiatrów to wiatry o sile sztormu, koło Hornu zaś sztormów jest jeszcze więcej, bo ponad 40%. Przeciętnie przez trzy dni w miesiącu nad hornowymi wodami szaleje huragan. Gdy takie wichry hulają nad oceanem, muszą podnosić fale monstrialnej wielkości. Niektóre z nich osiągają wysokość 25 metrów. Gdy te gigantyczne olbrzymy przesuwają się nad wielotysięcznymi głębokościami na pełnym oceanie, nic nie zakłóca ich wędrówki. Ale na południe od Hornu rozciąga się płytki szelf kontynentalny, na którym występujące kilkudziesięciometrowe głębokości są śmiesznie małe w porównaniu z przepastnymi głębokościami oceanów. Oceaniczna fala wchodząc w szelf, zachowuje się podobnie jak fale Bałtyku na naszym wybrzeżu. Gdy z plaży obserwujemy morze, widzimy, że im bliżej brzegu, tym fale stają się bardziej strome i częściej się załamują. Takie zachowanie się morza z szumem rozbijającego swe wody o brzeg nazywamy przybojem, toczące się zaś w stronę plaży spienione fale nazywamy przybojowymi. Podobnie, choć w wielokrotnie większej skali, zachowują się oceaniczne olbrzymy koło Przylądka Nieprzejednanego. Jak groźny jest wygląd sztormowego morza przy Hornie, nie zdoła oddać żadne pióro i tylko ten, kto się z nim spotkał, na długo zachowa obraz szalejącego żywiołu. Gdy na dodatek zmienia się kierunek wiatru w sztormie, a jest to przecież reguła, to na grzbietach toczących się fal rodzą się nowe

krzyżujące się z nimi i wówczas morze upodabnia się do ogromnej spienionej szachownicy, na której toczy się nieustanna wojna między monstrualnymi olbrzymami, zderzającymi się z trudną do wyobrażenia siłą.

Przez miliony lat Pacyfik walił bezlitośnie w zachodnie wybrzeża Ameryki Południowej. Skalisty ląd trwający, zdawałoby się, niewzruszenie, zmuszony został do nieustannego, choć powolnego odwrotu. Wyszczربیło się to wybrzeże w dziesiątki tysięcy skalistych wysepek, zdradzieckich raf i podwodnych skał. O tę fantastyczną w linii i kształcie barierę rozbijają się najpotężniejsze fale tworząc kipiela nazwaną przez żeglarzy „mleczną drogą” (*milky way*). Najpotężniejszy nawet statek, który będzie miał to nieszczęście, że wpędzony zostanie przez sztorm na „mleczną drogę”, ma tyle szans przetrwania co kawałek wołowiny w maszynce do mięsa. Kiedyś Karol Darwin, gdy badał kanały Patagonii, ujrzał ze szczytu wysepki rzucanej na granicę lądu i morza „mleczną drogę”. Napisał potem, że każdego, kto ją ujrzy, dręczyć będą przez wiele dni koszmary.

Nawigatorzy przy podchodzeniu do Hornu starali się prowadzić nawigację szczególnie starannie. Wystarczyła bowiem pomyłka o kilkanaście mil w określeniu pozycji i statek mógł się znaleźć w sytuacji bez wyjścia. Ale zadanie ich nie było proste. Brak słońca jest tu niemal regułą. Przeciętnie przez 21–26 dni w miesiącu niebo jest całkowicie zachmurzone, częste ulewy, śnieżyce i grad, duża wilgotność powietrza i niskie temperatury są kolejnymi poważnymi utrudnieniami dla najbardziej nawet kompetentnego nawigatora. Znany angielski żeglarz Bill Watson, gdy na swoim jachcie „Freedom” po przebyciu, jak oświadczył, „straszliwych” 5000 mil z Nowej Zelandii, zbliżał się do Hornu w złej widoczności, dostawał – później to wyznał – dosłownie rozstroju nerwowego z niepokoju i przygnębienia.

A góry lodowe? Te potężne białobłękitne pływające wyspy lodu odebrane od antarktycznego kontynentu? Bywały lata, że spotykano je masowo na południe i na wschód od Hornu, dryfujące w Prądzie Falklandzkim na północ w kierunku swego przeznaczenia. Można je było spotkać w dzień przy dobrej widoczności i minąć, można było spotkać w ciemną choć oko wykol noc lub w czasie mgły. Były z pewnością przyczyną wielu opowieści o zaginionych okrętach.

Gdy przekopano Kanał Panamski, gdy statki z mechanicznym napędem zwyciężyły w konkurencji z żaglowcami, opustoszały kaphornowe wody. Ostatni cios żaglowej flocie zadała pierwsza wojna światowa, w czasie której te piękne statki były najłatwiejszą zdobyczą dla bandyckich U-bootów. Gdy zakończyła się wojna, nie było już nawet chętnych do eksploataowania

pozostałej resztki żaglowców. Ale znalazł się jeden człowiek, który postanowił ożywić gnijące hulki. Był nim Alandczyk – kapitan Gustaw Erikson. Kupował żaglowce wprost za bezcen, przywracał do stanu pozwalającego na pływanie i z nielicznymi załogami, składającymi się z kilkunastoletnich chłopców dowodzonych przez doświadczonych oficerów i kapitanów, wysyłał do Australii po zboże. Żaglowce były nieubezpieczone, załogi tanie, w sumie cały interes był opłacalny. Statki te, wzorem kliprów herbacianych, zaczęły urządzać między sobą regaty na trasie Australia–Wielka Brytania. Wynikami tych regat pasjonował się świat i u schyłku epoki żagla pływanie na żaglowcach stało się marzeniem wielu młodych ludzi. Byli tacy, którzy w zamian za możliwość opłynięcia Hornu, w zamian za ciężką pracę, gotowi byli płacić tak jak pasażerowie transatlantyków. W XVIII i XIX wieku marynarze masowo dezercerowali z pokładów statków żaglowych. Zwłaszcza w portach Australii obawa przed dezercją spędzała kapitanom sen z oczu. Bywały wypadki, że co przezorniejszy kapitan po wejściu do Melbourne czy Sydney załatwiał z władzami areszt dla całej załogi, która pobyt na lądzie spędzała w więzieniu i dostarczano ją na statek tuż przed wypłynięciem. Gdy w historii epoki żaglowców pisano ostatecznie strony, kapitanowie mieli zupełnie odmienny kłopot. Obawiali się pasażerów na gapę, którzy wkradali się na statek bez dokumentów i odpowiedniego ubrania, kryli się po różnych zakamarkach, by dopiero na pełnym morzu, gdy żaglowiec nie mógł już zawrócić, wyjść z kryjówki.

Pływały też w owym okresie wokół Hornu żaglowce szkolne. Tu, na dalekim południu, można było uczniom pokazać, jak się dawniej pływało. Wielu komendantów korzystało z tej możliwości, chociaż Horn był zawsze taki sam i cena za jego opłynięcie była wciąż niezmiernie wysoka. W grudniu 1928 roku z Buenos Aires wyszedł w kierunku Australii piękny pięciomasztowy bark płynący pod duńską banderą. Był to statek szkolny „København”. Doświadczony kapitan Andersen, pieczołowicie dobrani oficerowie, sześćdziesięciosobowa załoga gwarantowali sprawną obsługę tego największego wówczas żaglowca świata. A jednak przepadł bez wieści i morze atramentu wypisano spekulując, jaka była przyczyna tego, że w Danii w wielu domach zapanowała żałoba. Niemiecki bark szkolny „Admiral Karpfanger” załadował w Australii ponad 42 tysiące worków pszenicy i w lutym 1938 roku wypłynął w drogę wokół Hornu do Anglii. Kapitan Walker jeszcze z pozycji na 51 stopniu szerokości południowej i 172 stopniu długości zachodniej telegrafował, że na statku wszystko w porządku i że sześćdziesięciosobowa załoga czuje się dobrze.

Była to ostatnia wiadomość z żaglowca, o którym wszelki słuch zaginął.

Żaglowych statków szkolnych na świecie jest coraz mniej. Starzeją się te piękne jednostki, chociaż większość z nich trzyma się nad podziw krzepko mimo matuzalemowego wieku. Nadejdzie w końcu taki dzień, gdy ostatni z nich wyruszy w swój ostatni rejs wiodący do stoczni złomowej lub stanie przy jakimś nabrzeżu jako szacowny obiekt muzealny. Nie będzie już wówczas żaglowców szkolnych, tak jak dziś nie ma już żaglowców trudniących się przewozem towarów. Czyżby miało to znaczyć, że na kaphornowych wodach nie pojawi się nigdy zarys białych żagli? Czy kaphornowe opowieści snuć będą tylko matrosi z potężnych motorowców wożących wokół Hornu niekiedy po kilkadziesiąt tysięcy ton ładunku? Opowieści takie jak słynna historyjka o pewnym kuku, kucharzu ze statku o nośności dwudziestu kilku tysięcy ton, który zwiął z kambuza, bo przestraszył się fal wznoszących się nad rufą olbrzyma? Słuchając takich „mrożących krew w żyłach opowieści” pękaliby ze śmiechu twardzi żeglarze z białoskrzydłych fregat czy barków, którym niejednokrotnie śmierć zaglądała w oczy, wówczas gdy przywiązani liną trwali przy sterze, niczym nie osłonięci przed ciosami rozwścieczonych fal.

Może by i tak się stało, gdybyśmy nie byli nieodrodnymi synami rodzaju ludzkiego. Nie ma takiego hazardu, na który nie wystawi się człowiek chcący sobie „coś” udowodnić i goniący za mirażem wielkiej przygody. Co chcemy sobie udowodnić, nikt nigdy konkretnie nie wyjaśnił. Niektórym osiągnięcie karkołomnych celów pozwala uwierzyć w siebie, inni leczą swoje kompleksy lub zaspokajają wygórowane ambicje. Jakie by nie były przyczyny, lepsze to niż szara egzystencja, gdy życie upływa bezbarwnie, a dni są podobne do siebie jak dwie krople wody.

Gdy więc ubywało tych, którzy musieli wokół Hornu pływać, znaleźli się tacy, i jest ich coraz więcej, którzy chcą tam żeglować. Na małych jachtach żeglują w kierunku Przylądka Nieprzejednanego, narażając się na niebezpieczeństwa, których rozmiarów nie sposób opisać.

Do początku lat siedemdziesiątych XX wieku niewiele jachtów zmierzyło się zwycięsko z Hornem. Licząc od 1911 roku, kiedy to australijski jacht „Pandora” pierwszy w historii światowego żeglarstwa opłynął ten groźny przylądek, ten wyczyn był udziałem zaledwie ponad dwudziestu jachtów. Zapewne z tej przyczyny, kiedy w roku 1973 przylądek Horn opłynęły cztery jachty – trzy polskie i jeden japoński – osiągnięcia te stały się głośne w całym nie tylko żeglarskim świecie. Od tego roku liczba jachtów,

które opływały Przylądek Nieprzejednany, zaczyna szybko rosnąć. Przełomowym rokiem okazał się już rok 1974, kiedy zorganizowano pierwsze żaglowe regaty dookoła świata Whitbread Round the World Race. Wystartowało do tych regat 18 jachtów, ukończyło je zaś tylko 14, w tym dwa polskie: „Otago” i „Copernicus”. Nie obyło się bez ofiar. Dla czterech żeglarzy były to ostatnie regaty.

W miarę upływu lat regaty wokółziemskie organizowano co roku. Ścigano się w regatach samotnych i żaglowych, bez zachodzenia do portów lub etapowych. Tak było na przykład z „Wojewodą Pomorskim”, który wracając z regat Parmelia Race do kraju obrał drogę przez Cieśninę Drake’a. Coraz częściej Horn opływały jachty w rejsach, których celem było pokonanie groźnego przylądka zwanego żeglarskim Everestem. W ostatnich latach liczba jachtów, które opływają Horn w jednym roku, bywa większa niż w ciągu pierwszych 70 lat. Zmieniły się jachty i ich wyposażenie. Różnią się od jachtów lat siedemdziesiątych, jak wyposażenie pierwszych zdobywców Everestu różni się od wyposażenia współczesnego himalaisty. Ale morze się nie zmieniło. W „wyjątkach pięćdziesiątkach” są równie silne sztormy i huragany, równie wysokie i niszczące fale. Gdy jachty płyną drogą klasyczną, czyli od 50. stopnia szerokości południowej jednego oceanu do 50. stopnia szerokości południowej drugiego oceanu, lub zgodnie z zasadą ustanowioną przez International Association of Cape Horners w rejsie o długości co najmniej 3000 mil morskich bez zachodzenia do portów, to ich załogi zmierzają się z takimi samymi przeciwnościami jak ich poprzednicy.

Cape Horn ma w sobie zapewne coś magicznego. Wielu marzy o jego opłynięciu, ale niewielu ma ku temu możliwości. Zwykle z powodu braku czasu i piętrzących się trudności w organizacji i przeprowadzeniu hornowego rejsu, mimo że nie brakuje pieniędzy. Naprzeciw tym kłopotom wychodzą firmy specjalizujące się w spełnianiu takich marzeń. Organizują one rejsy, w których można zobaczyć groźny przylądek. Standardem są rejsy na trasie Ushuaia–Horn–kanały Patagonii–Ushuaia oraz o podwyższonej skali trudności na trasie Ushuaia–Antarktyda–Ushuaia, w którym to rejsie trzeba przepłynąć Cieśninę Drake’a. W obu wypadkach okrąży się Horn od południa, co zgodnie z regulaminem naszego Bractwa wystarczy, by stać się jego członkiem. Ale by należeć do IACH, trzeba pokonać Horn tradycyjną drogą, wówczas zdarza się, że jest on „Nieprzejednany”.

Aleksander Kaszowski

Wspomnienia:

... 6 marca 1988 przyładem Horn pokrywają
jak zwykle całe mgieł i chmur.

Otulony jak żył czarodziej zagrośniętym
ukrywał przybrzeżne skały i cementarzynie
zatonionych tu "okrętów - śmiatkon" którzy
odnałi się naruszyć jego królestwo.

Nagle o 0710 na chwilę całe
zostało rozzerwane ciepłym udeśnieniem
słońca.

Niespodziewanie na chwilę Horn
ukazał swe groźne oblicze..

Wtedy właśnie go zafotografowałem...



Wspomnienie Hornu uczestnika rejsu na „Darze Młodzieży” – Tony Halika

Geografia Hornu

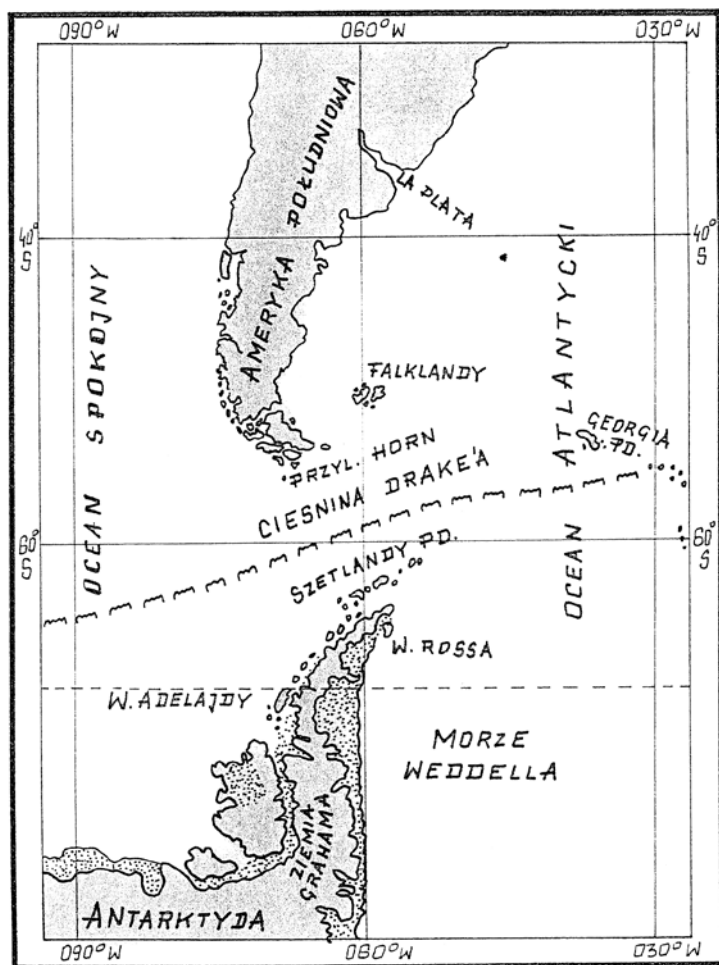
Przyładek Horn dla każdego żeglarza jest jego życiowym marzeniem, czasami bardzo długo oczekiwanym na spełnienie się. Należę do tej bardzo nielicznej grupy szczęściarzy pływających pod żaglami po świecie, którzy osiągnęli ten żeglarski Everest dwukrotnie. Pierwszy raz osiągnąłem ten cel na naszej współczesnej „Białej Fregacie” – „Darze Młodzieży”, będąc II oficerem na jej pokładzie. Natomiast drugi raz poprowadziłem, jako dowódca, szkolny okręt żaglowy Polskiej Marynarki Wojennej ORP „Iskra II” wokół przylądka Horn, nazywanego często przez żeglarzy „Nieprzejednanym”. Tak więc tekst o geografii Hornu jest spojrzeniem nawigatora, żeglarza, ale również i geografą na ten skrawek południowo-amerykańskiego lądu, a także otaczający go ocean.

Przyładek Horn, Cabo de Hornos – zgodnie z encyklopedycznym przekazem – to skalisty przyladek na wyspie Hornos w archipelagu Ziemi Ognistej (Chile), najdalej na południe wysunięty punkt Ameryki Południowej o współrzędnych: szerokość 55°59’S, długość 067°16’W. Linia biegnąca od przylądka Horn do Półwyspu Antarktycznego oddziela umownie Ocean Atlantycki od Oceanu Spokojnego.

Pomimo tak sucho brzmiących słów, opisujących geograficznie przyladek, jest w nich ukryta magia tego miejsca i siła przyciągająca od wieków do niego wiele pokoleń żeglarzy. Tragicznie i złowieszczo brzmią statystyki obrazujące liczby zatopionych i zaginionych bez śladu w pobliżu Hornu statków i jachtów, które spoczęły wraz ze swoimi załogami na dnie oceanu. A jednak, nie zważając na to, ciągle wspina się na ten nasz żeglarski Everest.



Przyładek Horn widziany z kierunku WSW i odległości 4 Mm (fot. M. Czujko)



Mapa w odwzorowaniu Merkatora obrazująca Cieśninę Drake'a wraz z przyległymi akwenami morskimi i lądami

wschód od Ziemi Grahama położone jest Morze Weddella i Orkady Południowe, a w większej odległości od nich Georgia Południowa i Sandwich Południowy.

Przylądek Horn opływały żaglowce i jachty pod biało-czerwoną banderą w różnych odległościach. Jedne przepływały w odległości kilkunastu kabli, inne natomiast obierały trasy znacznie dalej na południe, bliżej Antarktydy.

Jaka jest dzisiejsza rzeczywistość Hornu, skalistego przylądka wyspy Hornos? Archipelag wysp Hermite, w którego skład wchodzi wyspa Hornos, należy do Chile i jest na stałe obsadzona przez chilijską marynarkę wojenną,

Cieśnina Drake'a oddziela kontynent Ameryki Południowej od Antarktydy. Ziemia Ognista, tuż za nią na wschód Wyspa Stanów i sporne pomiędzy Argentyną a Wielką Brytanią Wyspy Falklandzkie (Malwiny) ze stolicą Stanley. W południowej części cieśniny, leżącej w strefie pływającego lodu, graniczące ze sobą oceany otaczają Ziemię Grahama, która jest częścią stałego lądu Antarktydy Zachodniej. Po jej zachodniej stronie znajduje się Wyspa Adelajdy, Archipelag Palmera i na północ wulkaniczne wyspy Szetlandy Południowe, gdzie na Wyspie Króla Jerzego, nad Zatoką Admiralicji leży Stacja Antarktyczna Polskiej Akademii Nauk im. Henryka Arctowskiego. Na

posiadającą na niej punkt obserwacji technicznej, wzrokowej i radiostację. Wyspa w swoim najwyższym miejscu, leżącym w pobliżu przylądka Horn, osiąga wysokość 424 metry. Zachodnie jej wybrzeże jest skaliste, z wysokimi i urwistymi klifowymi brzegami. Natomiast wewnętrzną i wschodnią część stanowi płaskowyż łagodnie opadający w kierunku wschodniego wybrzeża. Tuż na samym przylądku stoi 4-metrowej wysokości latarnia morska o charakterystyce światła B. 12 s – 39 m – 7 Mm. Druga latarnia o nazwie Monumental Isla Hornos została zbudowana w ostatnim czasie na wschodnim cyplu wyspy i ma większy zasięg świecenia od latarni przylądkowej. Jej charakterystyka światła to B. 5 s – 56 m – 12 Mm i jest wyposażona w Racon (N) 3 i 10 cm. Oprócz konstrukcji nautycznych jedynymi zabudowaniami na wyspie są niskie budynki i maszt radiowy, stanowiące infrastrukturę marynarki wojennej i przypominające o militarnym znaczeniu tego odległego zakątka naszego globu.

W 1945 roku założono na wyspie park narodowy, który obejmuje ochroną pierwotne lasy z dominacją buka południowego oraz przedstawicieli fauny: wydry, nutrie, uchatki, albatrosy, głuptaki i nawałniki.



Przylądek Horn widziany z pokładu ORP „Iskra II” w dniu 27 listopada 1995 roku (źródło: Archiwum ORP „Iskra II”)

Powyższe opisy dotyczą części lądowej wyspy i przylądka, natomiast ukształtowanie dna i hydrologia oceanu otaczającego wyspę Hornos zaskakują swoją różnorodnością i zróżnicowaniem parametrów liczbowych. Zachodnia i południowo-zachodnia część szelfu kontynentalnego (ograniczona 200-metrową izobata) oddalona jest od przylądka około 50–60 Mm, a po stronie południowo-wschodniej i wschodniej głębokość tę ocean osiąga w odległości zaledwie 25–30 Mm. Dno oceanu szybko podnosi się z głębokości powyżej 4000 m do otaczającej wyspę Hornos izobaty 50-metrowej, która przebiega dookoła wyspy w odległości zaledwie 8–15 kabli. Kąt nachylenia dna oceanicznego na tym akwenie jest duży i im bliżej lądu tym bardziej stromy i zróżnicowany.

Bardzo długa i wysoka fala, generowana przez hulające na tych szerokościach sztormy o sile huraganów, po wyjściu na płytkie wody szelfu powoduje powstawanie wyjątkowo stromych i niebezpiecznych dla jednostek pływających fal morskich. To zjawisko potęgowane jest dodatkowo prądem morskim, zwanym Dryfem Wiatrów Zachodnich, płynącym z zachodu na wschód, którego prędkość osiąga wartość około 1,5–2,0 węzłów w pobliżu Hornu.

W bezpośrednim sąsiedztwie przylądka, w odległości zaledwie kilku kabli od niego, z dna oceanu wyłaniają się ostro sterczące w górę skały. Są również takie, które podczas falowania oceanu ukazują się okresowo, jak i takie, których nie widać na powierzchni, a jedynym śladem ich istnienia jest mocno spieniona woda oceanu i oczywiście morska mapa nawigacyjna. O tych wszystkich niebezpieczeństwach nawigacyjnych mówią nam locje i pokazują je mapy morskie.

Na koniec tych rozważań niezbędne jest spojrzenie na przylądek z większego dystansu, a więc z kilku tysięcy mil morskich, jakie żaglowiec ma przed sobą do pokonania, aby osiągnąć cel podróży na trawersie Hornu. Z Hobart na Tasmanii do Hornu jest 5660 Mm, z Melbourne – 5970 Mm, ze stolicy Nowej Zelandii Wellington – 4650 Mm, z Auckland na Wyspie Północnej – 4830 Mm, z Tahiti – 4520 Mm, a z San Francisco – 7030 Mm. Znane marynarzom i żeglarzom wydawnictwo brytyjskiej Admiralicji *Ocean Passage for the World* rekomenduje pokonującym pod żaglami bezkresne wody południowego Pacyfiku, aby po osiągnięciu pozycji na szerokości geograficznej 51°S i długości geograficznej 150°W płynąć na wschód w pasie około 60 Mm na północ i południe od równoleżnika 51°S w zależności od pory roku. Związane jest to z występowaniem gór lodowych na tym akwenie. Alternatywna droga prowadząca w pasie 54°–55°S jest

znacznie niebezpieczniejsza ze względu na pływający różnych rozmiarów lód. Od południka 115°W stopniowo zmieniać należy kurs na południe aż do osiągnięcia wyspy Diego Ramirez i przylądka Horn.

Każda droga po oceanicznym bezmiarze wód jest inna. Można by w tym miejscu postawić pytanie, na które odpowie sobie każdy Albatros Hornu: o ile moje przejście było niezgodne lub zbieżne z rekomendowanym w pomocach nawigacyjnych.

Żegluga tymi akwenami, po trasach liczących tysiące mil morskich, nie należy do łatwych. Nie wszystkim okrążającym Horn dane było bezpieczne dotarcie do portu przeznaczenia. Kres zmagania z morskim żywiołem zakończył się dla wielu jednostek, tych ze stali, z drewna i sztucznego tworzywa, razem z ich całymi załogami, gdzieś w otchłani wód otaczających przylądek „Nieprzejdany”. Przy wymawianiu kaphornowego pozdrowienia – „Pokłon Hornowi”, nasuwa się refleksja nad prawdziwym sensem tych słów.

Czesław Dyrzcz



Sztorm pod Hornem (fot. L. Derlacz)

Przylądek Horn i regaty

Najszybsza trasa wokółziemiska statków żaglowych wiedzie w wysokich szerokościach południowych wokół trzech sławnych przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Często wybierały ją klipry, niemal zawsze windjammersy, zgodnie natomiast sądzono, że dla jachtów jest ona niemożliwa do przebycia. Dopiero Vito Dumas w latach 1942–1943 na pokładzie pięknego dziesięciometrowego kecza „Lehg II” opłynął świat w „ryczących czterdziestkach”, pokonując trzy słynne przylądki. Gdy wyczyn ten powtórzyli Francis Chichester i Alec Rose, niemal w tym samym czasie uznano, że czas na regaty na tej piekielnej trasie. I na dodatek regaty non stop! Regaty te sponsorował „The Sunday Times”, który oprócz Nagrody Złotego Globu (Golden Globe Trophy) dla zwycięskiego żeglarza ufundował premię 5000 funtów dla najszybszego. Dziewięciu żeglarzy, którzy stanęli do tego wyścigu, startowało w różnym czasie, między 1 czerwca a 31 października 1968 roku. Wyścig ukończył tylko Robin Knox-Johnston na keczu „Suahili” – 22 kwietnia 1969 roku, po 313 dniach żegluga, zawinął do Plymuoth. Z pozostałej ósemki pięciu się wycofało, jeden jacht zatonął, jeden z żeglarzy popełnił samobójstwo, Bernard Moitessier zaś na jachcie „Joshua” po prostu uznał ten wyścig za bezsensowny – na dobrej pozycji wycofał się z niego i popłynął na Tahiti.

Takie rezultaty nie zachęcały do kontynuacji podobnych regat, ale już na początku lat siedemdziesiątych zaczęto myśleć o innych regatach okołoziemskich. Tym razem żaglowych na trasie podzielonej na etapy. Pierwsze takie regaty, zwane Whitbread Round the World Race, odbyły się na przełomie 1973 i 1974 roku. 18 września 1973 roku do czteroetapowego wyścigu ruszyło 18 jachtów, ukończyło go zaś 14 jednostek. Regaty te są pamiętne dla nas ze względu na udział w nich naszych jachtów – „Copernicusa” i „Otago”, których załogi wyróżniły się determinacją i dzielnością na całej niemal 30 000-milowej trasie. Mimo trzech wypadków śmiertelnych i wielu dramatycznych zdarzeń postanowiono organizować takie regaty co trzy lata. Sześć kolejnych wyścigów zorganizowano pod tą samą

nazwą, a start i meta znajdowały się w Portsmouth. Od roku 2001 zmienił się sponsor i regaty te pod nazwą Volvo Ocean Race są nadal organizowane. Jachty startują z różnych europejskich portów, pokonują dłuższą, bo 39 000 mil liczącą trasę, podzieloną na większą liczbę etapów, i zawiązają do portów Azji i na Bliski Wschód. Dla przykładu regaty 2011/2012 podzielono na dziewięć etapów, zaczynały się zaś w Alicante (Hiszpania), a kończyły się w Galway (Irlandia).

Wyścigiem żeglarskim w tradycyjnym stylu są regaty samotnych żeglarzy zwane obecnie VELUX 5 Ocean Race. Trasa o długości około 30 000 mil jest podzielona na pięć etapów, start i meta zaś znajdują się w La Rochelle. Po raz pierwszy zorganizowano je na przełomie 1982 i 1983 roku pod nazwą BOC Challenge, kolejne zaś są organizowane co cztery lata. W ostatniej VIII edycji wziął udział kapitan Zbigniew Gutkowski. Mimo że startował na najstarszym jachcie, w klasyfikacji generalnej zajął drugie miejsce. Regaty te są niezwykle trudne i nie brakuje tu wielu dramatów, w tym również wypadków śmiertelnych, jak w IV edycji, gdy zaginął wraz z jachtem brytyjski żeglarz.

Kolejne regaty, o których warto wspomnieć, to Global Challenge. Startują w nich takie same jachty obsadzone przez kapitana i 13-osobowe załogi amatorów, którzy płacą za przywilej udziału w wokółziemskim wyścigu po najburzliwszych wodach. Trasa liczy około 29 000 mil i podzielona jest na etapy. Tu motto „Najtrudniejsze regaty świata” jest doprawdy właściwe. Pierwszy wyścig odbył się na przełomie 1992 i 1993 roku. Wzięło w nim udział dziesięć identycznych 20-metrowych stalowych jachtów. Kolejne wyścigi organizowano co cztery lata, a w roku 2000 startowały inne jachty, tym razem 22-metrowe. Ostatnie regaty odbyły się na przełomie 2004 i 2005 roku. Utrata sponsora zmusiła organizatorów do wystawienia jachtów na sprzedaż. Szkoda.

Są też organizowane co cztery lata regaty samotnych żeglarzy dookoła świata z zachodu na wschód bez zachodzenia do portów i bez pomocy z zewnątrz, zwane Vendée Globe Challenge. Start i meta znajdują się we Francji w Les Sables d’Olonne. Są to bez wątpienia najtrudniejsze regaty z dotychczas organizowanych. Pierwsze przeprowadzono na przełomie 1989 i 1990 roku. Aktualnym rekordzistą jest Francuz François Gabart, który na metę w wyścigu 2012/2013 roku dotarł po 78 dniach, żeglując z przeciętną prędkością 15,3 węzła! W tej edycji startował również kapitan Zbigniew Gutkowski na jachcie „Energa”, jednak awaria elektroniki zmusiła go do wycofania się z regat.

Są regaty wokółziemskie drogą kliprów i windjammerów dla żeglarzy samotnych, są i dla jachtów załogowych, więc dlaczego nie zorganizować podobnych dla dwuosobowych załóg – pomyśleli Katalończycy. Barcelona World Race, bo tak nazwano ten wyścig, to regaty wokółziemskie non stop dla dwuosobowych załóg na jachtach jednokadłubowych ze startem i metą w Barcelonie. Pierwszy wyścig odbył się na przełomie 2007 i 2008 roku, drugi 2010/2011, a więc co trzy lata. Tę trasę jachty pokonują w ciągu około 92 dni.

Kiedy w 1854 roku kliper „Master of the Seas” w ciągu 24 godzin pokonał 456 Mm ze średnią prędkością 19,37 węzła, długo wydawało się, że dla jachtów podobne wyniki są nieosiągalne. Ale w budowie jachtów i ich wyposażeniu na przełomie wieków nastąpił niesłychany postęp. Dziś rekord 24-godzinnej żeglugi trimarana „Banque Populaire V”, prowadzonego przez Pascala Bidégorry, wynosi 908 Mm, a więc żeglował z przeciętną prędkością 37,86 węzła! Można więc założyć, że w przyszłości wymyślone będą dalsze rozwinięcia i utrudnienia regat drogą kliprów i windjammerów i zawsze znajdą się chętni do wzięcia w nich udziału, bez względu na ryzyko, które trzeba będzie podjąć.

Aleksander Kaszowski

Międzynarodowe Związki Kaphornowców

Lata trzydzieste ubiegłego wieku to okres schyłkowy handlowych żaglowców. Coraz mniej ich pozostawało w służbie. Napęd mechaniczny i Kanał Panamski uczyniły żeglugę handlową pod żaglami nieopłacalną, a pierwsza wojna światowa skutecznie przetrzebiła liczbę żaglowców, które jeszcze pływały. W latach trzydziestych pływało ich jeszcze kilkadziesiąt i, o dziwo, chętnych do zamustrowania na ich pokłady było więcej niż miejsc. Harówka na wielkim rejoycu i groza oceanów wielkich szerokości jawiła się jako romantyczna przygoda.

W takiej atmosferze w roku 1937 trzydziestu francuskich kapitanów żaglowców kaphornowych i członków załóg, którzy później zostali kapitanami statków, zebranych w Saint Malo z zupełnie innej okazji, postanowiło utworzyć stowarzyszenie pod nazwą Association Amicale Internationale des Capitaines au Long Cours Cap Horniers – AICH. Stowarzyszenie to miało na celu umacnianie więzi braterstwa tych, którzy opłynęli Horn na żaglowcach handlowych, i było w założeniu bardzo elitarne. Albatrosami Hornu mogli zostać tylko kapitanowie, oficerowie i członkowie załogi pokładowej musieli się zadowolić tytułem Mallamucków, pozostali zaś, na przykład stewardzi, wykładowcy czy rodziny kapitana zostawali Gołębiami Hornu.

Do 1948 roku, kiedy w tym samym Saint Malo odbył się drugi Kongres AICH, tylko Francuzi mieli przywilej należenia do bractwa. Od tego roku Association Amicale staje się stowarzyszeniem międzynarodowym. Dołączają kolejne sekcje: belgijska, szwedzka, niemiecka, fińska, alandzka, holenderska, norweska, duńska, amerykańska, chilijska, australijska i nowozelandzka. Specjalnie należy tu wymienić powstałą w 1957 roku, obok szkockiej, sekcję brytyjską, bo tam właśnie narodzi się nowa organizacja, która będzie skupiać kaphornowych żeglarzy z pokładów jachtów. Mimo że w 1949 roku wielki bark „Pamir” po raz ostatni przewiózł australijską pszenicę do Europy i nigdy już wielkie rejoyce nie trudniły się żegluga

handlową, władze kaphornowej organizacji były nieubłagane. Tylko zawodowi żeglarze, żadni jachtmeni. Nic dziwnego, że w miarę upływu lat liczba członków stowarzyszenia malała. Każdy kolejny kongres AICH przybliżał nieuchronny kres. Stało się tak w maju 2003 roku, gdy w Saint Malo opuszczono flagę z albatrosem i AICH zakończył działalność.

W sekcji brytyjskiej AICH (UK) wyczyny Francisa Chicheстера, Aleca Rose'a i Robina Knox-Johnstona robiły wielkie wrażenie, a ówczesny Prezydent, Malcolm Glazier, który miał praktykę na rejoywach i jachtach, głosił, że na Oceanie Południowym odwaga i determinacja marynarzy i żeglarzy jest podobna. Po pierwszym Whitbread Round the World Race świadomość zaś, że nową generację żeglarzy, którzy nie na rejoywach, lecz na jachtach okrążają Horn, należy docenić, stawała się coraz bardziej powszechna. Utworzono nową kategorię „Yacht Member” – Członek Żeglarz(?) – i takie członkostwo dla żeglarzy kaphornowców stało się możliwe. Te zmiany obowiązywały tylko w brytyjskiej sekcji, bo AICH do końca pozostało wierne zasadom z 1937 roku. W 1996 roku w Fanversham, gdy przewaga żeglarzy była wyraźna, uznano, że należy zmienić nazwę stowarzyszenia na The International Association of Cape Horners (już bez UK w nawiasie). W następnym roku przyjęto obowiązujący do dziś statut. Członkami stowarzyszenia mogą być żeglarze wszystkich narodowości, którzy opłynęli Horn pod żaglami bez użycia silnika w rejsie non stop o długości co najmniej 3000 mil morskich i przekroczyli 50. stopień szerokości południowej na obu oceanach. Międzynarodowe Stowarzyszenie Kaphornowców używa również skrótu AICH, ale zrzeka nie zawodowych marynarzy, lecz żeglarzy, którzy na jachtach opłynęli Horn według powyższej zasady, a tych nawet w dalekiej przyszłości nie zabraknie, bo Horn, jak Everest, był, jest i będzie wyzwaniem.

Aleksander Kaszowski

Cape Horn inaczej

W obowiązującym Regulaminie Rejsu Żeglarskiego Wokół Hornu czytamy, że warunkiem uprawniającym do przywileju używania imienia „Albatros Hornu” i noszenia żółtej chusty jest: „Okrążenie przylądka Horn od południa, w rejsie wyłącznie pod żaglami”. Kiedy „ojcowie-założyciele” w 1974 roku powoływali do życia nasze Bractwo, użyli niemal tych samych słów. Ale to były inne czasy. W żeglarstwie inna epoka. Jachty opływały Horn od 50°S na jednym oceanie do 50°S na drugim oceanie, lub w długim ponad 3000-milowym rejsie bez zachodzenia do portu. Tak zresztą stanowią określone punkty regulaminu innych bractw działających w wielu krajach, bo Międzynarodowy Związek Kaphornowców (AICH) stanowi, że opłynięcie Hornu musi być w rejsie non stop o długości co najmniej 3000 Mm przy przekroczeniu 50°S na Pacyfiku i Atlantyku.

W naszych czasach przelot samolotem na południowy kraniec Ameryki to żaden problem, oczywiście poza problemem finansowym. A przylądek Horn – jak pisze Ewa Skut, z którą się zresztą zgadzam – jest legendą, życiowym marzeniem żeglarzy i podróżników. Należy więc umożliwić spełnianie tych marzeń. Jeżeli mamy jacht i dopłynęliśmy nim do Ushuaia, to w oparciu o ten port możemy proponować za stosowną opłatą rejsy na trasie Ushuaia – Horn – kanały Patagonii – Ushuaia, lub trudniejsze z Ushuaia do odległej o 500 Mm Antarktydy, z opłynięciem Hornu i powrotem do Ushuaia. Na przykład na jachcie „Selma” można wybrać się w rejs na trasie Ushuaia – Cape Horn – Stacja im. Arctowskiego i kilka dni wśród lodów – Ushuaia – czas trwania 20 dni, lub Ushuaia – Cape Horn – kanały Patagonii – Ushuaia – czas trwania 13 dni. Jak piszą organizatorzy: „W etapie patagońskim mogą wziąć udział wszyscy. Nie będzie to co prawda plażowanie w Chorwacji, ale wychowankowie Bałtyku zazwyczaj dość dobrze radzą sobie z każdą falą”, zaś: „Etap antarktyczny przeznaczony jest dla osób o sporym doświadczeniu na wodzie. Nastawiamy się na to, iż będzie dość chłodno i trochę wyboiście. Za to na pewno będzie niepowtarzalnie”.

Poza tym organizatorzy dodają: „Jeżeli Neptun będzie łaskawy i uda się nam opłynąć »przylądek nieprzejednany«, to po powrocie wszyscy uczestnicy będą mogli wstąpić w szeregi elitarnego Bractwa Kaphornowców. (...) Bractwo stanowi elitę tych, którzy zmierzili się z żywiołem na styku dwóch oceanów, daleko na końcu świata”.

Nic dziwnego, że w tych rejsach często brakuje miejsc. Podobne pływania były lub są organizowane na jachtach: „Selma Expeditions”, „Zjawa IV”, „Bona Terra”, „Panorama”. Jachty te mają na swoim koncie godne podziwu rejsy i wyprawy, ale tutaj mówimy o rejsach na wodach przyhornowych anonsowanych w Internecie. Trzeba przyznać, że organizatorzy wywiązują się zwykle z umów. Przecież pokazują uczestnikom Horn i to często z bliska, a niektórzy z nich nawet podpływają do brzegu wyspy o tej samej nazwie pontonem. Organizatorzy nie obiecują uczestnikom – by pozostać przy porównaniach z górami – wyprawy w Himalaje, ale wyprawę w Bieszczady. A przecież na szczycie Tarnicy można czuć satysfakcję równą tej, którą czuje się na Mt Everest. Po powrocie do kraju żeglarze ci zostają członkami Bractwa Kaphornowców z tytułem Albatrosa Hornu, noszą żółte, a niektórzy i czerwone chusty. Tyle że nasze Bractwo Kaphornowców nigdy nie zostanie przyjęte do AICH. Za to z pewnością jesteśmy i będziemy najliczniejszym Bractwem w świecie.

Nie zgadzam się natomiast z twierdzeniem, że „wieloletnie doświadczenie prowadzących wyprawy (...) gwarantuje dobre przygotowanie wyprawy i przebieg rejsu – bezpieczeństwo”. Bezpieczeństwa nie da się zagwarantować. Wystarczy nagłe załamanie pogody, a wichury i fale zmieniają Cieśninę Drake’a w piekło. „Bona Terrę” w odległości 70 mil od Hornu dopadł sztorm z wiatrem w porywach do 190 km/h i falą wysokości 8 metrów. Po kilku wywrotkach jacht zaczął tonąć. Załogę na szczęście uratował statek rybacki, który znalazł się poblizu. Jachtu natomiast nigdy nie odnaleziono. W dniach 13 i 14 grudnia 2010 roku tragedię przeżyła załoga s/y „Nashachata”. Po dramatycznej walce z huraganem 13 grudnia dotarli do osłoniętej od zachodu wysokim klifem zatoki Sloggett, która wydawała się bezpiecznym schronieniem. Po kilku godzinach złudzenia prysły. Najpierw stracili dwie kotwice, trzecia zaś na skalistym dnie nie trzymała. Przy odpływie w zatoce podniosły się 10-metrowe fale i jacht po pełnej wywrotce został rzucony na brzeg. Niestety kapitana Marka Radwańskiego i jego brata Pawła zabrało morze. Dołączyli do jakże długiej listy tych, co zginęli pod Hornem. Nigdy nie odnoszę się z lekceważeniem do rejsów w okolicach przylądka Horn. Choć zwykle cena,

jaką się płaci za udział w nich, to ta wyznaczona przez organizatorów. Ale przecież ostateczną cenę wyznacza morze, a ona może być krańcowo wysoka.

Ewa Skut pięknie pisze: „Mimo coraz lepszych zdobyczy techniki wyprawy wokół Hornu i na Antarktydę są cały czas bardzo dużym wyzwaniem (nie tylko finansowym) dla każdego, dlatego niezapomniany jest widok żeglarzy, którzy opłynęli Horn. W ich oczach widzi się radość i szczęście, że dokonali czegoś ważnego – pokonali siebie i zrealizowali swoje marzenia”. Choć wyprawa to określenie trochę na wyrost, z kronikarskiego obowiązku relacje z niektórych z nich zamieszczamy w dalszej części, spis wszystkich załóg zaś znajdziemy w *Aneksie*.

Aleksander Kaszowski

**POLSKIE ŻAGLE
PRZY HORNIE**



Do „Białej Fregaty”

Stoisz dumna jak zawsze, samotna fregato,
Pozbawiono Cię żagli jak zbroi rycerza,
Przeminęło jak echo niejedno już lato,
Zostawiając Cię samą smutną u nabrzeża.

Byłaś niegdyś jak zjawą, chlubą oceanów,
Pięknem niepowtarzalnym, malarzy natchnieniem,
Uwielbieniem żeglarzy, dumą kapitanów.
Do dzisiaj pozostałaś wspomnieniem.

Uczyłaś nas tajników morskiej nawigacji,
Historii i kultury odwiedzaných miast.
Używania sekstantu w czasie kulminacji,
Obliczania pozycji ze słońca i z gwiazd.

Nie padnie już komenda: „Alarm manewrowy”.
Nie zadudnią już szybkie kroki o pokłady.
Nie odbędzie się więcej apel mundurowy,
Ani też pod grotmasztem żeglarskie wykłady.

Nie podniesiesz już żagli na rejach wysokich,
Już bosman ze szkafutu głośno nie zawoła,
Patrząc czujnie na nasze rozbiegane kroki.
„Wzięli brasy biegiem dookoła”.

Nie będzie luzowania splątanych gordingów
Szycia żagli z brezentu jak skóra twardego.
Czyszczenia do połysku lustrzanych messingów
Uroczystej bandery poranka każdego.

Nie pożeglujesz nocą pod niebem gwiazdzistym.
Kiedy uczeń na oku urzeczony dałą,
Przejęty ważną służbą, głosem uroczystym,
Meldował co godzinę: „Światła się palą”.

Taką Cię chcemy zachować w pamięci
Lat nam przecież przybywa, czas nie czeka, on nagli.
Zostań z nami jako pomnik, by wiek swój uświęcić,
Chlubo całego narodu, królowo polskich żagli.

Andrzej J. Liszega



Michał Leszczyński, „Dar Pomorza” (1943)

„Dar Pomorza”

Komendant: kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz



Kpt. ż.w. Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz

Latem 1936 roku wśród nowo Lupieczonych uczniów Państwowej Szkoły Morskiej panowało radosne podniecenie. Odbycie podróży zimowej na pokładzie statku szkolnego było kolejnym etapem morskiego wtajemniczenia. Ale tym razem nie będzie to tradycyjny rejs w tropiki. Wszyscy już wiedzą, że komendant Maciejewicz poprowadzi „Dar Pomorza” wokół przylądka Horn.

Bieganina na pokładzie „Daru Pomorza” dla przypadkowego widza nosiła wszelkie cechy chaosu i bezładu. Fachowiec żeglarz dostrzegał celowe i zorganizowane działanie załogi gotującej swój

statek w daleką i trudną podróż. Dowodzący wachtami: II oficer Henryk Lipowski, III Stefan Gorazdowski i IV Bronisław Abramowski bezpośrednio nadzorowali prace przy masztach powierzonych ich pieczy, pod argusowym okiem I oficera Konstantego Kowalskiego. Sprawdzono każdą linę takielunku stałego i ruchomego, wymieniono wszystkie zużyte żagle. W maszynowni, królestwie pierwszego mechanika Jerzego Perzanowskiego, z największą uwagą wykonywano przegląd silnika. Nikt z 29 osób stałej załogi „Daru”, 6 instruktorów i 61 uczniów nie pozostawał bezczynny (skład załogi zob. Aneks, s. 400-401).

Zgodnie z opracowanym planem podróży 15 września 1936 roku żaglowiec był gotowy do wyjścia w morze. W południe rzucono cumy i sta-

tek począł odsuwać się od nabrzeża. W tłumie żegnających matki i ojcowie synów wyruszających w kaphornowy rejs. Wzruszone twarze i ukradkiem wycierane łzy.

Mała biała sylwetka „Daru” i wtedy ci, którzy pozostali, uświadomili sobie, jak długie to będzie rozstanie, jak trudne jest czekanie na tych, co na morzu.

Po wypłynięciu z Gdyni żeglowali bez wytchnienia czterdzieści dni, przemierzając cieśniny duńskie, Morze Północne, kanał La Manche i cały Atlantyk, nim 31 października weszli do St. Thomas w archipelagu Wysp Dziewiczych. Potem dotarli do Cristobal, gdzie przez pięć dni byli gośczeni ze szczególną serdecznością. Polski konsul honorowy przygotował urozmaicony program pobytu. Kanał Panamski przeszli 17 listopada i otworzył się przed nimi Ocean Spokojny.

Jeszcze krótki postój na Galapagos i wreszcie rozpoczął się długi przełot w kierunku najatrakcyjniejszej z wysp Pacyfiku – Tahiti.

Ocean był gniewny. Wielokrotnie statek musiał stawiać czoło silnym i uporczywym sztormom. Pracy przy żaglach było mnóstwo. Trzeba było je niemal nieustannie stawiać lub związać, brać refy i puszczać, sztormować i znów kłaść się na kurs. Chłopcy spisywali się doskonale.

Postój w Papeete na Tahiti również nie został zmarnowany. Uczniowie ani na chwilę nie zapomnieli, że są na statku szkolnym. Ćwiczenia w wiosłowaniu i żeglowaniu na szalupach, ciężkie prace pokładowe uświadamiały dobitnie, że na statku szkolnym trwa nieustanny egzamin z ich przydatności do trudnego zawodu.

Gdy „Dar Pomorza” podniósł kotwicę i ruszył w kierunku Przylądka Nieprzejednanego, przez wiele dni trwały przygotowania do stawienia czoła najgroźniejszym falom i wichrom huraganowej mocy. Kapitan Maciejewicz wiedział dobrze, co zagraża żaglowcowi, gdy ten pędzony sztormem ześlizguje się z grzbietu fali. Rufa i ster wychodzą wtedy z wody i statek traci sterowność. Zdarza się, że postawiony bokiem do fal zalewany jest przez niszczycielskie wały wodne. Ludzie, szalupy, nawet całe nadbudówki zmiotane są wówczas do morza. Dlatego dla poprawienia sterowności kazał przygotować grube, długie liny, by wlec je w sztormie za rufą. Dlatego nad nadburciem rozciągnięto siatki z mocnych lin, a szalupy umocowano ze szczególną troską. Nawet ster przeniesiono bliżej śródkręcia, by uchronić sterników przed atakami morza.

Zrobiono wszystko co w ludzkiej mocy dla bezpieczeństwa statku i ludzi, a mimo to komendanta nurtował ciągły niepokój.



„Dar Pomorza” pod pełnymi żaglami (fot. H. Kabat)

„Dar Pomorza” przekroczył czterdziesty równoleżnik i wpłynął w osławione „ryczące czterdziestki”, ale zamiast żeglować w silnych wiatrach zachodnich, włókł się od wielu dni w sztilach lub w wiatrach ze wschodu. Ilekroć kapitan wertował stronicę locji i podręczników morskich! Wszystko, co tam znalazł, było zgodne z jego wiedzą i doświadczeniem. Tu powinny być wiatry zachodnie! Do Hornu pozostało około 1000 mil. Czy później, bliżej przylądka nie napotkają nasilenia złej pogody? Kapitan Maciejewicz z niechęcią spojrzął na bezchmurne niebo i spokojny ocean.

W dniu 18 lutego 1937 roku rozpoczął się szósty tydzień spokojnej i często nużąco monotonnej żeglugi. Tego dnia niebo zaciągnęło się zwałami chmur, a barometr, od długiego czasu wskazujący wysokie ciśnienie, zaczął regularnie spadać. Wiatr, początkowo północno-wschodni, zaczął odchodzić. Zmienił się na północny, później zachodni, by po kilku godzinach wiać prosto z południa, skąd nadbiegała martwa fala. Wszystko wskazywało na to, że zbliża się czas spotkania prawdziwie hornowej pogody.

Sztorm nie dał na siebie długo czekać. Nie minęła doba, a w takielunku fregaty zawodziła sroga wichura nadlatująca z południowego zachodu. Chłopcy byli wspaniali. Gdy sprzątano i zwijano górne żagle, na wyścigi pięli się po wantach, by tam, niemal czterdzieści metrów nad chybottliwym pokładem, na rejach, zając miejsce najtrudniejsze, honorowe, na końcach drzewc. Przejście po percie, linie rozpiętej pod reją, było zadaniem dziecinnie łatwym – mimo że „Dar” zataczał się pod ciosami huraganowego szkwału – w porównaniu z samym zwijaniem żagla. Ciężki, obszyty skórą i liną dolny jego róg należało wciągnąć na reję, potem dopiero układać resztę płótna w równe fałdy, okrywając je szczelnie ostatnią, i obwiązać linkami, zwanymi sejzingami. Zacinająca śniegiem zawieja wciskała oddech w gardło, szarpiący się żagiel próbował zrzucić do morza walczących z namokłym płótnem chłopców. W kąsającym chłodzie grabiały palce, kurczowo wczepione w jaksztąg – metalowy pręt umocowany wzdłuż rei. Śnieg wciskał się pod swetry i sztormanki.

Przez trzy dni ocean srożył się bez chwili przerwy. Wysokie łamiące się fale bez wytchnienia wstrząsały żaglowcem. Zgrabny łuk dziobu zapadał się w doliny fal i wznosił się na ich wierzchołki, rufa zaś bezbłędnie unikała doganiających ją grzywaczy nie pozwalając im zwalić się na pokład. Sternicy z napiętą uwagą pełnili swą służbę i statek nieprzerwanie pędził przez zielonoczarne morze. Do Hornu pozostało tylko czterysta mil.

Gdy sztorm skończył się, wszystko wskazywało, że następny rozpocznie się lada godzina. Barometr spadał nadal, zza widnokregu napływały ciężkie, nabrzmałe i ciemne chmury. Tymczasem mijały dni, nad oceanem hulał silny wiatr, nie miał jednak owej obłąkańczej mocy, fale majestatyczne i wyniosłe nie stroiły się wałami załamujących się grzywaczy i nie gotowały morderczego ciosu.

Dzięki pomyślnym zachodnim wiatrom wypełniającym białe żagle, fregata nieprzerwanie utrzymywała kurs na południowy wschód. Komentant postanowił, że opłyną przylądek w znacznej odległości. Obawiał się osławionego szelfu rozciągającego się na południe od Hornu, na którym sztormowe fale, łamiąc się i krzyżując, niosą w sobie śmiertelne niebezpieczeństwo dla ludzi i statku. Kraniec płytkiego morza wyznacza grupa skalistych wysepek archipelagu Diego Ramirez, rozrzuconych 40 mil na południowy zachód od przylądka.

Po południu 28 lutego na lewo od dziobu zauważono czarne sylwetki skał. Oficerowie odetchnęli z ulgą. W ciągu ostatnich dni słońce tylko na



Załoga „Daru Pomorza” w Buenos Aires (ze zbiorów D. Dudy)

kilka chwil przebiło się przez kurtynę gęstych chmur, a mimo to rzeczywista pozycja statku była całkowicie zgodna z obliczeniami.

Diego Ramirez od Hornu dzieli kilkadziesiąt mil. Wszyscy na statku łudzili się nadzieją, że szczęście nadal będzie dopisywać i być może miną przylądek przy dobrej pogodzie. Byłby to niesłychanie rzadki wypadek: za prawo opłynięcia Nieprzejednanego pokonać na swej drodze tylko jedną sztormową przeszkodę!

Następnego dnia cena opłynięcia Hornu została podbita. Barometr gwałtownie spadając, zatrzymał się dopiero na 716 mm. Tak niskie ciśnienie rozwiało wszelkie złudzenia. Bezzwłocznie nakazano zmniejszenie powierzchni żagli. Zwinięto wszystkie górne i dolne, pozostawiając tylko marsle, bezan i dwa sztaksle na dziobie.

Po południu wiatr odmienił kierunek na północny i zmienił się w sztorm. Huraganowe szkwały brutalnymi uderzeniami tłukły kładącą się w głębokich przechyłach fregatę. O dalszej żegludze w kierunku Hornu nie mogło być mowy. „Dar Pomorza” ustawiony ostro na wiatr musiał bezradnie czekać na zmianę pogody. Zapadła noc. Nie ustało zawodzenie wichru i ryk rozwścieczonego morza.

Tej nocy nikt nie spał. Ci, którzy leżeli na kojach czy hamakach, mieli oczy otwarte i pełne napięcia. Przełykali ślinę, by pozbyć się uporczywego bólu w uszach, by wtłoczyć do wnętrza żołądek wciskający się w gardło, gdy żaglowiec spadał w dolinę niby w próżnię bez dna. W regularnych odstępach czasu rozlegał się głuchy łomot i pod tęnym uderzeniem wznośzącej się jak wodna ściana fali „Dar” drżał i zataczał się jak zamroczony bokser, a masy słonej wody waliły się na jego pokład. Sztormowa noc wydawała się nie mieć końca.

Dopiero nad ranem, gdy czerń zmieniła się w ołowianą szarość, wiatr odszedł na północny zachód i stracił swą niszczycielską siłę. Można było postawić część żagli i płynąć w kierunku przylądka. Widoczność była zła. Spod niskich ciężkich chmur co chwila spadały deszczowe szkwały i wówczas widnokrąg kurczył się i zacieśniał. Już dawno ląd powinien był być widoczny. Ale czy można być pewnym pozycji po obłąkańczej sztormowej nocy, gdy nieznanne prądy i fale niepodzielnie władają dryfującym statkiem?

Komendant i oficerowie z lornetkami przy oczach z uwagą wpatrują się w kraj widnokręgu. Na próżno. Wreszcie przejaśnia się trochę. Przeznane wiatrem chmury odsłaniają dzikie i poszarpane brzegi Ziemi Ognistej. Tam, wśród wielu innych, kryje się wysepka, której południowy kraniec tworzy przylądek o najgorszej sławie. Po kilku chwilach już nikt nie ma wątpliwości. Rozpoznali charakterystyczny garb. Jest już za trawersem. Uroczysta i ważna to chwila. Polski żaglowiec po raz pierwszy minął Horn! Wystarczy teraz wypłynąć na Atlantyk, przekroczyć pięćdziesiąty równoleżnik i klasyczne, pełne okrążenie Przylądka Nieprzejednanego stanie się faktem.

Po dziewięciu tygodniach przed dziobem „Białej Fregaty” ukazał się ojczysty ląd, 1 czerwca na wysokości Helu rzucono kotwicę. Należało przygotować statek, by przy gdyńskim nabrzeżu stanął równie nieskazitelnym jak w dniu wyruszenia w długą, liczącą ponad 26 000 mil, drogę. Dla wielu, choć pracy nie brakowało, była to najdłuższa doba w całym rejsie.

„Dar Pomorza” uroczystie witany zacumował następnego dnia w Gdyni. Młoda załoga znalazła się w ramionach swoich bliskich, którzy nie ukrywali radosnego zdumienia: dziesięć miesięcy temu pożegnali chłopców, a z kaphornowej podróży wrócili mężczyźni.

Aleksander Kaszowski



J. kpt. ż.w. Krzysztof Baranowski

„Polonez”

Kapitan: Krzysztof Baranowski

Cudowna noc na 56. równoleżniku. Czarne fale wykładane złotym dywanem biegnącym w stronę księżyca. Chłodne tchnienie lodowców Antarktydy, skrytej daleko za widnokresem, z drugiej strony, również niewidoczne, lodowce Ziemi Ognistej. Nieprawdopodobna pogoda.

Nie przestaję się dziwić następnego dnia, sto mil od Hornu, kiedy zapada cisza. Olbrzymi rozkołys Południowego Pacyfiku uspokaja się, delikatne podmuchy wiatru przychodzą z różnych kierunków, a barometr idzie do góry. Dzień pełen słońca i nie ma kłopotów z określeniem pozycji. Odkrywam bardzo silny prąd i nie jestem pewien jego kierunku, ale nie zmienia to ogólnego optymistycznego nastroju.

„Polonez” unieruchomiony przez ciszę w odległości pół dnia żeglugi od przylądka Horn! Kto w to uwierzy?

Kiedy nadchodzi delikatny podmuch z zachodu, decyduję się postawić największy żagiel, spinaker. Wiem, że niepotrzebnie ryzykuję stratę żagla i stratę masztu, ale nie mogę oprzeć się pokusie. Nic nie zapowiada naglego uderzenia wiatru. I choć spinaker jest bardzo niewygodny w obsłudze, czuję złośliwą satysfakcję, że oto jeszcze jedna rzecz, w którą koledzy nie będą chcieli uwierzyć. Bo czy kto słyszał, by jacht z jednoosobową załogą okrążył złowieszczy Horn pod spinakerem?

Bardzo uważam i na wiatr, i na żagiel. Posiłki odkładam na stosowniejszą porę. Prócz oczywistej fanfaronady żegluga pod spinakerem daje mi pożądaną prędkość. Im szybciej zostawię Horn za sobą, tym lepiej.

Wiatr zmienia kierunek i zamieniam spinaker na nylonową genuę, również żagiel „niestosowny” w sąsiedztwie Hornu. Tuż przed zmierzchem widzę ląd!!! W dalekiej, siwej mgiełce rysuje się poszarpaną linią łańcuch górski, a na nim plamy białych lodowców. Prawdę mówiąc, właśnie lodowce widać najlepiej, choć z tej odległości trudno mówić o dobrej widoczności. Obraz jest tak nierealny, że przez chwilę patrzę w drugą stronę, czy nie zobaczę łańcucha górskiego na południu. Kiedy po chwili znów patrzę na północny wschód, nic nie widać. A przed chwilą widziałem góry wyłazące z wody. Sięgam po lornetkę i z ulgą stwierdzam, że to nie przywidzenie. Nie wiem dokładnie, które to wyspy, ale z mapy wynika, że do Islas Ildefonso mam 25 mil, do Diego Ramirez – 60 i do Hornu – 90 mil.

Wiatr wzrasta o jeden stopień, ale nie zmieniam żagla. Rozkraczony rycerz z gwiazdozbioru Oriona nosi na pasku trójgwiazdny miecz. Środkowa gwiazda miecza nazywa się Alnilam. Ostrożnie, żeby nie zgubić, sprowadzam gwiazdę w lusterku sekstantu do poziomu morza i naciskam stoper. Kiedy pod pokładem robię obliczenia, co chwila zerkam na sondę. Gwiazda daje mi jedną linię pozycyjną, sonda na razie nic nie wskazuje. Krzyż Południa zasłonięty chmurami, Księżyc jeszcze nie wzeszedł.

Zastanawiam się, jaki może być prąd. W ciemności czai się Ildefonso. Wyspy powinny być już na trawersie. Przed zmrokiem rozmawiałem z radioamatorem, który pełni służbę na wyspach Diego Ramirez, i poprosiłem, żeby zostawił światło w oknie. Chciałem zobaczyć Diego Ramirez, by sprawdzić swoje pozycje, i bałem się, że zobaczę zbyt późno, aby uciec od skał. Ale kursu nie zmieniałem.

Oczy łzawią od wypatrywania, słone bryzgi siekają po pokładzie, od lodowców ciągnie chłodem. Znów lornetka w robocie, w ciemności rysuje

się niewyraźny kształt, o ton czarniejszy od nieba i wody. Patrząc wzdłuż prawie niewidocznego horyzontu i stwierdzam ponad wszelką wątpliwość, że ta olbrzymia czarna masa leży na granicy wody i powietrza. Co więcej – leży dokładnie przed dziobem.

– Cholerny prąd!

Szybko ustawiam samoster na nowym kursie, wybieram żagle i „Polonez” „patrzy” w stronę Hornu. Złowrogi kształt widać nieco z prawej. Żadnego szałasu ani światła w oknie nie widać. Widać natomiast krawędź głównej wyspy Diego Ramírez i kilka małych wysepek... przed dziobem.

Znów zmieniam kurs, ostrzej do wiatru się nie da. Mijają kwadrans: przejdzie czy nie przejdzie? Widzę wyraźnie kanał dzielący wyspy, a po chwili małe wysepki na północ od Isla Norte pokrywają się z resztą archipelagu.

Oddycham z ulgą. Jestem dokładnie na północ od archipelagu o godzinie czwartej rano. Kiedy na wschodzie niebo się rozjaśnia, za rufą nie widać nic. Tak jakby Diego Ramírez przyśniło mi się. Jeszcze nic nie widać przed dziobem, ale tam powinien być Horn.

Kiedy po posiłku ponownie wychodzę na pokład, wśród szarości nieba na wschodzie błyszczą pasemko wyblakłej pomarańczy – czyste niebo nad Atlantykiem. Nieregularna linia widnokregu urywa się nagle przechodząc w linię prostą. Czarne góry, odcinające się wyraźnie od pomarańczowego tła, szczerzą ostre zęby. Ostatni wierzchołek z prawej – to przylądek Horn.

Jacht „Polonez” zbudowała Szczecińska Stocznia Jachtowa w roku 1971 według projektu Edwarda Hoffmana i Kazimierza Jaworskiego. Otaklowany jako kecz, pozostawił bezanmaszt w Australii. Podstawowe wymiary: długość 13,80 m, szerokość 3,80 m, zanurzenie 2,20 m, powierzchnia ożaglowania 88,0 m² (podstawowe), 210 m² (maksymalne). Kadłub drewniany z obłogów mahoniowych giętych na wręgach. Silnik pomocniczy Volvo Penta 14 KM.

W pierwszej części rejsu dookoła świata „Polonez” uczestniczył w roku 1972 w regatach samotnych żeglarzy przez Atlantyk (OSTAR), zajmując 12. miejsce. Następnie przez Afrykę Południową (Kapsztad) i Tasmanię (Hobart) dotarł na Pacyfik. Trasę z Hobart do Hornu przebył w rekordowym czasie 45 dni (10 stycznia – 23 lutego 1973).

Po minięciu Hornu 23 lutego 1973 roku (12.20 GMT), zatrzymał się na Falklandach (Stanley, 27 lutego – 3 marca 1973), by następnie w jednym etapie zakończyć samotny rejs w Anglii (Plymouth) 25 maja 1973 roku.

Anglicy zgotowali samotnemu żeglarzowi królewskie powitanie, podobnie jak „swojemu” Billowi Kingowi, który swój rejs zakończył dwa dni wcześniej.

24 czerwca 1973 roku podczas Dni Morza, „Polonez” zawinął do Szczecina, gdzie był entuzjastycznie powitany.

„Polonez” odbył dwie podróże lądowe – do Warszawy, gdzie był wystawiony na placu Konstytucji, oraz do Moskwy, gdzie był eksponatem na międzynarodowej wystawie gospodarczej. Przekazany Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie (1973) został przez nią sprzedany Lechowi Grobelnemu (1987). W roku 2005 jacht wykupiła firma budowlana Włodarzewska S.A. i z pomocą Brunona Salcewicza odrestaurowała, ale nie w pierwotnym planie: na gładkim pokładzie wyrosła typowa nadbudówka, podwyższono burty, co zmieniło sylwetę nie do poznania. Ale nazwa pozostała i od roku 2008 jacht znów pływa. Nigdy na jego pokładzie już nie stanąłem.

Krzysztof Baranowski



„Euros”

Kapitan: Aleksander Kaszowski



J. kpt. ż.w. Aleksander Kaszowski

8 lutego 1973 roku z głównego portu Chile – Valparaiso – wyszedł na Pacyfik s/y „Euros”, mający na rufie nazwę portu macierzystego Bydgoszcz. Jacht podniósł obok biało-czerwonej sportowej bandery flagę armatora, Kolejowego Klubu Sportowego „Brda” w Bydgoszczy.

Celem wyprawy było klasyczne opłynięcie przylądka Horn od 50°S na Pacyfiku do 50°S na Atlantyku. Dowodził rejsem j. kpt. ż.w. Aleksander Kaszowski, a załogę stanowili: I oficer j. kpt. ż.w. Henryk Jaskuła, II oficer j. kpt. ż.b. Hubert Latoś, III oficer j. st. m. Zbigniew Urbanyi, bosman-mechanik st. j.

Henryk Lewandowski, lekarz wyprawy j. st. m. Tomasz Głuszko.

Kapitan Kaszowski postanowił żeglować w kierunku Hornu drogą żaglowców saletrowych, czyli około 120–150 mil morskich od zachodnich wybrzeży Chile, aby mieć w razie zachodnich huraganów bezpieczny zapas wolnej wody.

14 lutego jacht wszedł w rejon „czterdziestek”. Utrzymywały się niezmiernie umiarkowane wiatry południowe i południowo-zachodnie. Barometr stał wysoko. Warunki te były więc nietypowe. Dopiero w nocy z 18 na 19 lutego, na przedprożu „pięćdziesiątek”, „Euros” otrzymał pierwsze sztormowe ostrzeżenie. Następnego dnia rozszalał się sztorm z kierunków południowych i by nie dać się wywiać na północ, stanęli w dryfie. Dryfo-

wanie było nerwowe. Co chwila potężna fala uderzała w burtę, kładąc jacht masztami na wodzie. Najgorsze przyszło w nocy. Pod ciosem ogromnej fali „Euros” przewrócił się masztami w dół, a przez rozbity bulaj w nadbudówce lał się ogromny strumień wody. Nastąpiły chwile grozy, które wydawały się nie mieć końca. Ale jacht wstał z całymi masztami. Nigdy więcej w dryfie – przyrzekali sobie, usuwając uszkodzenia i przywracając do porządku zrujnowane wnętrza.

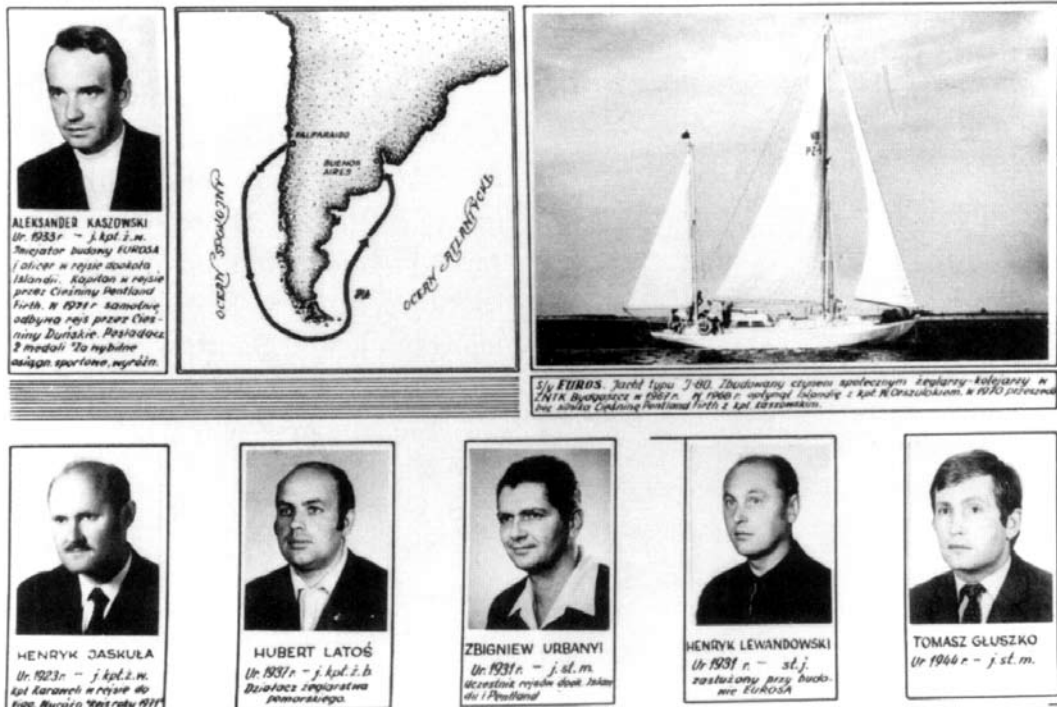
Kolejne dni przynosiły sztorm za sztormem. Każdy był gorszy od poprzedniego, przynosząc coraz silniejszą wicherę i podnosząc coraz wyższe fale. Sterowanie było niezwykle trudne. Płynęli zwykle baksztagiem, przyjmując każdą falę pod kątem około 20 stopni. Poza częstymi zmianami żagli, kiedy do steru stawał kapitan, a załoga je podnosiła, zrzuciła lub refowała, na pokładzie był tylko sternik. Zwrócony w kierunku rufy widział każdą falę piętrzącą się nad jego głową, czuł siekące w twarz szkwały, krztusił się, gdy grzywacz niespodziewanie wchodził na pokład, zwiślał na linach bezpieczeństwa, gdy jacht kładł się pod naporem oceanu masztami na wodę. Po godzinie następowała zmiana i można było w mokrej koi i w mokrych ubraniach czekać na kolejną wachtę. Chyba że przychodził czas na trzydniowe kukowanie. Można było w tym czasie nie wychodzić na pokład. A że trzeba było gotować obiady, podawać trzy razy dziennie posiłki, gdy jacht stawał na głowie, to drobiazg przecież...

Najgorsze przyszło 26 lutego, gdy byli zaledwie 200 mil od Hornu, „Eurosa” dopadł huragan. Wichura o prędkości ponad 100 węzłów napierała z taką siłą, że powietrze wydawało się gęste jak maź. Ponad 20-metrowe fale nadbiegały ze wszystkich kierunków i – jak potem mówili między sobą – to jacht, a nie oni, wybierał sobie drogę wśród szalejących żywiołów.

I oto 27 lutego stało się coś niewyobraźalnego. Po huraganie nie dopadł ich kolejny sztorm, ale zapanowała dobra żeglarska pogoda. Korzystając z niej, kapitan skierował jacht między wyspy archipelagu Diego Ramirez. Przejście między wyspami archipelagu do dziś sprawia im satysfakcję, bo nikt płynąc wokół Hornu, nawet nie próbował tam zaglądać. Płynąc dalej w dobrej pogodzie o godzinie 23.40 „Euros” minął południk Hornu w odległości 38,5 mil morskich na południe od tej groźnej skały, cztery doby po „Polonezie”.

Następnego dnia sztormy wróciły i osiągały niekiedy moc huraganu, szkwały gradowo-deszczowe cięły twarz, wracali pod pokład przemoczeni i zziębnięci, ale było inaczej. To nie był ten ocean i nie było już oczeki-

REJS SY EUROS WOKÓŁ CAP HORN – 1973 R.



Załoga „Eurosa” i jego trasa

wania na najgorsze. Wreszcie 3 marca skończył się ostatni sztorm. Dalej towarzyszyła „Eurosovi” tylko dobra pogoda i gdy wydawało się, że nic złego nie może się zdarzyć, 13 marca nad ranem zerwała się nad zaciskiem stenwanta i złamał się grotmaszt tuż nad salingiem. Do wieczora trwała mordercza praca przy usuwaniu skutków awarii. Po wielu próbach jacht pod awaryjnym ożaglowaniem żeglował dość sprawnie i w nocy z 19 na 20 marca zacumował w Buenos Aires. Trudny, sztormowy kaphornowy rejs się skończył. W ciągu 40 dni „Eurosa” przepłynął 4175 mil. Poza pechowym złamaniem masztu nie podarł się, nie pękł nawet jeden żagiel. To była dobra żeglarska robota.

W Buenos Aires żeglarze dowiedzieli się, że bawił tu wcześniej polski jacht „Konstanty Maciejewicz”, który ruszył na południe z zamiarem opłynięcia Czarnej Skały ze wschodu na zachód. Argentyńczycy uznali na łamach prasy, w swojej telewizji, a także w radio, że 1973 rok jest rokiem polskich regat wokół przylądka Horn...

Po naprawie masztu i silnika, 25 kwietnia 1973 roku „Eurosa”, mając na pokładzie czterech żeglarzy: Henryka Jaskułę (kapitan), Huberta Latoś (I oficer), Henryka Lewandowskiego (bosman-mechanik) i Tomasa Głuszkę (lekarz), ruszył na ocean. Nie wchodząc do żadnego portu, po 90 dniach, pokonując 8276 mil morskich, zawinął do portu Hel. Był to wówczas najdłuższy żaglowy rejs pod polską banderą na małym jachcie.

„Eurosa” zatonął 12 sierpnia 1984 roku po rozbiciu się o kamienie falochronu w Górkach Zachodnich.

Zbigniew Urbanyi

Dane techniczne:

Jacht „Eurosa” zbudowany w ZNTK Bydgoszcz w 1967 roku był pierwszym z długiej serii jachtów typu J-80 projektu mgr. inż. Henryka Kujawy i zespołu. Jego długość wynosiła 13,56 m, szerokość 3,56 m, zanurzenie 1,95 m, powierzchnia ożaglowania podstawowego 78,5 m², a maksymalnego 190 m². Wyposażony został w traktorowy silnik typu Ursus amatorsko przystosowany do potrzeb jachtu. Radiostacji na pokładzie nie było.



„Konstanty Maciejewicz”

Kapitan: Tomasz Zydler



J. kpt. ż.w. Tomasz Zydler

Będzie to opowieść o jachcie, który nigdy nie powinien powstać; o wyprawie, która nie powinna wyruszyć; a przede wszystkim o zwyczajnych młodych ludziach, którzy stworzyli zespół zdolny urzeczywistnić najskrytsze marzenia z chłopięcych snów.

Od 1969 roku kilku studentów warszawskich uczelni, żeglarzy z Warszawskiego Yacht Clubu ZSP, przez dwa i pół roku odrabiało przez nikogo nie zadane ćwiczenie

na temat: jak zdobyć niemałe pieniądze na budowę oceanicznego jachtu w sytuacji, gdy instytucje, które pieniędzmi dysponują, nie widzą w pięknej inicjatywie żadnego interesu dla siebie.

Działaliśmy głównie we czwórkę: Maciek Gumplowicz, Jurek Jaszczuk, Leszek Kosek i ja. Budowa jachtu i organizacja wyprawy to była seria testów, które miały nas uwiarygodnić, sprawdzić i wypróbować. Pokonywaliśmy zadania swoistego survivalu na polach biurokracji w oparach absurdu realnego socjalizmu. Tamy, zapory, bagna i pułapki były ustawione gęsto, by starannie selekcjonować startujących do rozgrywki. Stawką zaś była wówczas jedyna możliwa droga w szeroki świat. Byliśmy zdecydowani na nią wkroczyć.

Czternastometrowy mahoniowy jol zbudowany w Stoczni Jachtowej „Stogi” w Gdańsku został ochrzczony imieniem „Konstanty Maciejewicz” 12 lipca 1971 roku i rozpoczął służbę równie ciekawą jak granicząca z cudem historia jego budowy. Cud zaistnienia „Macaja” polegał na tym, że zbudowany został za pieniądze instytucji, którym wcale na jego budo-

wie nie zależało. „Społeczna inicjatywa” dla jej animatorów była przede wszystkim przygodą towarzyską i intelektualną, także szkołą współpracy i organizacji, która nie przypadkiem wzmocniła wiarę w możliwość pozytywnego działania w beznadziejnej sytuacji i rozbudziła nadzieję na możliwość spełnienia pomysłów z pozoru nierealnych.

Kilka udanych rejsów po Bałtyku umocniło nas w przeświadczeniu, że oto stoimy przed niepowtarzalną szansą wyruszenia na Wielką Wodę. Nie chodziło wcale o wyczyn sportowy. Chcieliśmy po prostu dotknąć oceanu, rzucić okiem na cuda świata.

Pierwszy pomysł to był rejs dokoła Skandynawii w 30. rocznicę pierwszego alianckiego konwoju do Murmańska. Nasze hasło w kraju chwyciło. Jednakże główną przeszkodą było uzyskanie pozwolenia władz Związku Radzieckiego na przepłynięcie jachtem Kanału Białomorskiego. Wiedzieliśmy, że mogą być trudności. I faktycznie okazało się, że żadnych konwojów alianckich do Murmańska nigdy nie było.

Wielotorowa strategia przyniosła jednak i pozytywne skutki. Zamiast pozwolenia na forsowanie Kanału Białomorskiego, dostaliśmy zaproszenie do udziału w regatach Cape Town–Rio de Janeiro. Dwa legendarnie piękne miasta – to było to! Trasa rejsu dokoła Atlantyku zgodnie z ruchem wskazówek zegara, czyli z wiatrem, wydawała się realna i sensowna ze względu na możliwości nautyczne naszego seryjnego jachtu. Wielki rejs zaczął nabierać realnego, choć czysto teoretycznego kształtu na etapie, kiedy Maciek pozyskał na szefa znakomitego kapitana, ważną figurę w Polskim Związku Żeglarskim. Szybko zorientowaliśmy się jednak, że przyszły dowódca wyprawy nie zamierza przekroczyć etapu planowania. Znaleźliśmy się w pułapce. Ponadto nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że wysokie czynniki wydały bezwzględny zakaz jakichkolwiek kontaktów z krajem, w którym obowiązuje segregacja rasowa. Prawie po roku starań i ciężkiej pracy byliśmy w gorszej sytuacji niż na początku.

Nastąpiło rozwiązanie Pierwszej Studenckiej Wyprawy Dokoła Atlantyku z powodu stanowiska władz politycznych. Jednocześnie, przy zachowaniu szczególnej ostrożności, rozpoczęły się działania organizacyjne Pierwszej Studenckiej Wyprawy Dokoła Południowej Ameryki. Zasady konspiracji były przestrzegane starannie. Jest bardziej niż pewne, że gdyby organizacja wyprawy była jawna, to nigdy by do niej nie doszło.

Przy organizacji wyprawy „Macaja” pomagało nam wielu ludzi, a tych sprzyjających nawet trudno byłoby spamiętać. Jednakże bez dwóch ludzi



„Konstanty Maciejewicz” widziany z pokładu latarniowca „Nantucket” (fot. T. Zydler)

rejs by się nie odbył na pewno. Jednym z nich był Henio Dębiński, a drugim pan Stefan Sawicki. Należy im się wielkie uznanie, bo wdzięczność uczestników wyprawy była i jest ogromna. Henio Dębiński był z nami w trudnych chwilach. Natomiast nie wtrącał się i nie przeszkadzał, gdy sprawy toczyły się gładko. Pan Stefan Sawicki w tamtych czasach pracował w Ministerstwie Żeglugi i uważał, że powinien nam pomóc. Umówił nas na spotkanie z ówczesnym ministrem żeglugi Jerzym Szopą, prezesem PZŻ. Spotkanie to było prawdziwym punktem zwrotnym. Przeniosło nas z fazy pobożnych życzeń w fazę konkretów.

Rozpoczęły się poszukiwania kapitana. Pewne przesłanki wskazywały, że nadałby się nam Tomek Zydler, asystent anglistyki na Uniwersytecie Łódzkim, były rybak, publikujący wspaniałe fotoreportaże. Robimy wypad do Łodzi i mamy nowego kapitana.

Dwudziestego października 1972 roku gotowy do drogi „Konstanty Maciejewicz” czekał z wypłynięciem do północy, żeby nie rozpoczynać rejsu w piątek. Rozpoczęła się wyprawa żeglarska, niepowtarzalna i wyjątkowa pod wieloma względami. Byliśmy młodzi, głodni świata i ludzi. W każdym porcie spotykaliśmy się z fantastycznymi przejawami życzli-



Od lewej : Jerzy Jaszczuk, Tomasz Zydler, Maciek Gumpłowicz, Leszek Kosek na tle Hornu (fot. E. Moczydłowski)

wości Polonii, ale i obcokrajowców. Po rejsie „Macaja” przez wiele lat pozostawaliśmy w przekonaniu, że świat jest wypełniony przyjaciółmi i bardzo, ale to bardzo piękny. Dane nam było odwiedzić wiele z najpiękniejszych i osobliwych miejsc w tym rejonie świata: Wyspy Kanaryjskie i Zielonego Przylądka, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Deseado, Wyspę Stanów, Ushuaia, Puerto Montt, Valparaiso, Callao, Kanał Panamski, Miami i wiele mniej znanych, a nie mniej ciekawych portów. W tej masie miejsc egzotycznych niezapomniane pozostaną na pewno kanały Patagonii, ruiny preinkaskiego Chan-Chan na pustyni Atacama i archipelag wysp San Blas koło Panamy z unikalną sztuką i pouczającą filozofią życiową Indian Kuna.

Żeglowanie na „Macaju” było raczej szybkie, łatwe i przyjemne. Było sporo drobnych i średnich awarii, przede wszystkim silnika. Dużo ręcznego szycia żagli. Jacht i załoga zdały bardzo przyzwoicie trudny egzamin. Opłynięcie przylądka Horn było naturalną konsekwencją fachowości i odpowiedzialności naszego kapitana i niezłej sprawności załogi. Jacht do takiego przedsięwzięcia nie nadawał się zupełnie. Opłynąć Horn ze wschodu na zachód na „Maciejewiczu” można było tylko w jeden sposób: tak jak to

zrobił Tomek. W kraju kwestionowano ten niewątpliwy sukces pod zarzutem, że „nie było to klasyczne opłynięcie Hornu”. Możliwe, że przyczyną takiego przyjęcia była ogólna niechęć oficjalnych czynników żeglarskich i niektórych dziennikarzy wobec wyprawy zrobionej przez ludzi spoza oficjalnego układu. Dla nas było to bez znaczenia. Nasze autorytety, prawdziwi ludzie morza zdawali sobie sprawę, że inaczej żeglujecie się na pełnorejowym żaglowcu niż na czternastometrowym jachcie nieprzygotowanym do wyczynów. Można być pewnym, że gdyby to tylko było możliwe, to kapitanowie żaglowców opływających Horn w kierunku zachodnim, stosowaliby „nieklasyczną” metodę zastosowaną przez naszego kapitana na „Maciejewiczu”. Tak bowiem nakazuje dobra praktyka morska, efekt doświadczeń wielu pokoleń marynarzy. Polegała ona na zbliżaniu się do Hornu krótkimi skokami pomiędzy załamaniami pogody i przeczekiwaniu sztormu pod osłoną kolejnych wysp. Wystawienie „Macaja” na furię pełnego, południowego oceanu musiałoby zakończyć się tragedią. Nie mieliśmy co do tego wątpliwości, pompując tysiąc pompek wody na każdej wachcie podczas sztormowania przy południowym brzegu Ziemi Ognistej.

Zmienne były koleje losu „Macaja”. Po naszym rejsie służył wiernie przez długie lata warszawskim studentom. Istniała jednak uzasadniona obawa, że w czasach transformacji ustrojowych nie znajdą się środki na opiekę dla wysłużonych weteranów, takich jak „Macaj”. Opuszczony i zaniedbany, właściwie porzucony jacht kupił Tadeusz Mościcki. Remont jachtu nadzorowany przez Bolka Kowalskiego, dopingowanego przez nieustrudzonego Maćka Gumpłowicza, dobiegł końca. Tadeusz Mościcki, ratując „pływający zabytek”, zapisał się złotymi zgłoskami w annałach polskiego żeglarstwa. Obecny los jachtu jest nieznanym. Niesprawdzone wiadomości wskazują na smutną starość gdzieś pośród wysepek Morza Egejskiego.

Eugeniusz Moczydłowski

Dane techniczne:

Zbudowany w Stoczni Jachtowej „Stogi” w 1971 roku, mahoniowy dwumasztowy jol o długości całkowitej 13,75 m, szerokości 3,60 m, zanurzeniu 2,10 m i powierzchni ożaglowania 80 m².

23 marca wpłynęliśmy do cieśniny Le Maire pomiędzy Isla de los Estados i Ziemią Ognistą. Wiatr najpierw uciął prawie zupełnie, by nagle rozdmuchać się południową bryzą, wraz ze zbliżającym się wałem groźnych chmur, które zapowiadały pogorszenie pogody.

Korzystając z bliskości zatoki Crossley przy Isla de los Estados, zakotwiczyliśmy tam przed zmrokiem. Łańcuch skał z latarnią morską dawał nam pewną osłonę, ale sporo fal i tak wchodziło do zatoki. Bardzo wcześnie obudził nas odgłos kotwicy nietrzymającej dna. Południowo-zachodni wiatr wzbudził już sporą stromą falę, która co pewien czas załamywała się nad jachtem. Uwzględniając prądy i wiry pływowe, musieliśmy uznać, że nie jest to miejsce na bezpieczne schronienie. Po kilku godzinach wiatr zelżał, pojawiła się wysoka, długa fala, która pozwoliła nam na żeglugę z prędkością 6 węzłów wzdłuż południowego wybrzeża Ziemi Ognistej. Jednak szybko spadający barometr nie pozwalał na zbyt dobre samopoczucie.

Wiatr wiał z północy, a my sterowaliśmy na zachód, szukając osłony za wyspami Nueva i Lennox. Po zmroku siła wiatru wzrosła i chociaż osiągnęliśmy 8 węzłów po wodzie, przeciwny prąd zabierał z tego dwie mile. Po słonecznym poranku zapadła deszczowa noc. Niebawem wiała mocna dziewiątka, a załamujące się fale miały dobre pięć metrów wysokości. Pod sztormowym fokiem i trajslem „Konstanty Maciejewicz” posuwał się z trudem naprzód z prędkością 4 węzłów. W pracującym ciężko kadłubie otworzyły się nieszczelności, ale działająca świetnie pompa dawała sobie z tym łatwo radę. Noc przyniosła rozczarowanie – światło latarni Bahia Valentine ciągle świeciło na trawersie, tak jak poprzedniej nocy.

Wczesny poranek 26 marca przyniósł ciszę, a potem świeży wiatr z północnego zachodu. Byliśmy wszyscy spięci i podekscytowani, sunąc pod pełnymi żaglami w stronę przylądka Horn odległego już tylko 60 mil. O godzinie 16.00 przecisnęliśmy się obok wyspy Deceit i za półtorej godziny skała Hornu była dokładnie na północ, jedną milę od naszego jachtu. Wśród strzelających migawek aparatów odwróciliśmy naszą uwagę od barometru, który stale spadał od odczytu wynoszącego poprzedniej nocy 1008 hPa. Trzy mile za przylądkiem nadciągnęły pierwsze szkwały – ruszyliśmy więc do refowania żagli. Niebawem była pełna dziesiątka i zdecydowałem się na halsowanie do kotwiczowiska na wyspie Hermite. Mimo osłony w bliskości wyspy żegluga była bardzo ciężka. W pewnym momencie złośliwy szkwał uderzył z taką siłą i zatrzęsł tak gwałtownie jachtem, że dwie zaniepokojone twarze pojawiły się w zejściówce, z obawą, że zmyło nam jakiś ekwipunek z pokładu. Nawet bardzo blisko brzegu williwaws kładły jacht na burtę,



Tomasz Zydler i Maciek Gumplowicz na pontonie w kelpach w zatoce San Martin (fot. E. Moczydłowski)

kiedy po omacku wsuwaliśmy się na silniku do ciemnego korytarza zatoczki San Martin, szukając odpowiedniego miejsca do zakotwiczenia.

O trzeciej rano wstałem z koi, gdyż kotwica nie trzymała, a spojrzawszy na barometr, zanotowałem najniższe wskazania w całej naszej podróży – 973 hPa. Jeszcze trzy razy puszczała kotwica, kiedy szczególnie silne williwaws zamieniały morze wokół nas w wirujące trąby wodne. W końcu przesualiśmy jacht jeszcze bliżej brzegu i opuściliśmy kotwice wprost w kelpy. Nie jest to zalecane, ale była to jedyna słuszna decyzja. Później wiatr się uspokoił, więc powiosłowaliśmy nawet na brzeg do ujścia małego strumyka. Stąpienie po gęstej roślinności Ziemi Ognistej i powalonych pniach drzew nie było łatwe. Dolina pełna powalonych przez wiatry drzew doprowadziła nas do nagiego, skalistego wzniesienia. Widzieliśmy stamtąd brzeg cały pokryty grubą obślizłą masą kelpów, pulsującą w falach jak jakiś żywy, pierwotny organizm.

Od czasu do czasu tutejsza nieduża kaczka przecinała zatoczkę po wodzie, wzbijając skrzydłami białą pianę.

Odpłynęliśmy z podnoszącym się barometrem na silniku poprzez wąskie przejście, nie większe niż dwie szerokości jachtu. Potem wpłynęliśmy we wzburzone wody kanału Franklin pomiędzy wyspami Hermite i Wollaston.

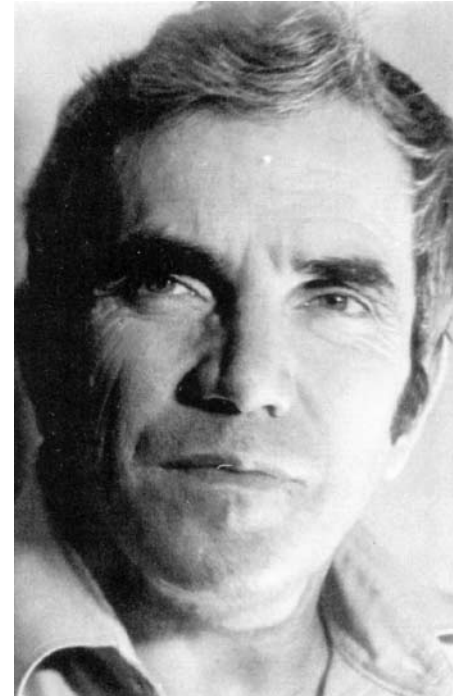
29 marca piękna żegluga przez kanał Murray do kanału Beagle doprowadziła nas do Ushuaia, wówczas małego miasta i placówki wojskowej.

Tom Zydler

(tłum. z angielskiego Adam Jasser)

„Otago”

Kapitan: Zdzisław Pieńkawa



J. kpt. ż.w. Zdzisław Pieńkawa

W dniu 18 maja 1972 roku w Londynie ogłoszono pierwsze załogowe regaty dookoła świata Whitbread Round the World Race. Organizatorem regat było stowarzyszenie Royal Naval Sailing Association będące doradcą brytyjskiej admiralicji w sprawach żeglarskich, a sponsorem regat był znany browar angielski Whitbread. Szeroka informacja o tych regatach dotarła do Polski. Szczególnie zafascynowana była nimi moja najstarsza córka Iwona. Ona dostrzegła to, czego ja już dostrzec nie potrafiłem: że start polskiego jachtu w takich regatach jest w ogóle możliwy.

W przemyśle okrętowym po wypadkach grudniowych 1970 roku istniał pomyślny klimat dla

wielu przedsięwzięć. Nasz zamiar udziału w tych regatach zyskał nie tylko poparcie zarządu Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej, ale również Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego oraz Polskiego Związku Żeglarskiego. Znalazłem sponsorów, ale nie miałem jachtu. O budowie nowego jachtu nie mogło być mowy, gdyż od razu cały projekt stawał się nierealny ze względu na koszty i na czas, jaki pozostawał do wyznaczonej daty startu. Jedynym jachtem o dużej dzielności morskiej, jakim dysponował nasz klub, był „Otago”.

Byłem jednym z jego budowniczych i wiedziałem, że na tym jachcie nie mogę nawet marzyć o wygraniu regat, ale jednocześnie byłem pewny, że

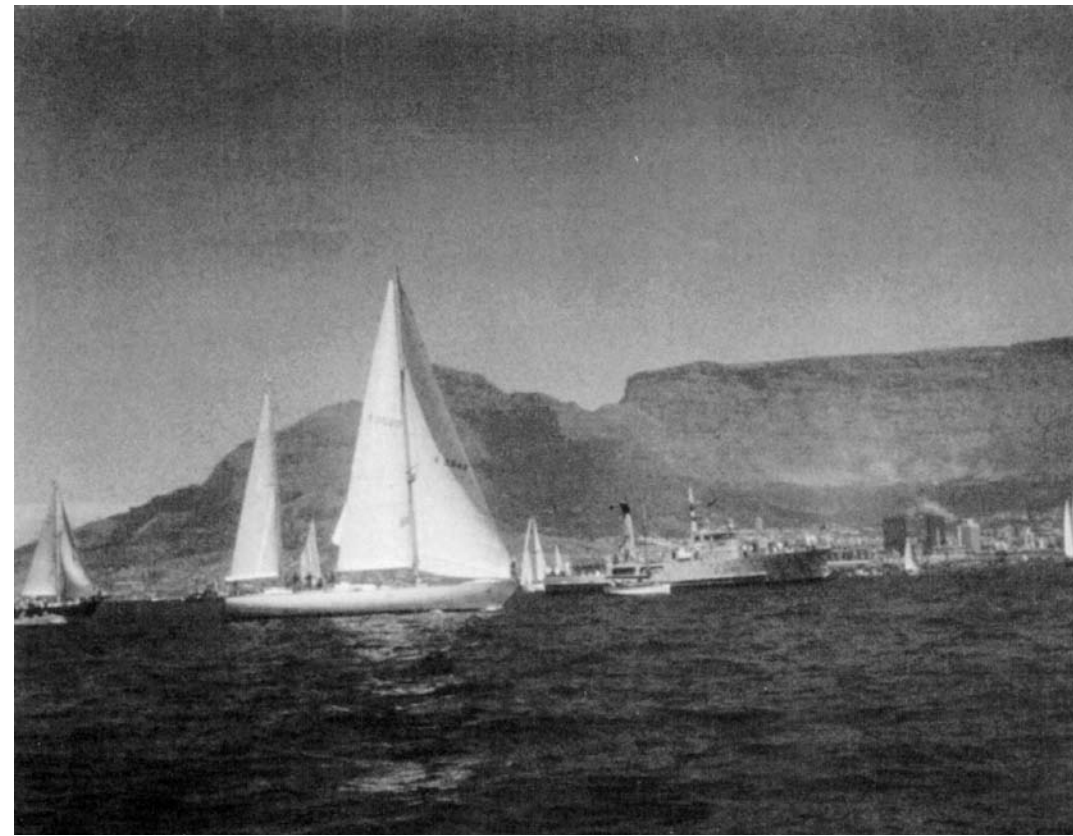


Załoga „Otago” w komplecie

można na nim bezpiecznie w takich regatach wziąć udział. Pamiętając wyniki regat stulecia „Gold Globe”, w których wystartowało 9 jachtów, a tylko jeden („Suhaili”) dotarł do mety, zakładałem, że również w tych regatach część jednostek odpadnie i każde zajęte w nich miejsce będzie się liczyło. Były to historyczne regaty, w których nie powinno zabraknąć polskich żeglarzy. Zabraliśmy się więc do przygotowywania „Otago” do regat.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa zdjęliśmy z jachtu dużą nadbudówkę i zastąpiliśmy ją małą zejściówką oraz skróciliśmy obydwie maszty i wykonaliśmy nowe, mocniejsze olinowanie. Wszystkie przeróbki jachtu i jego wyposażenia na tak długie regaty wykonywane były dopiero po letnim sezonie nawigacyjnym, a więc w bardzo krótkim czasie. Załogę jachtu wybrałem spośród kilkunastu zgłoszonych żeglarzy klubowych o dużej praktyce morskiej i regatowej. Byli to: Witold Ciecholewski, Zygmunt Choreń, Bogdan Berggrün, Kazimierz Kurzydło, Edwin Trzos, Iwona Pieńkawa, Stanisław Jakubczyk i Adam Michel. Doskonała załoga. Ostatnie dwa tygodnie przed startem pracowaliśmy dzień i noc, szykując jacht do wielomiesięcznej żeglugi.

W Portsmouth spotkaliśmy naszych konkurentów – 18 jachtów z ośmiu państw. Większość jachtów była specjalnie zbudowana na te rega-



„Otago” na starcie w Capetown

ty i zaprojektowana przez czołowych konstruktorów oraz obsadzona przez znakomite załogi i doświadczonych kapitanów, takich jak: Chay Blyth, Eric Tabarly, George Vallings, Andre Viant, Eric Pascoli, Patric Bryant, Leslie Williams i inni. Nasza załoga na starym ciężkim jachcie była jak kopcuszek w tym doborowym towarzystwie. Różnice między nami jeszcze wyraźniej pogłębiały środki finansowe: nasze 5000 USD na całe regaty i setki tysięcy dolarów, jakimi dysponowali nasi konkurenci wspierani przez bogatych sponsorów.

Start do regat nastąpił w Portsmouth w dniu 8 września 1973 roku, a 4 czerwca 1974 roku w londyńskim Mansion House miała miejsce podniosła uroczystość wręczenia nagród i oficjalnego zamknięcia tej światowej imprezy żeglarskiej. Na trasie 27 000 mil morskich uczestnicy regat przeżywali swoje triumfy i tragedie. Pięć jachtów miało wywrotki. Czterech żeglarzy zginęło. Regaty ukończyło tylko 14 jachtów.



„Otago” w bejdewindzie

Były to bardzo ciężkie regaty, szczególnie w drugim etapie na Oceanie Indyjskim. Po raz pierwszy w życiu spotkaliśmy huraganowe wiatry, których prędkości nie byliśmy w stanie odczytać na naszych wiatromierzach, ponieważ skale ich kończyły się na 60 węzłach. Bazowaliśmy na informacjach z wojskowej stacji meteorologicznej na Wyspach Kerguelena, która podawała, że w niżach, które nas otaczały, prędkości wiatru dochodziły do 80 węzłów, a w ekstremalnych szkwałach osiągały 120 węzłów. Żeglowaliśmy po wodach zaliczanych do akwenów nawigacyjnych Antarktydy. Ostrzegano nas przed górami lodowymi i przed gigantycznymi falami o wysokości 30 metrów, co wydawało mi się wówczas niewiarygodne do czasu, kiedy zaznajomiłem się z pomiarami fal dokonanymi w tych rejonach oceanu wiele lat później przez satelitę. Nie mieliśmy żadnego wpływu na pogodę. Nie umieliśmy mierzyć tych sił

przyrody, które nas otaczały. Były to sytuacje i przeżycia niesamowite. Żeglując niemal na samym takielunku, mając postawiony na sztaku tylko małe sztormowe fok o powierzchni 3 m², w surfingu na ogromnych falach, ciężki 30-tonowy „Otago” bił rekordy swej prędkości, osiągając w żegludze z wiatrem 16 węzłów. Żeglowaliśmy tak szybko jak nigdy dotychczas, niestety – nie uciekliśmy od przeznaczenia. Na 48°S, 800 mil na południe od brzegów Australii, mieliśmy wywrotkę, w czasie której „Otago” stracił bezmaszt i całe wyposażenie pokładowe. Kilka ton wody wdarło się przez właz zejściówki i zalało wnętrze, uratował nas tylko fakt, że otwór, którym wlewała się woda, był tak mały. W Sydney zamiast odpoczywać, dzień i noc naprawialiśmy jacht, by zdążyć na czas startu do trzeciego etapu. Nie zdążyliśmy, ale cała regatowa flotylla jachtów czekała na nas 30 godzin, by dać nam szansę równego startu.

Wtedy w Sydney razem z kapitanem „Copernicusa” Zygfriedem Perlickim rozważaliśmy wycofanie się z tych regat. Po nabożeństwie żałobnym za tych, którzy zginęli na tym najgorszym z oceanów, mając świadomość

niebezpieczeństwa i odpowiedzialności, jaka na nas ciąży w tych regatach, obaj byliśmy zupełnie załamani. Ale nieukończenie tych regat to tak jakbyśmy w nich nie startowali, a nawet gorzej – byłaby to kompromitacja dla nas i polskiej bandery. Największym zwycięstwem jest zawsze przezwyciężenie swych słabości i lęku. I to nam się udało.

Trzeci etap na Oceanie Spokojnym był znacznie łatwiejszy niż drugi, który już mieliśmy za sobą, może dlatego, że był to środek lata na półkuli południowej, a może dlatego, że już przyzwyczailiśmy się do wysokiej fali i silnych wiatrów Oceanu Południowego. Psychicznie czuliśmy się znacznie lepiej i pewniej w tych niesamowitych regatach. Niepokoił nas jednak akwen wokół przylądka Horn. Sam Przylądek Nieprzejednany był dla nas tylko znakiem kursowym na trasie regat. Zła sława Groźnego Starca tkwiła jednak mocno w naszej podświadomości i chociaż w regatach liczy się każda sekunda żeglugi, to jednak odeszliśmy daleko na południe, kierując się na wyspy Diego Ramirez, by mieć duży zapas wody wokół Czarnej Skały. Może to nas uratowało, bo znów spotkaliśmy wyjątkowo niekorzystne warunki pogodowe. Huraganowy południowo-wschodni wiatr o prędkości 50 węzłów wciskał nas w kierunku lądu. Żeglując na trajslu i sztormowym fok, mieliśmy dryf 20 stopni. Ogłosiłem pogotowie sztormowe i w każdej chwili byliśmy gotowi do opuszczenia jachtu.

To, że znaleźliśmy się po drugiej stronie przylądka, zawdzięczamy wytrzymałości naszych sztormowych żagli.

Przez siedem miesięcy w dziewięć osób, żyjąc na małej przestrzeni kilkunastu metrów kwadratowych, przeżywaliśmy stresy i niewygodę. Opłynęliśmy świat dookoła, wcale go nie widząc. Nie mieliśmy czasu ani na zwiedzanie, ani na wizyty w gościnnych domach Polonii, ani na turystykę. Ciągłe w morzu na pełen gaz, z maksymalną liczbą postawionych żagli. Spinaker stawialiśmy nawet przy sztormowej sile wiatru, byle tylko przyspieszyć. Nie dlatego by wygrać, ale żeby zmieścić się w czasie, jaki był przeznaczony dla każdego etapu, i nie wypaść z regat. Nie chcieliśmy zwyciężyć w tych regatach, chcieliśmy je ukończyć i to nam się udało. Przeżeglowaliśmy w regatach 27 122 mile morskie w czasie 203 dni 22 godzin. Dokonaliśmy tego na starym i ciężkim turystycznym jachcie.

„Otago” to jacht przeznaczony do oceanicznej żeglugi turystycznej bez ograniczenia rejonu żeglugi, o dużej dzielności morskiej i stateczności. Zaprojektowany przez inżynierów-żeglarzy ze Stoczni Gdańskiej – Henryka Kujawę, Włodzimierza Kuchtę, Romana Borawskiego i Józefa Szymandę.

Wybudowany w 1959 roku w Stoczni Gdańskiej na zlecenie stocznego Jacht Klubu – port macierzysty Gdańsk.

Stalowy kadłub o wymiarach: długość całkowita 18 m, szerokość całkowita 4 m oraz zanurzenie jachtu z załogą i zapasami na miesiąc żeglugi 2,7 m. Ożaglowanie typu kecz. Powierzchnia ożaglowania zasadniczego 144 m². Powierzchnia maksymalna ożaglowania w regatach wraz z największym spinakerem 400 m². Jacht miał pięć kompletów żagli na różne rodzaje i siły wiatrów.

Przed regatami Whitbread „Otago” odbył szereg rejsów po Bałtyku i Morzu Północnym. Po regatach pływał jeszcze przez dwa lata. Zatonął 17 sierpnia 1976 roku na Morzu Barentsa przy północnym wybrzeżu Wyspy Niedźwiedziej w wyniku zaniedbań obowiązków kapitana jachtu.

Ciekawostką związaną z nazwą tego jachtu jest zdarzenie, jakie miało miejsce w Kopenhadze w 1961 roku w rejsie do Anglii. W czasie postoju w porcie obok nas zacumowała z wizytą kurtuazyjną fregata Marynarki Wojennej Nowej Zelandii o tej samej nazwie HMS „Otago”. Dowództwo tej fregaty było bardzo serdecznie podejmowane na naszym jachcie i w rewanżu zaprosiło kapitana i I oficera Wojciecha Orszuloka na wielkie przyjęcie. Zostaliśmy przedstawieni rodzinie królewskiej i musieliśmy wyjaśnić, w jaki sposób nazwa prowincji Nowej Zelandii znalazła się na polskim jachcie.

Zdzisław Pieńkawa



J. kpt. ż.w. Zygfryd Perlicki

„Copernicus”

Kapitan: Zygfryd Perlicki

Pierwsza wiadomość o regatach Whitbread Round the World Race w prasie polskiej ukazała się w „Głosie Wybrzeża” z końcem 1971 roku. W ciągu całego roku 1972 kilku polskich kapitanów jachtowych prowadziło ożywioną działalność w celu uzyskania odpowiednich funduszy i jachtu do startu w tych regatach. Pod koniec roku, gdy wydawało się, że wszyscy zainteresowani zaniechali starań wobec piętrzących się trudności i zrezygnowali z udziału w regatach, rozpoczęły się rozmowy pomiędzy Yacht Klubem „Stal” – klubem zakładowym Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni – a Stoczną Jachtową „Stogi” w Gdańsku, dotyczące budowy jachtu, który mógłby wystartować w regatach Whitbread Round the World Race. Rozmowy te zostały szybko zakończone i w grudniu 1972 roku wpłynęło zamówienie na budowę jachtu dla „Stali” (termin realizacji – drugi kwartał 1973 roku) z przewidywaniem udziału tej jednostki w regatach dookoła świata. Niebagatelną rolę w sfinalizowaniu rozmów odegrał fakt, że obie stocznie należały do Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego i YK „Stal”

pozyskał poparcie dla swojej inicjatywy u dyrektora generalnego ZPO inż. Stanisława Skrobota.

Ze względu na krótki termin realizacji zamówienia stocznia „Stogi” mogła zaoferować jedynie któryś z typów jachtów będących aktualnie w produkcji z ewentualnymi niewielkimi zmianami. Wstępnie ustalono, że będzie to mutacja jachtu „Opal II” dostosowana do wymogów regulaminu regat. Nazwa przyszłego jachtu miała brzmieć „Copernicus”.

W styczniu 1973 roku YK „Stal” podaje oficjalnie, że kapitanem jachtu „Copernicus” w regatach będzie Zygfryd Perlicki. Zostaje upoważniony wraz z Ryszardem Mackiewiczem do prowadzenia wszelkich ustaleń ze stoczną w sprawach adaptacji jachtu „Opal II” do tych regat. Ustalają ostateczny skład załogi, który klub zatwierdza. Są to: Bogdan Bogdziński, Bronisław Tarnacki, Ryszard Mackiewicz oraz Zbigniew Puchalski. Z perspektywy czasu można stwierdzić, że w warunkach, w jakich powstał projekt jachtu „Copernicus” okazał się jachtem bardzo dzielnym w trudnych warunkach morskich, jednak niezbyt szybkim.

Na przełomie stycznia i lutego zapada decyzja ostateczna, przyjęta kompromisowo przez kontrahentów, że konstrukcja „Copernicusa” opierać się będzie na konstrukcji jachtu „Opal II” według projektu inżynierów Edmunda Rejewskiego i Wacława Liskiewicza. Prototypem tej serii jachtów był „Konstanty Maciejewicz”, który w tym czasie forsował przylądek Horn. Pozwalało to sądzić, że jego kolejny „brat”, po dokonaniu wielu ulepszeń, zagwarantuje prawidłową żeglugę na trasie „ryczących czterdziestek”. Te ulepszenia i zmiany, wynikające z regulaminu regat, miały dostosować seryjną jednostkę do specyficznych warunków hydrometeorologicznych panujących na trasie regat. Powstały w ten sposób założenia do jachtu określanego od tej pory symbolem „Opal III”.

Budowę jachtu stocznia rozpoczyna w kwietniu. Prace przebiegają jednak bardzo powoli. Następuje spotkanie z władzami wojewódzkimi, zjednoczeniem, dyrekcją stoczni i załogą jachtu, na którym po burzliwej dyskusji ustalamy dzienne harmonogramy budowy, które codziennie są sprawdzane i korygowane. Załoga jachtu zostaje na miesiąc zatrudniona w stoczni. Prace na jachcie wykonywane są w systemie ciągłym na trzy zmiany. Mobilizacja ta powoduje, że 21 sierpnia wieczorem jacht opuszcza stocznię, przechodząc z Górak Zachodnich do Gdyni, co traktujemy jako próby ruchu przed wyjściem jachtu na miejsce startu.

Wieczorem 27 sierpnia 1973 roku, po uroczystym pożegnaniu przez władze, rodziny i znajomych, wychodzimy w morze. Jest piękna, spokojna



Załoga „Copernicusa” (fot. H. Kabat)

noc. Płyniemy na silniku. Jesteśmy skrajnie przemęczeni ostatnim miesiącem pracy przy budowie i wyposażaniu jachtu. Jestem szczęśliwy, że mimo tak dużych trudności i opóźnień przy budowie, jesteśmy na „Copernicusa” w morzu. Teraz zależy wszystko tylko ode mnie, załogi i od tego, jak będzie sprawował się nasz jacht. Mamy wszystko na pokładzie, jesteśmy dobrze zaopatrzeni na najbliższy rok.

W dniu 5 września wchodzimy do Portsmouth w Anglii. Mamy trzy dni na usunięcie zauważonych usterek, co musimy przeprowadzić we własnym zakresie. Na drugi dzień witamy „Otago”, drugi polski jacht, który bierze udział w regatach.

W dniu 8 września startujemy w asyście setek jachtów i łodzi motorowych do pierwszego etapu regat Portsmouth–Cape Town (długość – 6600 Mm). Etap ten przebiega przy pięknej żeglarskiej pogodzie. Siła wiatru nie przekracza 7°B. Przekraczamy równik na 24. stopniu długości zachodniej bardzo szczęśliwie, mamy wiatr, a dobowe przeloty w tym czasie nie są mniejsze od średnich. Na dwa tygodnie przed wejściem na metę Cape

Town mamy awarię urządzenia sterowego i równocześnie radiostacji. Na metę wchodzimy na awaryjnym urządzeniu sterowym.

Na tym etapie zajmujemy 8. miejsce. Mamy osiem dni na relaks oraz przygotowanie jachtu do startu do drugiego etapu Cape Town–Sydney (5600 Mm). Czas ten skrupulatnie wykorzystujemy na slipowanie jachtu i oczyszczenie podwodnej części kadłuba oraz uzupełnienie żywności, której użył nam polski trawler rybacki. Mamy także wiele spotkań z Polonią południowoafrykańską, która się nami troskliwie opiekuje, udzielając nam pomocy.

Startujemy 8 listopada do następnego etapu, który okazał się najtrudniejszy w całej imprezie. Już na drugi dzień po starcie, przy przylądku Agulhas napotykamy niż. Temperatura obniża się gwałtownie, a siła wiatru wzrasta. Taka pogoda będzie nam towarzyszyć podczas całego drugiego etapu, wiatr o sile powyżej 65 węzłów przy olbrzymich falach niespotykanych na innych akwenach i temperaturze zewnętrznej 4°C, a wewnątrz jachtu 8°C. Wszystko na jachcie jest przemoczone, brak możliwości wysuszenia czegokolwiek. Jacht w trudnych warunkach zachowuje się wspaniale. Praca włożona w rozmieszczanie ciężarów na jachcie, ustawianie trymu kadłuba i masztów daje efekty. W żegludze przy wietrze powyżej skali wiatromierza na kliwrze sztormowym, na pełnym baksztagu, toczy się normalne życie na jachcie – wachty, posiłki, odpoczynek. Docierają do nas poprzez radiostację ponure wiadomości. Na jachcie „Burton Cuter” pęka aluminiowy kadłub na długości 2 metrów i jacht wycofuje się z regat. Na włoskim jachcie „Tauranga” ginie zmyty przez falę angielski żeglarz P. Waterhouse. Podobnie ginie w falach Oceanu Indyjskiego kapitan jachtu „33 Export” D. Guillet. Olbrzymia fala przewraca „Otago”, łamiąc bezanmaszt i zmywając wszystko w obrębie rufy. Podobne wywrotki z utratą bezanmasztów ma kilka innych jachtów. Nas także nie omija awaria. W czasie kolejnego sztormu spadają nam na pokład forsztąg z kliwrem oraz dwa fały spinakera. Kliwer sztormowy stawiamy na sztagu foka i tak żeglujemy dalej. Po dwóch dniach pogoda się poprawia i można wejść na maszt. Wykorzystujemy to zakładając na topie masztu obejmę ze stalówki, do której mocujemy forsztąg i bloki fałów spinakera.

Po około miesięcznej żegludze w ekstremalnie trudnych warunkach pogodowych wchodzimy do Cieśniny Bassa. Pogoda poprawia się. Wiatr skręca na północny, woda się wygładza, wychodzi słońce i temperatura wzrasta do 20°C. Żeglując przy słabych i przeciwnych wiatrach ostatnie 400 mil, w dniu 23 grudnia około południa wchodzimy na metę w Sydney.



„Copernicus” widziany z masztu (fot. B. Tarnacki)

Na tym etapie zajmujemy 11. miejsce. Start do trzeciego etapu ma nastąpić 26 grudnia. Komisja regatowa, pod naciskiem kapitanów jachtów, komunikatem przenosi start na 28 grudnia. Wigilię spędzamy na kolacji zorganizowanej przez ambasadę polską w Sydney. Następane trzy dni zajmuje nam naprawa topu grotmasztu, przegląd jachtu oraz załadunek żywności i paliwa.

Startujemy do najdłuższego etapu z Sydney do Rio de Janeiro (8400 Mm). Mam małą satysfakcję, że po starcie do zachodu słońca prowadzimy stawkę startujących jachtów. Kierujemy się na południowy wschód, zostawiając Nową Zelandię po lewej burcie. Po pierwszym, niezbyt silnym sztormie okazuje się, że nie mamy naftę do prymusa. Rurka igelitowa łącząca zbiornik z kuchenką zsunęła się z króćca i nafta znalazła się w zęzie. Czekamy około trzech miesięcy żeglugi bez ciepłych posiłków. Ratuje nas trochę około 2,5 litra nafty, która nie zmieściła się do zbiornika i pozostała w bańce. Etap ten przebiega w miarę spokojnie. Do przylądka Horn podchodzimy od północnej strony wyspy Diego Ramirez. W dniu 5 lutego o godzinie 17.30 odnotowujemy trawers Hornu, widząc groźną skałę z odległości 8 mil morskich przy wietrze z południa o sile 35 węzłów. Stawiamy

banderę i wypijamy razem z Neptunem po kieliszku whisky podarowanej nam na tę okazję przez Zdzisława Krzyżańskiego jeszcze w Polsce.

Za rufą pozostaje Pacyfik, przed nami przyjazny już Atlantyk. W dniu 16 lutego odnotowujemy rekord dobowego przelotu. Przy wietrze 9°B, na pełnym grocie, z dużą genuą na spinakerbomie, od jednej kulminacji Słońca do drugiej przebyliśmy 227 mil morskich. Na metę w Rio wchodzimy 23 lutego, zajmując na tym etapie 12. miejsce. Mamy około dwóch tygodni na odpoczynek i relaks. W czasie naszego pobytu odbywa się słynny karnawał w Rio, w którym czynnie uczestniczymy.

Postój w Rio szybko mija i w dniu 6 marca startujemy do ostatniego etapu: Rio–Portsmouth (6400 Mm). Na metę w Portsmouth wchodzimy 24 kwietnia. Wita nas na kilka mil przed metą admirał Steiner, główny organizator regat. Przy powitaniu nawiązuje do słów wypowiedzianych przed startem do regat: „Wierzyłem, że wrócicie zdrowi i cali do Portsmouth, że będę was tu witał, ale nie wierzyłem, że zdążycie na czas przed zamknięciem linii mety, ponieważ według mojej oceny takiej szansy nie mieliście, byliście jachtem zbyt małym”. Cieszą nas te słowa, cieszy nas serdeczne powitanie przez inne jachty, ambasadę polską, komandora klubu i moją żonę. Cieszy nas fakt, że ten morderczy wyścig szczęśliwie się skończył.

Po kilku dniach postoju wracamy razem z „Otago” do kraju. Wchodzimy do Nowego Portu wieczorem 16 maja 1974 roku, a 17 maja przechodzimy do Gdańska, gdzie nad Motławą witają nas władze i tłumy mieszkańców Wybrzeża. W gdańskim ratuszu otrzymujemy srebrne medale za wybitne osiągnięcia sportowe. Na drugi dzień przypływamy jachtem do Gdyni. 2 lipca udajemy się samolotem na uroczyste zakończenie regat i wręczenie nagród. Otrzymujemy z rąk księcia Filipa puchary za „dobrą pracę żeglarską”.

Ostatecznie zajęliśmy 11. miejsce na 17 startujących jachtów. Przepłynęliśmy 32 000 mil morskich ze średnią prędkością 6,5 węzła. Opłynięcie trasy z Portsmouth do Portsmouth zajęło nam 204 dni, 19 godzin i 47 minut.

Zygfryd Perlicki

Dane techniczne:

Kadłub drewniany o długości całkowitej 13,70 m, szerokości 3,72 m, zanurzeniu 2,14 m. Ożaglowanie typu jol, powierzchnia ożaglowania podstawowego 80 m².

„Gedania”

Kapitan: Dariusz Bogucki

Opłynięcie przylądka Horn na „Gedanii” nie było celem samym w sobie, lecz wynikało w sposób naturalny z koncepcji wyprawy żeglarskiej będącej kontynuacją polskiej eksploracji polarnej, w której wyprawy organizowane w Yacht Klubie Stoczni Gdańskiej miały istotne znaczenie.

Tym razem zamierzaliśmy opłynąć obie Ameryki w jednym okrążeniu. Jacht miał wyruszyć z początkiem lata, sforsować Przejście Północno-Zachodnie we wrześniu i opłynąć Horn wiosną następnego roku.

Klubowe wyprawy polarne były organizowane pod banderą i z życzliwą pomocą Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej, tak więc jesienią 1973 roku przedstawiłem plan tej nowej wyprawy zarządowi klubu, który upoważnił mnie do prowadzenia starań o środki na zrealizowanie tego zdawałoby się nieosiągalnego zamierzenia. Aby uzyskać mandat do starania się o środki, wyprawie nadano nazwę „Wyprawa do obu Ameryk” i wytyczono cel w postaci pierwszej w historii światowego żeglarstwa próby opłynięcia obu Ameryk oraz przyjęto zadania naukowe, które miały być wykonywane na zlecenie Polskiej Akademii Nauk.



J. kpt. ż.w. Dariusz Bogucki (fot. K. Kamiński)

Nie wchodząc w szczegóły podaję, że dzięki życzliwości i pomocy ludzi z różnych instytucji i przedsiębiorstw, związanych z gospodarką morską, udało się doprowadzić zamierzenie do pełnej realizacji.

Zaprojektowany przez Ryszarda Langerę jacht, do którego dokumentację wykonało biuro konstrukcyjne Stoczni Gdańskiej, został zbudowany w Stoczni Gdańskiej. Wodowanie odbyło się w maju 1975 roku, a wyposażenie i próby morskie trwały do końca czerwca tegoż roku. Podczas wodowania jacht otrzymał nazwę „Gedania”.

Liczba załogi ustalona została na dziewięć osób. Uznaliśmy to za wystarczające. Skład osobowy dobierany był stopniowo, przy czym trzon stanowili członkowie wypraw polarnych, nowi zaś mieli za sobą duże doświadczenie z wyprawy na „Konstantym Maciejewiczu” wokół Hornu. Poza kapitanem byli to: Ludwik Balcer, Jerzy Jaszczuk, Zdzisław Rawicki, Wojciech Wierzbicki, Edward Zimmermann, Eugeniusz Moczydłowski, Marian Wasilewski, Andrzej Puto.

Sprzęt i wyposażenie dobierano nie tylko pod kątem potrzeb oceanicznej żeglugi, ale też ze względu na żeglugę w lodzie i ewentualną konieczność przetrzymywania w lodach. Zapasy żywności zabrano w ilości wystarczającej na okres całego roku. Były to niemal wyłącznie konserwy lub produkty suszone. Jako ciekawostkę można podać, że wśród zapasów znalazła się beczka solonych śledzi, beczka kiszonej kapusty i beczka golonki odpowiednio zapiekowanej, a także wystarczająca ilość chleba w puszkach.

Wyprawa wyruszyła z Gdańska 3 lipca 1975 roku i zatrzymując się po drodze w Malmö, Aberdeen i Kirkwall, dotarła w połowie sierpnia do Godthåb na Grenlandii. Stamtąd Cieśniną Davisa i Morzem Baffina wyprawa dotarła do cieśniny Lancaster, która jest już częścią Przejścia Północno-Zachodniego. Do osady Resolute Bay, leżącej w jednej trzeciej długości Przejścia, dotarto w końcu sierpnia. Niestety, władze kanadyjskie zabroniły wyprawie dalszego forsowania Przejścia i zmusiły ją do zawrócenia. Aby wykorzystać trwający jeszcze sezon żeglugowy, wyprawa, po opuszczeniu wód kanadyjskich, skierowała się do Thule w północnej Grenlandii.

Ten najdalej na północ wysunięty punkt drogi osiągnięto w początku września, a w połowie września „Gedania” była już w St. John's na Nowej Fundlandii.

Dalsza droga na południe prowadziła przez Nowy Jork i Miami w Stanach Zjednoczonych, Isla Longa na Bahamach i archipeląg San Blas do Kanału Panamskiego, gdzie dotarto w połowie grudnia. Po wpłynięciu na Pacyfik wyprawa zatrzymała się podczas świąt Bożego Narodzenia na wy-



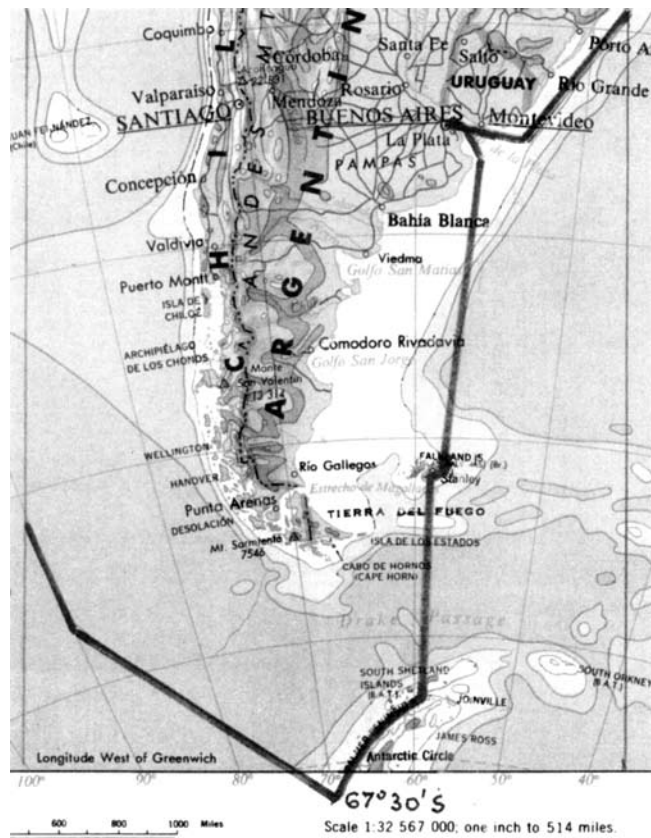
„Gedania” w rejsie wokół obu Ameryk w drodze na Horn (z archiwum wyprawy)

spach Galapagos, a w połowie stycznia 1976 roku zrobiono postój w Callao w Peru.

Etap wyprawy, w którym miało nastąpić opłynięcie Hornu, rozpoczął się w Callao, w Peru, 7 lutego 1976 roku, a zadaniem podstawowym tego etapu było dotarcie do Antarktydy.

Na podstawie analizy map pogodowych Południowego Pacyfiku wyznaczona została trasa prosto na południe korytarzem względnie dobrej pogody, ale odsuniętym od kontynentu Ameryki Południowej o około 700 mil morskich.

Wybór trasy okazał się trafny, bo dopiero niemal na trawersie Hornu wiatr zaczął tężeć tak, że w ciągu kilku godzin wzrósł do pełnego sztormu, a później huraganu. Przez niemal dwa dni prędkość wiatru oscylowała w pobliżu



Droga jachtu „Gedania” wokół Hornu

Kiedy sztorm zelżał, podjęto bardziej normalną żeglugę pod marszowymi żaglami, ale trudność stanowiło określenie pozycji, bo nie było możliwości dokonywania obserwacji astro, bliskość bieguna magnetycznego zaś powodowała niestabilną pracę kompasu. Pojawiły się już góry lodowe i z rzadka – na szczęście – pola paku lodowego. Nie było tu jasnych, znanych z Arktyki nocy, tylko smolista nieprzenikniona ciemność, więc żegluga w tych warunkach była koszmarem.

Dlatego też ledwo zaznaczono fakt, że „Gedania” dotarła do koła podbiegunowego, a było to przecież pierwsze w historii pojawienie się polskiej bandery tak daleko na południu. Dzień później, to jest 6 marca 1976 roku, rzucono kotwicę przy angielskiej stacji polarnej na Wyspie Adelajdy. Okazało się, że „Gedania” była pierwszym jachtem, który do tej stacji dotarł. Następnego dnia, po dramatycznej obronie jachtu przed atakującym go zwartym polem lodowym, ruszono w dalszą drogę.

100 węzłów. Jacht niósł jedynie minimalny fok sztormowy i z trudem znosił nieustanne uderzenia ogromnych fal, zalewających pokład i powodujących dramatycznie silne kołysanie. Dwukrotnie też jacht znalazł się masztami w wodzie, ale takielunek wytrzymał i maszty nie ucierpiały. Była to bardzo ciężka żegluga, sternicy zmieniali się co godzina, a w rozkołysanym, zimnym i mokrym wnętrzu o godzinnym odpoczynku nie było w ogóle mowy. Dramatyzm sytuacji potęgował fakt, że w miarę posuwania się na południe wzrastało zagrożenie powodowane górami lodowymi, a radar, uszkodzony zresztą, i tak, w tych warunkach, byłby zupełnie nieużyteczny. Jednak zarówno jacht, jak i załoga zniosła naprawdę ciężki sztorm zupełnie dobrze.



Załoga „Gedanii” (fot. B. Nieznański)

Okrażanie południowego cypla Wyspy Adelajdy było zarazem zakończeniem drogi na południe i od tego momentu zaczęła się droga powrotna. Lawirując między mniej lub bardziej gęstymi polami lodowymi, omijając co krok góry lodowe, wędrowano przesmykami pomiędzy Ziemią Grahama, czyli kontynentem Antarktydy a kolejnymi grupami wysp, kierując się ku amerykańskiej Palmer Station.

Gdzieś w cieśninie Matha Strait w dniu 8 marca 1976 roku „Gedania” przekroczyła południk Hornu, ale żegluga w tym momencie była tak trudna ze względu na gęsty lód, że minięcie Hornu nie zostało nawet zauważone.

Jako znaczące zapisało się dopiero podejście następnego dnia do amerykańskiej Stacji Palmera położonej na wyspie Anver, gdzie można było spokojnie wypocząć, stawiając jacht przy niewielkim, ale bezpiecznym pirsie. W dalszej drodze wyprawa wpłynęła do wnętrza ogromnego krateru wyspy Deception, aby udzielić pomocy belgijskiemu jachtowi „Trismus” uszkodzonemu przez lody. Postój ten trzeba było przerwać po paru

godzinach, bo zaczęła się śnieżna zawieja i sztorm tak silny, że kotwica nie mogła utrzymać jachtu.

Ostatnim postojem przed opuszczeniem Antarktyki była wizyta w rosyjskiej Stacji Bellingshausena na Wyspie Króla Jerzego w archipelagu Szetlandów Południowych.

W dalszą drogę wyruszone 14 marca 1976 w o wiele lepszych warunkach, bo w tym czasie pogoda bardzo się poprawiła i taka towarzyszyła nam już przez całą drogę do Stanley na Falklandach. Etap ten zakończył się 20 marca 1976 roku. Ponieważ zadaniem tego etapu było dotarcie do brzegów Antarktydy, więc droga wokół Hornu miała nietypowy charakter, bo nie prowadziła Cieśniną Drake'a, lecz przez wody leżące między brzegiem Antarktydy a grupami wysp Biscoe, Palmera i Szetlandów Południowych. Dlatego też można w tym okrążaniu Hornu wyodrębnić trzy charakterystyczne momenty. Pierwszy to osiągnięcie w drodze na południe szerokości geograficznej Hornu po stronie zachodniej, czyli na Pacyfiku, co miało miejsce 28 lutego 1976 roku na pozycji 55°59'S, 88°21'W. Drugi to przekroczenie południka Hornu 8 marca na pozycji 66°41'S i 67°16'W, a trzeci to osiągnięcie w drodze na północ szerokości geograficznej Hornu już na Atlantyku na pozycji 55°59'S i 58°28'W, 18 marca 1976 roku. „Gedania” przebyła w tym czasie 2080 mil morskich.

Nie odnosząc się tutaj do całości wyprawy do obu Ameryk, a tylko do opisanego wyżej etapu, za niewątpliwe osiągnięcie można uznać:

- pierwsze i jedyne dotąd w dziejach polskiego żeglarstwa dotarcie za koła podbiegunowe w jednej wyprawie na tym samym jachcie i z tą samą załogą;
- dziewicze w skali światowej sforsowanie jachtem przesmyków między wyspami antarktycznymi a kontynentem Antarktydy;
- wizytowanie w jednej podróży jachtem trzech stacji polarnych;
- szóste polskie opłynięcie jachtem przylądka Horn.

Dariusz Bogucki

Dane techniczne:

Długość jachtu wynosi 20,7 m, szerokość 5,4 m, zanurzenie 3,1 m, powierzchnia ożaglowania typu szkuner sztakslowy 200 m², silnik napędowy o mocy 66 KW, zespół prądotwórczy 2,3 KW.

Kształt kadłuba dobrano tak, by przy szacowaniu dobrych walorów prędkości i dzielności morskiej mógł skutecznie i bezpiecznie operować w lodach. Jacht mógł zabrać 3,5 t zapasów i sprzętu, 7,5 t paliwa, 0,9 t nafty i 2,5 t wody, a pomieszczenia przewidziano dla maksymalnie 16 osób załogi.

„Dar Przemysła” Kapitan: Henryk Jaskuła

12 czerwca 1979 roku opuścił basen jachtowy w Gdyni s/y „Dar Przemysła” z samotnym kapitanem Henrykiem Jaskułą na pokładzie. Przed dziobem olbrzymia wokółziemska trasa. Najkrócej można to określić następująco: port wyjścia Gdynia, port wejścia Gdynia. Inaczej mówiąc, pierwszy i jak dotąd jedyne w dziejach polskiego jachtingu wokółziemski rejs klasyczną trasą w wysokich szerokościach południowych. Kapitan Jaskuła mówił o tej wyprawie krótko: „Solo non stop”. Słowa dotrzywał.



J. kpt. ż.w. Henryk Jaskuła

Długa była droga tego żeglarza do jachtu i wymarzonego, jak sam pisze w swoich wspomnieniach, samotnego wokółziemskiego rejsu bez zawijania do portu. Przypomnieć należy, że przygodę pod żaglami rozpoczął już jako dojrzały, nie pierwszej młodości mężczyzna. Jednym z najważniejszych sprawdzianów był wcześniejszy 90-dniowy rejs na s/y „Euros” z Buenos Aires do Helu. Później lata starań przeplatane nadzieją i goryczą jej utraty na drodze do własnego jachtu.

9 lipca „Dar Przemysła” wychodzi z kanału La Manche na Atlantyk. Jak wspomina żeglarz, „na pierwszym oceanie okazało się, że nieczynna jest radiostacja. Nie brakowało też kłopotów z samosterem”. 12 sierpnia „Dar Przemysła” przeciął równik na 24° długości zachodniej. 17 września „Dar Przemysła” minął południk Przylądka Dobrej Nadziei. Jaskuła



„Dar Przemysła” w morzu

żegluję 227 mil morskich na południe. 18 września rankiem jacht znajduje się na trawersie przylądka Agulhas w odległości 240 mil morskich, wpływając na Ocean Indyjski. Był to 99. dzień od opuszczenia Gdyni. Żegluga z południowego Atlantyku na południowy Ocean Indyjski przebiegała w sztormowej pogodzie. Szczęśliwie nawałnice nie trwały zbyt długo.

Ocean Indyjski powitał samotnika ciężkim sztormem ze wschodu. Idąc maksymalnie blisko ciężkiej wichury „Dar Przemysła” został „wepchnięty” w „ryczące czterdziestki”. Gdy nieco zelżało, Jaskuła zmienił hals, aby wrócić – jak sam mówił – do „cieplejszych szerokości”. Tam spotkał radziecki frachtowiec „Fiolent”. Ten statek przekazał wiadomość do Gdyni-Radio. Potem, przez następnych sześć miesięcy żeglarz nie dał o sobie znaku życia.

Ocean Indyjski przesładował żeglarza przez 21 dni (24.10–14.11.1979) przeciwnymi wiatrami ze wschodu, przeplatany ciszami.

15 listopada „Dar Przemysła” przeciął południk przylądka Leeuwin w odległości 522 mil morskich na południe, 12 dni później zaś – 27.11.1979 minął trawers przylądka South-East na Tasmanii, wychodząc na Pacyfik. Przepłynięcie Oceanu Indyjskiego zabrało żeglarzowi 70 dni (6371 Mm).

Ocean Południowy trzymał „Dar Przemysła” w umiarkowanych, jak na te szerokości, wiatrach z północnego wschodu, co zmusiło Jaskułę do żeglugi w zimnych „pięćdziesiątkach”, podczas gdy marzył o cieplejszych strefach. Wiosenny kaprys największego z oceanów miał swoje dobre strony. Zmuszał nawigatora do żeglugi niemal po ortodromie. Łaskawy Pacyfik wymierzył samotnikowi dwa ciosy – ciężkie sztormy 4 i 6 stycznia. Jeden uszkodził samoster, drugi wyłamał jarzmo spinakerbomu. Siłę sztormów ocenił żeglarz na 12°B. Oba uderzyły w „Dar Przemysła” już dość blisko Hornu...

Kapitan Jaskuła opracował dwa warianty opłynięcia Nieprzejednanego. Pierwszy zakładał, iż w ciężkich warunkach popłynie daleko na południe, lewą burtą minie Diego Ramirez, a potem Cabo de Hornos. Chciał jednak spojrzeć na „posępnego starca” z bliska.

Dopiero 11 stycznia żeglarz dwukrotnie łapie pozycję astronomiczną. Był 290 mil morskich na południowy zachód od Hornu, miał swobodę manewru.

Oto jego krótka relacja:

„13 stycznia trawers Diego Ramirez. Był to pierwszy ląd, jaki zobaczyłem po 166 dniach żeglugi od archipelagu Zielonego Przylądka. (...) I wreszcie... Po południu... zaczęło się przejaśniać... Godz. 17.00. Dmucha WNW 5°B. Idę pełnym baksztagiem z prędkością 5 węzłów pod samym grotem na jednym halsie... Godz. 18.00. Widzę Horn i mgła się rozstąpiła, czyniąc widoczną całą grupę Hermite. Wszystkie szczyty przybrały ciemny odcień, jeden Horn dostojny na uboczu, samotny, świeci się na złoto swoją południową ścianą... Długo patrzyłem przez lornetkę. Rasowa ściana. Tam można by wytyczyć szereg dróg wspinaczkowych. Kocham Cię Hornie, jesteś najpiękniejszą skałą na styku dwóch oceanów”.

Dokładnie na trawersie Hornu „Dar Przemysła” znalazł się 14 stycznia 1980 roku o godzinie 5.00 GMT w odległości 8 mil morskich.

Żegluga w „górze globusa” przebiegała różnie. Bywało, że w ciężkich sztormach, jak to na południowym, później środkowym, wreszcie północnym Atlantyku. 13 lutego 1980 roku „Dar Przemysła” o godzinie 24.00 GMT zamyka wokółziemską pętlę na pozycji: 27°50’S i 24°20’W. W tym miejscu jacht znajdował się 25 sierpnia 1979 roku o godzinie piątej. 172 dni i nocy zajęło opłynięcie świata...

Już 24 marca jacht przeciął równik (na długości 28°03’W). 21 kwietnia Jaskuła wchodzi do kanału La Manche, 9 maja mija Skagen, dobę później wpływa na Bałtyk, aby 21 maja 1980 roku o godz. 13.19 wejść do portu jachtowego w Gdyni, do której powrócił po 344 dniach żeglugi. Za rufą zostały 32 tysiące mil morskich. Kapitan Jaskuła gromko zawołał, gdy cumy zostały odebrane: „Polsko kochana, twój syn powrócił!!!”.

Zbigniew Urbanyi

Dane techniczne:

Zbudowany w Stoczni Jachtowej im. Conrada-Korzeniowskiego w Gdańsku drewniany jacht o długości 14,20 m, szerokości 3,72 m, ożaglowaniu typu kecz. Zatonął 20 grudnia 1987 roku po uderzeniu w rafę u wybrzeży Kuby.

„Wojewoda Pomorski”

Kapitan: Wiesław Rakowski



J. kpt. ż.w. Wiesław Rakowski

Parmelia Race – regaty „Parmelii” bardzo mało znane w Polsce, w kołach żeglarskich świata miały swoją rangę. Rozegrano je na trasie Plymouth–Kapsztad (I etap), Kapsztad–Gage Roads, czyli reda Fremantle nieopodal ujścia Swan River (Rzeki Łabędziej) w Zachodniej Australii.

Regaty postanowiono rozegrać z okazji 150-lecia zasiedlenia przez cywilnych Anglików właśnie współczesnego Fremantle oraz Perth, obecnie stolicy Zachodniej Australii. Historyczna „Parmelia” osiągnęła cel 2 czerwca 1829 roku.

W 150-lecie wydarzeń na historyczny szlak popłynęli żeglarze, w tym Polacy, członkowie Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku, jednego z najbardziej zasłużonych polskich klubów. Akademicy dysponowali znakomitym jachtem, któremu nadano historyczną nazwę „Wojewoda Pomorski”.

Kapitan jachtu Wiesław Rakowski (j. kpt. ż.w.) dobrał sobie następującą regatową załogę: j. kpt. ż.b. Janusz Nadolny-Zawadowicz – I oficer, j. kpt. ż.b. Roman Parchocewicz – II oficer, j. st. m. Marek Lamparski – III oficer oraz j. st. m. Jerzy Bulkowski, j. st. m. Jerzy Jerzman, sternicy jachtowi Grzegorz Geppert, Marek Gosieniecki.

Regaty „Parmelii” rozgrywane są w dwóch oddzielnych klasach: IOR oraz Otwartej. Po siedmiodniowym postoju pod Górą Stołową, do drugiego etapu wystartowało 14 jachtów. „Wojewoda Pomorski” uzyskał najlep-



„Wojewoda Pomorski” – odpoczynek na mecie (fot. K. Kamiński)

szy rzeczywisty czas na burzliwej trasie południowego Oceanu Indyjskiego – 26 dni, 16 godzin, 12 minut.

Ostatecznie po wszystkich przeliczeniach „Wojewoda Pomorski” zajął siódme miejsce w klasyfikacji generalnej, lecz był na całej, liczącej ponad 12 tysięcy mil morskich trasie jachtem najszybszym.

W dniu 6 grudnia 1979 roku „Wojewoda Pomorski” opuszcza Fremantle i żegluje ku przylądkowi Horn. Po drodze cumują w Auckland, największym porcie i mieście Nowej Zelandii.

Z Auckland wychodzą w siódmkę. Pierwszy i trzeci oficer dalej nie płyną. Jeden wrócił do Polski samolotem, drugi ożenił się z piękną Nowozelandką.

Pacyfik nie oszczędzał „Wojewody Pomorskiego”. Żeglowali w huraganach, na szczęście z dobrych kierunków, a olbrzymie fale atakowały jacht i sterników.

W najcięższych warunkach akademicka załoga doskonale dawała sobie radę, żeglując w ślizgu z prędkością dochodzącą do około 20 węzłów.

Po miesięcznej niemal żegludze, 21 lutego znaleźli się około 30 mil morskich na zachód od Hornu. Popłynęli na północ, aby zbliżyć się do

przyłądka. W odległości 2–3 mil od wysp, osiągnęli trawers Hornu. Z lewej od dziobu widać już wyspę Deceit. Wtedy rodzi się pomysł wręcz szalony: pogoda jest dobra, opływamy wyspę Horn, aby zobaczyć legendarną skałę od tyłu. Zwrot na kontrkurs. Gna ich teraz zachodni wiatr o sile 7°B. Potem wiatr ucieka w patagońskie kanały, ale na północy rośnie złowroga czarna chmura. Wichura uderzyła z zachodu. Oni płynęli na północny wschód, mając teraz Horn po prawej burcie. Wchodzą w zatokę San Bernard. Niektórzy sugerują zwrot i ucieczkę z tym wiatrem na Atlantyk. Gwałtowny deszcz przysyłania przylądek oglądany teraz od... północy. Po raz pierwszy polscy żeglarze okrążają Isla de Hornos od północy. Jest bardziej płaska. Wieczorem są już „za zakrętem”. Minęli trawers Barnewelt, płyną na Atlantyku.

Najpierw cumują w Buenos Aires, potem w Rio de Janeiro. Dalej Salvador, Las Palmas i Kilonia.

29 czerwca, po 330 dniach żeglugi, „Wojewoda Pomorski” zacumował w Gdyni, kończąc jedną z najwspanialszych wokółziemskich polskich wypraw klasycznym szlakiem w wysokich szerokościach południowych.

Jacht przepłynął 33 266 mil morskich.

Zbigniew Urbanyi

Dane techniczne:

Zbudowany w 1974 roku, typ „Conrad 54”, konstruktor Ryszard Langer. Długość 16,70 m, szerokość 4,65 m, powierzchnia ożaglowania podstawowego 120 m², liczba załogi 12 osób. W 1998 roku wyremontowany i sprzedany prywatnym armatorom, przyjął nazwę „Lady B.”.

„Wojewoda Koszaliński”

Kapitan: Ryszard Wabik



J. kpt. ż.w. Ryszard Wabik

Wybrzeże Środkowe żeglarsko znajduje się niejako w cieniu potężnych sąsiadów – na zachodzie Szczecin, a „po prawej burcie” króluje Trójmiasto. Żeglarze koszalińscy w 1976 roku siłami społecznymi zbudowali prototypowy jacht „Wojewoda Koszaliński”. Niezbyt ładny, ale niezwykle bezpieczny i dzielny statek sportowy. Członkowie Klubu Morskiego „Tramp” w Koszalinie postanowili popłynąć na nim do portów wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej. O tym, że podejmą próbę opłynięcia Hornu z Atlantyku na Pacyfik – wiedzieli tylko najbardziej wtajemniczeni. Załogę jachtu stanowili: j. kpt. ż.w.

Ryszard Wabik – kapitan wyprawy, j. st. m. Elżbieta Lisowska – I oficer, j. st. m. Józef Błaszczuk – II oficer, j. st. m. Teodor Neumann – III oficer/załoga, j. st. m. Jan Michalski – załoga/III oficer, st. j. Andrzej Łuczka – załoga, st. j. Wiesław Boczkowski – załoga.

Wypłynęliśmy z Darłowa 23 września 1981 roku i poszliśmy przez Kanał Kiloński do Plymouth. Po drodze przytrzymał nas trzy dni w kanale La Manche pierwszy zachodni sztorm. W rezultacie postój w Plymouth to dla załogi szycie żagli, naprawa świateł nawigacyjnych, usiłowanie naprawienia radaru, przegląd olinowania, jednym słowem praca i suszenie ciuchów.

Z Plymouth skok do Vigo. Płyniemy, traktując z szacunkiem Biskaje, czyli odchodząc poza południk 10°W, aby następnie zawrócić na południe. Idąc takim łukiem cieszymy się z napotykanymi silnymi wiatrów północno-zachodnich i zachodnich, dających naszemu ciężkiemu jachtowi prędkość, która zachęca do zabawy pierwsze napotkane delfiny.

Port jachtowy Vigo – splachetek wody zapchany jachtowym drobiazgiem. „Wojewoda” ostrożnie cumuje przy samym wejściu do burty wychuchanego i codziennie sprzątanego milionerskiego motorowca. Pierwsze onieśmienie mija szybko pod wpływem radosnych okrzyków bosmana, który deklaruje się jako wielki nasz przyjaciel. To hiszpańskojęzyczny kapitan Henryk Jaskuła pozostawił w Vigo i dalej w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich przyjaciół tak serdecznych, że przyjaźń ich przenosi się na wszystkich ziomków Kapitana. Z Vigo do Lizbony mamy dobre silne wiatry, jest coraz cieplej. W Lizbonie porty jachtowe są zbyt płytkie dla „Wojewody”. Stajemy w basenie rybackim Doca Pesca.

Z Lizbony do Las Palmas na Gran Canarii idziemy pięć dni z wiatrem N-NE 5–6°B.

Nasz jacht lubi taką siłę wiatru.

Wyspy Kanaryjskie są przystankiem wypoczynkowym, spędzamy na nich dwa tygodnie, zachodząc jeszcze do Santa Cruz i Los Cristianos na Teneryfie oraz do San Sebastian na Gomerze.

Z Gomery na Wyspy Zielonego Przylądka, do portu Mindelo na São Vicente, idziemy osiem dni, stąd 24 listopada wychodzimy w kierunku Rio de Janeiro.

Nie mamy na tym odcinku szczęścia do pasatu. Żegluga przebiega w słabych zmiennych wiatrach z kierunków NE-E-SE, przy przelotnych deszczach z przelotnymi szkwałami. Po niebie chodzą ciężkie, groźne chmury. Sceneria szczególnie dramatyczna bywała nocą: wiatru niewiele, cisza, ciemno aż czarno i niebo rwane błyskawicami.

Równik przekraczamy 4 grudnia na długości 29°55'W. Jest dosyć zimno, wiatr 5–6°B. Po 21 dniach żeglugi 15 grudnia 1981 roku weszliśmy do Rio de Janeiro. W Rio spędzamy święta i Nowy Rok. Przeżywamy szok i mocne uderzenie „ichnich publikatorów” na ogłoszenie u nas stanu wojennego. Dla nas ten szok w pierwszej chwili objawia się tym, że nie chcą nam przedłużyć wiz brazylijskich, bo spóźniliśmy się pięć dni! Nasze wizy uzyskane w konsulacie w Gdyni straciły ważność 9 grudnia. Załatwianie tej sprawy za pośrednictwem naszej ambasady w Brazylii przy czynnej



Żałoga „Wojewody Koszalińskiego” na pokładzie

i bardzo życzliwej pomocy przedstawicielstwa handlowego w Rio, wymagało dużo czasu, energii i zabiegów. Niestety także pieniędzy.

Po wyjściu z Rio: Santos – Montevideo – Buenos Aires – Mar del Plata i Puerto Deseado – to kolejne etapy drogi na południe, zbliżające nas do celu. Najdłuższy, bo dwutygodniowy postój w Buenos Aires (27 stycznia – 10 lutego 1982). Kolejny przegląd jachtu, remonty i konserwacje. A popołudniami spotkania z Polonią i zwiedzanie miasta – na ile siły w nogach i niezasobne kieszenie pozwalają.

W Mar del Plata trzy dni postoju wypełnione szczelnie przez mieszkających tam polonusów. Są tak serdeczni i tyle chcieliby nam pokazać, i tyle chcieliby od nas usłyszeć, że bardzo żał opuszczać gościnnych ludzi i miasto. Ale jest już 16 lutego, przed nami „czterdziestki” i „pięćdziesiątki”, i jeśli chcemy być przy „Nieprzejednanym” w optymalnym okresie, to najwyższy czas ruszać.

Do Puerto Deseado wchodzimy pilotowani przez dwa czarno-białe delfiny. Puerto Deseado, mała senna miejscina, niewiele atrakcji może

ofiarować przybyszom – kilka ulic dzielących miasto na regularne kwadraty, dom towarowy, kilka sklepów, kino, kościółek i to wszystko. Bardziej ciekawi nas okolica, płaska monotonna patagońska pampa w brązowożółtym kolorycie lata, o najwyższych wzniesieniach rzędu 100–150 m n.p.m. Z meandrującą Rio Deseado wabi na jakąś chociaż jednodniową wycieczkę, ale ani czasu, ani możliwości. Bierzymy paliwo i zbieramy się do drogi.

W policji, czyli w straży wybrzeża (bo to tutaj to samo), bardzo dokładnie wypytyują o naszą dalszą trasę. Gdy mówimy, że Horn, indagacja staje się jeszcze bardziej szczegółowa. Wypytyują nas o wyposażenie nawigacyjne i środki bezpieczeństwa, o pojemność zbiorników paliwa i wody, ilości posiadanej żywności i mapy morskie. Nie bardzo podoba się im alternatywna trasa do Ushuaia. W półprywatnych rozmowach tłumaczą nam, że sytuacja w tym rejonie jest napięta, stały zatarg graniczny między Chile a Argentyną o wyspy pomiędzy Hornem a Ziemią Ognistą jest właśnie w fazie eskalacji. Na kanale Beagle trwa „przepychanka” okrętów wojennych. Brzmi to groźnie, szczególnie że nie mamy wiz chilijskich. Zresztą psychoza bliskiej wojny chilijsko-argentyńskiej towarzyszy nam już od Rio de Janeiro. A wojna była rzeczywiście blisko, dwa tygodnie za naszymi plecami, tylko kto przypuszczał, że o Falklandy!...

Z Puerto Deseado wyszliśmy 26 lutego. Z silnymi wiatrami przeważnie z kierunków N-NW wzdłuż Ziemi Ognistej, wykorzystując sprzyjające prądy – weszliśmy w południe 1 marca w cieśninę Le Maire. Wychodząc z jej gardzieli, otrzymujemy wiatr SW początkowo silny 8–6°B, potem słabnący do 3–2°B i przeciwny pływ. Halsujemy długie godziny, aby nie dać się wepchnąć z powrotem do cieśniny z jej bardzo silnymi wiatrami i prądami. Kolejne wachty pracowicie nanoszą pozycje na mapę, uważają za sukces, jeśli nie jest gorsza od poprzedniej. Udaje się nam pójść naprzód dopiero rano 2 marca, gdy wiatr odwraca się na północny i tęższe.

Wiatr jest nierówny – w ciągu dnia wieje 6–7°B, aby w następnej godzinie zelżeć do 5°B i znowu osiągnąć 6–7°B. Niepokoi nas spadający gwałtownie barometr. O 20.00 mamy prawy trawers Islas Barnevelt w odległości 3 mil.

Odślania się Horn. Wygląda wspaniale, groźny przyłodek w fantastycznym oświetleniu purpurowo zachodzącego słońca, niewidocznego, ale oświetlającego i podświetlającego frontowe chmury i samą skałę. Idziemy ze wschodu – wprost na tę świetlistość i purpurę zachodu. Barometr z 1014 hPa o godz. 4.00 zjechał na 985 hPa o 20.00 i ciągle jedzie do dołu. Wiatr się wzmacnia, jest zimno. O 22.00 prawy trawers Isla Deceit, barometr

wskazuje 982 hPa. Noc robi się smoliście czarna. O 23.20 identyfikujemy mrugające słabe światło jako Lm Cabo de Hornos, odległość 6 Mm, ale to już odczyt radarowy, jest ciemno.

Nie jesteśmy sami! Z lewej ukazują się światła pozycyjne jachtu. Usiłujemy nawiązać łączność, nie odpowiada. Oświetlamy żagle, w odpowiedzi oświetla swoje, idzie na wschód i szybko ginie nam z oczu. Z lewej dość daleko znowu światła – tym razem statek. Coś ludno na tym Hornie w ciemną, wietrzną noc. Od wyjścia z Puerto Deseado do cieśniny Le Maire nie widzieliśmy nikogo na oceanie, a tu jacht i statek. Ze statkiem kapitan nawiązuje łączność UKF-ką, to „Naiade” bandery RFN. Prosimy o przekazanie do kraju wiadomości o naszej pozycji. Nie otrzymujemy potwierdzenia, łączność się urywa.

3 marca 1982 roku o godz. 0.30 – trawers Cabo de Hornos ze wschodu na zachód! Barometr 979 hPa! Jeszcze ponad pół godziny idziemy kursem 260 z wiatrem północnym do 7°B. Kiedy przychodzi gwałtowna zmiana kierunku na zachód, szkwał o sile 8°B zrywa silnowiatrowy fok i zmusza do zmiany kursu na 060. Idziemy na Falklandy. Ostatecznie rezygnujemy z wejścia kanałami do Ushuaia. Wiatr słabnie, kręci, jakby znowu chciał przejść na N, ustala się po kilku godzinach na SW i rozdmuchuje na dobre.

Przychodzi zapowiadany przez barometr i chmury gwałtowny sztorm o sile do 10°B z NW, skręcający potem na W i SW. Ocean Południowy podnosi się szybko i wysoko. Jacht pod sztormowym fokiem i bezanem, a w nasileniach wiatru pod samym fokiem, świetnie sobie radzi, ale jest bardzo zimno i fala wchodzi do kokpitu.

Kolejne wachty schodzą skonane i przemoczone pomimo zakładania podwójnych sztormiaków i kilku warstw swetrów. Po trzech dobach sztorm przycicha i 7 marca rano wchodzimy do Stanley na Wyspach Falklandzkich.

Na redzie statek-baza „Kaszuby II” z Transoceanu. Okrzykujemy się i radośnie idziemy do portu. Musimy załatwić odprawę wejściową. Nie mamy wiz na Falklandy, a wizy brytyjskie też dawno straciły ważność. Na tych wyspach mieszkają ludzie morza – nie mamy żadnych problemów, możemy stać gdzie chcemy. Inna rzecz, że stać nie bardzo jest gdzie, jeden pomost zrujnowany, drugi zajmuje barka zbiornikowiec, przy którym stoimy. Ma stalową burtę z półokrągłą listwą odbojową na wysokości naszego nadburcia. Nie jest to postój bezpieczny. Ustalamy, że staniemy przy m/s „Kaszuby II”.



Ryszard Wabik i Elżbieta Lisowska

W czasie załatwiania formalności przychodzi nowe uderzenie sztormu. Kierunek wiatru dociska nas do barki i nabrzeża, fala tłucze jachtem, a nieszczęsna listwa staje się groźnym niebezpieczeństwem, ale przy tej sile i kierunku wiatru mowy nie ma o odejściu – musimy przetrwać. Odbijacze! Wpychamy między jacht a burtę barki wszystkie, jakie mamy i jeszcze wszystkie znalezione w pobliżu stare opony. Sztorm rozdmuchuje się do 12°B, na wiatromierzu „Kaszub II” kończy się skala, a my przez całą noc walczymy o jacht. Mieszkańcy Stanley, morski ludek, rozumieją sytuację i sami przynoszą nam dodatkowe opony. W południe 8 marca wiatr zmniejsza się na tyle, że możemy odejść i stanąć przy „Kaszubach II”. Wyszliśmy z opresji na szczęście tylko ze zgiętą listwą nadburcia i uszkodzonym światłem lewoburtowym.

Z Falklandów 30-dniowy skok do Recife, gdzie wchodzimy 10 kwietnia. Do szerokości 28°S idziemy szybko z mocnym wiatrem NW, przechodzącym dalej na NE i E. W szerokościach 28–25°S wiatry słabe, zmienne i cichsze. Mamy pełny zbiornik paliwa, ale zaczynają nas przesładować uciążliwe, niby drobne a pracochłonne awarie silnika. Staramy się go nie używać ponad konieczną potrzebę ładowania akumulatorów.

W Recife stajemy w porcie jachtowym Cabanga. Port płytki, przy niskiej wodzie leżymy na burcie z przechyłem do 30°. Wykorzystujemy to na czyszczenie i malowanie burt i częściowo podwodia.

Z Recife znowu 30-dniowy skok: idziemy na Azory, zatrzymując się tylko na dobę na wyspie Fernando de Naronha. Równik w kierunku na

północ przekraczamy 25 kwietnia na długości 31°23'W. Przeważają wiatry N-NE 4–5°B. W Horcie na wyspie Faial jesteśmy 19 maja.

Zgodnie z obyczajem międzynarodowego bractwa żeglarzy uwieczniamy się na murze nabrzeża i odsiadujemy swoje wino w barze „U Petera”, zwiedzamy miasto i wyspę. W dwa dni po nas przychodzi „Stormvogel”. Niespodzianka – kapitanuje na nim j. kpt. ż.w. Ziemowit Barański z Lublina.

Wychodzimy z Horty razem i odkładamy się każdy w swoją brudę.

Dziesięć dni idziemy do wejścia kanału La Manche – to około 1300 Mm, a sześć dni przez kanał do Boulogne – raptem około 300 Mm. Nie mamy w tym rejsie szczęścia do kanału – przedtem sztorm, teraz cisza i mgła.

Nareszcie, raniutko 8 czerwca Boulogne jest w zasięgu możliwości naszego silnika, z czego skwapliwie korzystamy. Bierzymy paliwo i czekamy na przełamanie się pogody. Przychodzi wiatr, przegania mgłę i 9 czerwca wieczorem wychodzimy z Boulogne. Morze Północne to już prawie jak w domu. Już tylko Bałtyk i 20 czerwca 1982 roku o 20.00 cumujemy w GPK w Darłowie.

Trudy 9-miesięcznego rejsu już za nami. Przepłynęliśmy 19 300 mil morskich. Następnego dnia, czyli 21 czerwca, czeka nas uroczyste przywitanie zgotowane przez władze wojewódzkie, kolegów-żeglarzy i rodziny. Następnego dnia, bo jak zwykle nie sprawdziły się terminy naszego przyścia. Czekano nas uroczyście w sobotę, przyszliśmy w niedzielę, wobec czego witaliśmy się w poniedziałek. Wcale nie zepsuło to nam przyjemności i wzruszeń powitania.

Rejs przebiegał na ogół w dobrych warunkach pogodowych. Średnia prędkość – około 4,8 węzła. Załoga dobrze znosiła długotrwałą rozłąkę z krajem i rodzinami w tym trudnym i skomplikowanym dodatkowo okresie. Nie chorowaliśmy. W rejsie nie mieliśmy żadnych poważnych awarii technicznych, zresztą we wszystkich portach poświęciliśmy dużo czasu i pracy konserwacji jachtu. „Wojewoda Koszaliński” okazał się bardzo dzielną jednostką, która znakomicie sprawdziła się w tym długim rejsie.

Elżbieta Lisowska

Dane techniczne:

Typ J-80, zbudowany w 1976 roku, długość 15,77 m, szerokość 5,27 m, powierzchnia ożaglowania 100 m², liczba załogi 10 osób.



„Dar Młodzieży”

Komendant: kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz



Kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz

Statek szkolny „Dar Młodzieży” powstał na początku burzliwych lat osiemdziesiątych. Zwodowany tuż przed stanem wojennym, w pierwszy daleki rejs do Japonii popłynął, gdy w kraju rządziła Wojskowa Rada Ocalenia Narodowego. Gdy planowano rejs do Australii, stanu wojennego już nie było, ale była polityczna i ekonomiczna mizéria. System się chwiał, ale jego rychłego upadku nikt jeszcze nie oczekiwał. W takich okolicznościach Australia zaprosiła „Dar Młodzieży” na huczne obchody 200-lecia białego osadnictwa i organizowane przez siebie regaty Tall Ships 1988, a kilku wielkich pasjonatów żeglarstwa

w kraju przekonało ówczesnych decydentów, żeby wykorzystać tę okazję i poprowadzić „Dar” najdłuższą i najtrudniejszą trasą.

Chociaż żaglowce przy kei wyglądają imponująco, ich właściwym środowiskiem jest morze, a prawdziwym sprawdzianem dalekie rejsy i silne sztormy. Im dłuższy rejs, im trudniejsza trasa, tym większy splendor spływa na statek i jego załogę. Okrążyć kulę ziemską południowym szlakiem, wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn, to ostatni krąg żeglarskiego wtajemniczenia. Od czasów, kiedy w Panamie przekopano kanał z Pacyfiku na Atlantyk, żagle zastąpiono silnikami spalinowymi, a z mórz zniknęły towarowe klipry i windjammy, przepłynięcie



Załoga „Daru Młodzieży” na Hornie (fot. J. Ulatowski)

z Oceanu Spokojnego na Ocean Atlantycki przez rejon „ryczących czterdziestek” i „wyjących pięćdziesiątek” jest wyzwaniem, które podejmuje niewielu. „Dar Młodzieży” jest jedynym, dorównującym wielkością dawnym towarowym żaglowcom statkiem, który śmiało stanął oko w oko z całą potęgą Oceanu Południowego, wypływając z Wellington w Nowej Zelandii do Buenos Aires w Argentynie i pokonując ten dystans bez użycia silników, tylko pod żaglami.

Najprawdopodobniej ostatni raz przed „Darem” wielkie żaglowce opłynęły przylądek Horn w 1949 roku. Były to słynne windjammery „Pamir” i „Passat”. Od tego roku kaphornowa brać narzekała na wciąż malejącą liczbę członków. Dlaczego? Hiszpański żaglowiec „Juan Sebastian de Elcano” do 1988 roku opływał świat siedem razy. Nigdy jednak trasa jego wokółziemskiej wędrówki nie wiodła wokół tej małej wysepki, tkwiącej na południowym krańcu Ameryki. W 1988 roku szeregi elitarniej, kaphornowej społeczności zostały wzmocnione o 163 nowych żeglarzy. 6 marca 1988 roku, o godzinie 7.15 czasu statkowego, przylądek Horn znalazł się na trawersie „Daru Młodzieży”.

To były wielkie dni. Cały czas myśleliśmy o tym magicznym punkcie, o tej nagiej skale gdzieś przed nami, zastanawialiśmy się, czy ją w ogóle zobaczymy, czy Ocean Południowy będzie dla nas łaskawy, czy też da nam w kość jak Atlantyk kilka miesięcy wcześniej w pobliżu Przylądka Dobrej Nadziei. Pogoda po wyjściu z Wellington była dobra, wietrzna, „Dar” połykał mile morskie, zbliżając się do Hornu w szybkim tempie. My odmierzaliśmy tygodnie według piątkowych kąpiele – tylko w piątki na krótko włączano prysznice, ponadczterdziestodniowy przelot z Wellington do Buenos Aires wymuszał oszczędność słodkiej wody. Chodziliśmy po pokładzie wzdłuż rozciągniętych relingów sztormowych, każdy z nas wiedział codziennie, ile jeszcze pozostało do przepłynięcia, żeby wreszcie móc zagwizdać na pokładzie i napluć na nawietrzną. Wymieniano informacje na temat Hornu, o tym, jak w 1937 roku komendant Konstanty Maciejewicz – legendarny „Macaj” – poprowadził tędy „Dar Pomorza”, o żaglowcach, które potraciły maszty, reje, które nigdy nie dopłynęły do Hornu, pokonane przez sztormy o niespotykanej w innych rejonach świata sile. Dla każdego z nas Horn miał też szczególne znaczenie – za nim była już prosta droga do kraju, do domu. Na statku czuło się jakieś napięcie, oczekiwanie, przycichły nawet narzekania na nie lubianego kurczaka, czy „psa rąbanego z budą” czyli ragout baranie. Najważniejszy stał się Horn.

Jeszcze kilkaset mil przed Hornem przekonaliśmy się, że opowieści o tym zakątku świata nie są przesadzone, na kilka dni przed minięciem przylądka „Dar Młodzieży” znalazł się w sztormie. Choćby ktoś użył najbardziej wyrazistych opisów, choćby starał się odmalować tę niesamowitą scenę jak najlepiej i jak najostrzej, i tak odda tylko nikłe wyobrażenie o żywiole, który opętał nas któregoś z pierwszych dni marca. Działy się rzeczy niebywale. Wiatromierz zakończył działalność na 12°B. Fale tworzyły prawdziwie górski krajobraz, dochodząc do 20 m wysokości. Jedno uderzenie fali przechyliło statek o około 60 stopni, wskazówki przechyłomierzy, wyskalowane do 55 stopni, zatrzymały się na końcu skali. Na zaledwie czterech spośród 25 żagli „Dar” osiągnął prędkość 16,6 węzła, pobijając swój dotychczasowy rekord. Dzwon pamiątkowy z solidną podstawą, stojący na półce w kapitańskim salonie, przeleciał z jednej burty na drugą i wybił dziurę w boazerii na wysokości kilkudziesięciu centymetrów nad półką. Szalupa ratunkowa, wisząca powyżej pokładu, przy największym przechyle zatańczyła przez chwilę na fali.

Owego dnia zrobiono prawdopodobnie kilka tysięcy zdjęć. Największym powodzeniem cieszyło się ujęcie pokazujące, jak reling lewej burty



Tuż przed Hornem (fot. A. Kalesky)

nurza się cały w wodzie, gdy statek kładł się na burtę. Ktoś uchwycił moment zwijania porwanego żagla, na jednej rei pracowało jednocześnie 32 żeglarzy. Olbrzymie emocje towarzyszyły stawianiu czwartego żagla rehowego. „Pierwszy” dostał na to pozwolenie Komendanta. Do jednego szota stanęły dwie, prawie kompletne wachty – około 70 ludzi. Ci, którzy przy przechyłach stali zbyt blisko relingu, nasiąknęli doszczętnie słoną wodą. Największego pecha miał bosman Benek, którego fala przykryła dwukrotnie, aż po czubek głowy, on w rewanżu pokazał morzu gest Kozakiewicza. I wszystko było dobrze, fajnie, romantycznie i z humorem, dopóki nie przyszła FALA.

Stałem wtedy schowany od wiatru za nadbudówką dziobową, na wszelki wypadek przypiłem się pasami bezpieczeństwa do uchwytów kłap wentylatorów; obok mnie stało jeszcze kilka osób, obserwujących krajobraz dookoła statku. Nagle poczułem, jak cały statek drgnął od potężnego uderzenia, zaraz potem nastąpiło kilka zdarzeń jednocześnie: przez śródkrećie przetoczyła się masa wody o wysokości kilku metrów, skrzydła FALI przefrunęły nad nadbudówkami, zalewając wszystkich, którzy „przezor-

nie” schronili się tam od wiatru. W tej białej kipieli dostrzegłem czyjeś ręce i nogi, porwane w kierunku lewej burty, przy przechyle straciłem je z oczu. Ludzie koło mnie wisieli, uczepieni rękami rur, nadbudówki, moich pasów – wszystkiego. Zdawało się, że wiszą już za burtą, równoległe do pokładu... Rozległy się krzyki: „Trzymać się! Zmyło go! Uciekać!” – wszystko wymieszane z wyciem wiatru i hukem wody. Po chwili statek wstał z przechyłu. Woda z pokładu zniknęła. Człowiek, którego widziałem porwanego przez wodę, zaciskał kurczowo palce na nagielbanku. Widząc, że FALA odeszła, puścił się i szybko pobiegł za nadbudówkę. Dwustulitrowa beczka z mydlikiem do szorowania pokładu, przymocowana wcześniej do nadbudówki na śródkrećciu, od zawietrznej strony, zniknęła. Po pokładzie turlały się dwa potężne kawały relingu, ktoś szybko podniósł je, aby woda nie splukała ich za burtę. Wszyscy ci, którzy do tej pory przebywali na pokładzie, zeszli na dół po suche rzeczy – tam okazało się, że akcja zbierania wody hulającej po korytarzach, kubrykach, schodach, sali wykładowej, trwa już w najlepsze. Przez jedyne otwarte drzwi na pokład w ułamku sekundy wdarła się część FALI, wyniesiona potem przez studentów w dziesiątkach wiader, puszek, garnków i co było pod ręką. W suszarni na podłodze pływały mokre rzeczy, woda kapała z sufitów, zajęcia zostały zawieszono, wszyscy uczestniczyli w sprzątaniu.

Sztorm trwał jeszcze 24 godziny, jednak nie był już tak silny ani tak niebezpieczny. Spotkanie z Hornem zaplanowano na 6 marca rano.

Świt wstał nad wzburzoną wodą, niebo zasnuwane było chmurami, powietrze lekko zamglone, przed dziobem statku po lewej burcie widać było nagą wyspę. Wiatr o sile 9^oB poganiał nas szybko w stronę tego zaczerpniętego skrawka lądu, który objawił nam się w całej okazałości, oświetlony promieniami wschodzącego słońca. Odległość nie była duża, zaledwie parę mil. Wszyscy zaczęli się fotografować na tle przyładka – solo, grupami, w różnych pozach, przybierając przeróżne miny. O godz. 7.15, gdy Horn znalazł się na trawersie „Daru”, odezwała się syrena statkowa, długo i przeciągle obwieszczając fakt, że po półwiecznej przerwie polski szkolny żaglowiec znów odwiedził to miejsce, że udało się, że Horn już za nami, że kolejny etap naszej wokółziemskiej wędrówki został zakończony. Ogłoszono zebranie całej załogi na rufie. Trzeba było widzieć tę rozchwianą przechyłami statku ciżbę, cieszącą się jak dzieci, trzeba było słyszeć słowa Komendanta, trzeba było odwrócić głowę i jeszcze raz spojrzeć na znikający zarys surowej góry, wystającej z morza. Po chwili Horn został przykryty chmurami.

W kilka godzin po minięciu Hornu pogoda zmieniła się radykalnie – wiatr zelżał do 2–3°B, morze uspokoiło się nie do poznania, chmury poszły wysoko, tak jakby nagle statek przekroczył jakąś niewidzialną linię, jakby „tam” był żywioł i szaleństwo, a „tutaj” spokój i sielanka. Przez kilka dni żyliśmy jeszcze wspomnieniami, wymienialiśmy wrażenia, opisy, rozpamiętywaliśmy chwile grozy i niebezpieczeństwa. Potem każdy zamknął wspomnienia o Hornie w sobie i życie na statku powróciło do normy. Jeszcze przed Buenos Aires którejś niedzieli odbyło się uroczyste wręczenie wszystkim studentom i całej załodze pamiątkowych medali z okazji opłynięcia Hornu. Przedtem 163 osoby zebrały się na dziobie do pamiątkowego zdjęcia, przed nami leżał napis „Horn 88”. Był to ostatni akcent przygody, jaką było opłynięcie przylądka Horn na pokładzie fregaty „Dar Młodzieży”. Buenos Aires już na nas czekało.

Rejs dookoła świata był przedsięwzięciem udanym, a nawet więcej – szczęśliwym. Trudy dziewięciomiesięcznej podróży wytrzymał statek, wytrzymała załoga (skład załogi zob. Aneks, s. 403–404). Były chwile prawdziwej dumy, jak wtedy, gdy wpływaliśmy do Sydney, przechodząc pod pełnymi żaglami pod słynnym Harbour Bridge. Była zabawa, jak zawody w przeciąganiu liny, kiedy po dwudziestu chłopów z dwóch stron walczyło przez ponad godzinę, zdzierając dłonie do krwi. Była odwaga, gdy w sztormie, zimnie i deszczu, a często i w nocy, trzeba było sprzątać porwane przez żywioł żagle. Była ułańska fantazja, jak samowolna podróż studenta „Magistra” na wodospady Iguacu. Była tęsknota, wyrażana w niecierpliwym oczekiwaniu na listy w portach, w krótkich rozmowach przez Gdynia-Radio, a także wtedy, gdy goszcząc w domu australijskiego producenta filmu o naszym rejsie wydzwoniliśmy mu z tysiąc dolarów, dzwoniąc do kraju z jego domowego telefonu. Był widok pierwszej „komórki”, przyniesionej na „Dar” w Australii przez oficera łącznikowego – dziś Wizzair nie zaliczyłby jej do bagażu podręcznego, taka to była waliza. Były szczenięce rozrywki, jak pojedynek „kto ma mocniejszy łeb do trunków” z chłopcami z hiszpańskiego „De Elcano”. Było kompletne wariactwo, jak wtedy, kiedy w tropikalnej ulewie na redzie Buenos Aires kilkudziesięciu gołych jak święty turecki młokosów kąpało się w strugach deszczu na pokładzie, jeżdżąc po nim od dziobu do rufy na własnych tyłkach. Tony Halik myślał, że studenci oglądają jego podróżnicze filmy w mesie studenckiej, a ledwie zamykały się za nim drzwi, zamiast *Pieprzu i wanilii* w odtwarzaczu lądowały kasety z życiem seksualnym bynajmniej nie dzikich... Były pokolenia:



„Dar Młodzieży”
pod Harbour Bridge w Sydney
(ze zbiorów B. Sienkiewicza)

nieledwie dwudziestoletni studenci, zaczynający morską przygodę i piekarz Adam Krakós, rocznik 1928, dla którego był to ostatni rejs, a któremu na „Darze Pomorza” komendant Leszek Wiktorowicz, studentem jeszcze będąc, podkradał bułki. Były nabyte w długim rejsie umiejętności – na wanty się już nie wchodziło, a wbiegało, stawianie i sprzątanie żagli czy przebrasowywanie rej studencka i stała załoga „Daru” wyćwiczyła do perfekcji. Nie było strachu. Nikt nie zrobił sobie nic złego, poza paroma guzami i obitymi w sztormach żebrami. Maszty, reje, olinowanie, cały statek przetrwał bez większego uszczerbku najbardziej srogie ataki oceanu, chwała polskim projektantom i budowniczym! Mimo odwiedzin w Australii i Nowej Zelandii nikt nie „wybrał wolności”, nikt nie zszedł z pokładu, wszyscy w komplecie wrócili do kraju. Był wielki, jeszcze wtedy wielki świat, nieznany i egzotyczny, różnorodny i kolorowy. I empiryczna możliwość przekonania się, że naprawdę jest okrągły.

Minęło ćwierć wieku. Nie ma już wśród nas Komendanta Leszka Wiktorowicza, starszego mechanika Karola Kumali, pierwszego oficera Bogusława Sadkowskiego... Kogoś pokonała starość, kogoś nagła choroba, kogoś zabrała głupia, bezsensowna śmierć, jak wiecznie pogodnego studenta z „Daru”, Pawła Jędrzejczyka, który utopił się, jeżdżąc niedaleko domu na łyżwach. Na „Darze Młodzieży” pływają studenci, których wtedy nie było na świecie. Zmienił się system, czasy, świat, zza ekranu komputera można podróżować, gdzie się chce, zaglądając w google street view w każdą niemal mysią dziurę w najdalszym zakątku planety. I tylko tam, na dole, wciąż widać te same, huraganowe wiatry, piętują się fale jak domy, czekając na śmiałków, którzy odważą się sprostać wyzwaniu i stawią czoła pierwotnej sile oceanu. Ciekawe, który wielki żaglowiec podąży znowu szlakiem klipów i windjammerów? Szlakiem „Daru Młodzieży”.

Jeremi Radwaniecki

Dane techniczne:

Trzymasztowa stalowa fregata zbudowana w Stoczni Gdańskiej, wodowana w 1981 roku. Główny konstruktor Zygmunt Choreń. Długość po pokładzie 94,2 m, z bukszprytem 108,81 m, szerokość 14 m, powierzchnia żagli 3015 m², zanurzenie 6,6 m, załoga 196 osób.

„Asterias”

Kapitan: Marek Sobieski

Rok 1987 stał pod znakiem Żeglugi do Australii, a to dlatego, że w styczniu 1988 roku kontynent ów obchodził 200-lecie osadnictwa białych ludzi. Właśnie w 1788 roku dotarła z Anglii do dzisiejszego Port Jackson tzw. Pierwsza Flota, która dostarczyła Europejczyków na ląd zamieszkały dotąd przez Aborygenów. Na tę rocznicę, oprócz wielkich żaglowców, wybrało się prawie 100 jachtów spoza Australii – w tym aż osiem polskich. Pośród nich znajdował się „Asterias” z Yacht Klubu ZSP-PTTK w Gliwicach, jeden z najsłynniejszych polskich statków sportowych. Zbudowany przez kolejarzy warsztatowców (podobnie jak niegdyś „Euros”) odbył w latach 1976/1977 wokółziemski rejs trasą pasatową.



J. kpt. ż.w. Marek Sobieski

W dziesięć lat później, porządnie wyremontowany ruszył na wyprawę trzech oceanów – Australia 1988, opuszczając Świnoujście 13 lipca 1987 roku. Armator akademickiego jachtu założył, iż załogi na wielkiej trasie zmieniać się będą kolejno w Kadyksie (Hiszpania), Sydney (Australia), Montevideo (Urugwaj) i ponownie w Kadyksie.

Wymienione porty świadczą, iż „Asterias” zamierzał opłynąć świat klasyczną drogą żeglarzy w wysokich szerokościach południowych, przy



Jan Bernacki, Andrzej Krzemień, Marek Sobieski, Piotr Wilhelm, Andrzej Kurzeja, Sławomir Skowroński
(fot. M. Sobieski)

czym trzecia zmiana załogi miała pokonać najważniejszy etap: Sydney–Cape Horn–Montevideo.

Trzecia zmiana w składzie: kapitan Marek Sobieski, I oficer Andrzej Krzemień, II oficer Sławomir Skowroński, III oficer Piotr Wilhelm, bosman Jan Bernacki oraz Andrzej Kurzeja i Mieczysław Werner – załoga, opuściła Sydney 9 lutego 1988 roku. Zaraz za wyjściem z Port Jackson na Morze Tasmana „Asterias” spotkał wiatr 7–8°B w dziób. Aklimatyzacja trwała aż trzy doby. Płynęli do stolicy Nowej Zelandii – Wellington, tuż po wizycie „Daru Młodzieży”. Wiatry nie przekraczały 8°B. Po 11 dniach – w „ósemkowym” sztormie, forsując żagle i takielunek przycisnęli się przez Cieśninę Cooka, aby zacumować w porcie, w którym pogoda zmienia się co godzina, od upału do chłodnego deszczu.

Nowozelandzkie służby morskie, jak w ich zwyczaju, zatroszczyły się o bezpieczeństwo jachtu idącego na pusty Ocean Południowy w kierunku Hornu. Kapitan wypełnił kilka formularzy. Sprawdzano wyposażenie ratownicze. Otrzymano propozycję stałych seansów radiowych, która nie została przez kapitana Sobieskiego przyjęta, „Asterias” bowiem nie miał radiostacji komunikacyjnej.

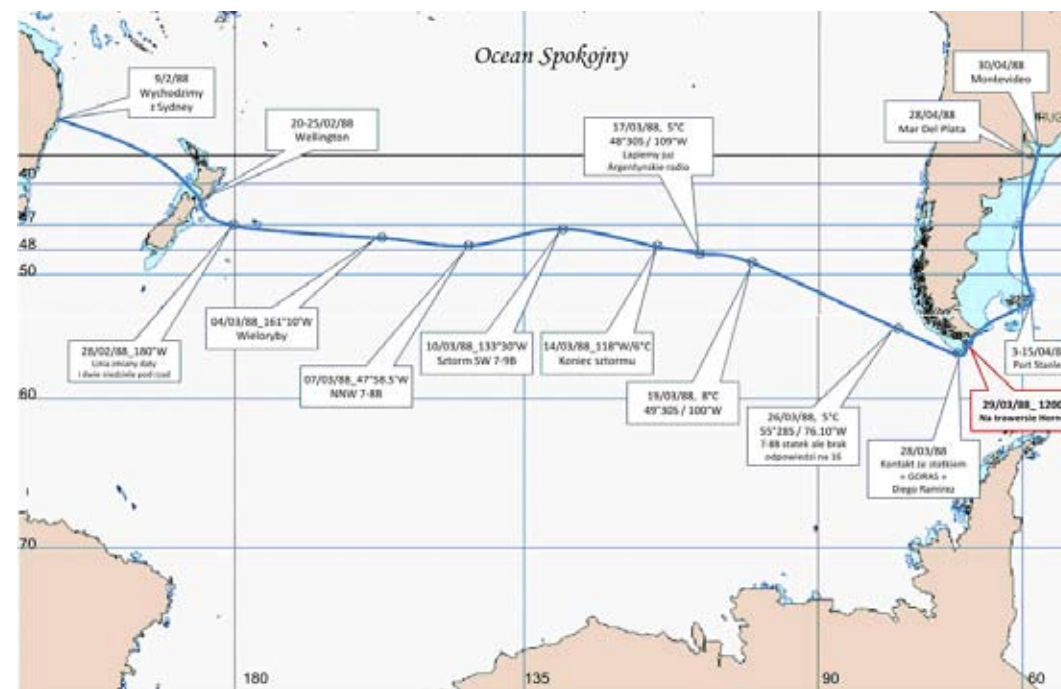
W ciągu czterech dni wzmocniono naszywkami żagle, przygotowano liny bezpieczeństwa, uszczelniono wszystkie luki. Przesztapowano część ładunku z achterpiku, aby rufa nieco się wynurzyła.

Długoterminowa prognoza pogody na obszar Oceanu Południowego nie była pomyślna. Należało się spodziewać wcześniejszej niż zwykle jesieni. Temperatura aktualna 5–6°C, średnie zafalowanie 6–7 m.

25 lutego oddano cumy. Po minięciu wyspy Chatham żeglowano dość szybko na wschód ku południowi. Temperatura spadała, wilgoć rosła. Szeroki rozkołys utrudniał określenie pozycji astronomicznej.

Nawigator Andrzej był przywiązywany do bezanmasztu, aby sekstantem „strzelić” słońce lub gwiazdy. Sterowano na wiatr i na fale. Barometr przypominał windę, spadając z szybkością 2 hPa/h. W ciągu doby różnica stanu barometru dochodziła do 30 hPa. Im dalej na wschód, ku południowi, tym częściej gnębił ich wiatr, deszcz, grad i śnieżyce.

Tysiąc mil przed Hornem przekroczyli granicę „pięćdziesiątek”. Codziennie sprawdzano żagle. „Wyjące” szerokości okazały się łaskawe. Było nawet cieplej niż w „czterdziestkach”, a wiatry umiarkowane. Podczas 34. doby żeglugi zostawili za trawersem archipelag Diego Ramirez.



W ciągu 60 dni z Sydney do Montevideo „Asterias” przepląnął 8400 mil morskich

Już blisko Hornu dopadła ich ciężka pogoda. Prędkość wiatru 60 węzłów! To już pełna jedenastka. Wypiętrzone morze było fascynujące. Nad jachtem stał najmniejszy fok, sztormowy grot zaś zarefowali podwójnie. Mimo takiego szcążkowego ożaglowania kapitan Sobieski zanotował, że przy zjeździe z fali jacht nabiera takiej prędkości, iż brakuje skali na logu. Szczęśliwie sztorm skręcił kark, dokładniej – zmienił kierunek i popędził ku Antarktydzie. Przylądek okazał się łaskawy.

Jest 29 marca 1988 roku, godz. 17.00 GMT, świeci słońce, wieje piątka z NW. Locja podaje dogodne miejsce do lądowania na Isla de Hornos. Wieje jednak zbyt mocno, aby stanąć na kotwicy w nieosłoniętej zatoczce. Musieli więc zadowolić się opłynięciem Isla de Hornos wokół w odległości jednej mili.

Tak więc „Asterias” powtórzył – tyle że w odwrotnym kierunku – wyczyn kolegów akademików „Wojewody Pomorskiego” sprzed ośmiu lat. Trasę Wellington–Horn pokonał w 34 dni, osiągając znakomitą, jak na ten jacht, przeciętną dobową 154 mile morskie.

Po „zakręcie” „Asterias” przechodzi przez cieśninę Le Maire. Po podejściu do Falklandów dopadł go przeciwny sztorm o sile 9°B. Po 38 dniach załoga ponownie schodzi na ląd w Stanley. Dalej żeglują do Montevideo. Rejs Sydney–Montevideo trwał od 25 stycznia do 30 kwietnia 1988 roku. „Asterias” pokonał 8400 mil morskich.

Zbigniew Urbanyi

Dane techniczne:

Jacht stalowy typu J-80, długość 13,56 m, szerokość 3,56 m, zanurzenie 1,95 m, powierzchnia żagli 80 m². Zbudowany w ZNLE Gliwice w latach 1972–1975. Cały okres od pomysłu budowy do wodowania jachtu można podsumować cytatem: „...jeśli nie grzeszysz przeciw zdrowemu rozsądkowi, nigdy do niczego nie dojdiesz”.



Nie udało się napisać o przejściu Hornu na gorąco, kiedy były tylko emocje. Po sztormowym dniu i nieprzespanej nocy pełnej niepokoju do głosu dochodzi refleksja. Gdzieś blisko była skała, pozycja niepewna, widoczność kiepska, światła nawigacyjnych brak. Za nami sukces, który niczego nie gwarantuje na przyszłość, który życie może w każdej chwili zweryfikować. Normalna żeglarska sprawa. Trzeba rzetelnie wykonywać swoje obowiązki, aby życiu dać szansę. I trzeba mieć szczęście. Horn to symbol. Zadbali o to wszyscy ci, którzy go opłynęli i pisali na ten temat, a człowiek świadom swoich słabości zastanawia się, czy powinien tam płynąć. I to chyba błąd w rozumowaniu. Horn to nie jest miejsce dla wybranych. To miejsce dla dobrze przygotowanych i zdecydowanych na przyjęcie tego, co ich czeka. Dopiero czytając rzeczowy i pozbawiony emocji opis tego akwenu w locji, uświadomiłem sobie, że jest to taki sam akwen jak inne, tylko o wiele trudniejszy. Decydując się na uprawianie żeglarstwa, nie wiemy, gdzie spotkają nas najtrudniejsze warunki. I dlatego nie należy żądnego rejsu specjalnie wyróżniać. Nie zmienia to jednak faktu, że opływając Horn, miałem łzy w oczach i byłem szczerze wzruszony. Stało się coś ważnego w moim życiu. Coś, do czego będę wracał myślami, w chwilach refleksji nad życiowymi osiągnięciami. Nie mogłem przepłynąć tak po prostu. Dlatego zdecydowałem się opłynąć go dookoła, wykorzystać to, że zachował się w stosunku do nas jak życzliwy gospodarz. Skorzystaliśmy z tej gościnności spędzając na Hornie cudowny dzień i oglądając go ze wszystkich kierunków. Myślę, że wyrzucona za ramię moneta pozwoli mi tam powrócić.



Marek Sobieski



J. kpt. ż.w. Krzysztof Baranowski na tle Hornu (fot. M. Chmielewski)

„Pogoria”

Kapitan: Krzysztof Baranowski

W planach rejsu Międzynarodowej Szkoły Pod Żaglami na „Pogorii” w roku 1988 nie było Hornu. Po zawinięciu do Ushuaia mieliśmy wymienić załogę młodzieżową (dziesięciu Rosjan, dziesięciu Amerykanów, dziesięciu Polaków – skład załogi zob. Aneks, s. 405) i płynąć dalej kanałem Beagle, docierając do Cieśniny Magellana i dalej kanałami patagońskimi tak, jak ponad dwadzieścia lat wcześniej płynął „Śmiały”. Wskutek obstrukcji władz chilijskich oraz wygórowanych żądań nawigacyjnych (dwóch pilotów, samolot dla pilotów na dołot, motorówka towarzysząca itp.) byliśmy szczęśliwi, że w ogóle pozwolono nam samodzielnie wypłynąć z portu. Na Pacyfik mogliśmy przejść tylko wokół Hornu.

22 grudnia 1988 roku o godz. 5.00 wyszliśmy z cieśnin pomiędzy wyspami Deceit i Barnevelt i popychając „Pogorię” silnikiem ustawiliśmy się na kursie zachodnim. Przy bardzo słabym wietrze i dużym zachodnim rozkołysie przecięliśmy trawers Hornu o godz. 10.15. Prawdę mówiąc,



„Pogoria” podczas finałowej parady na Tall Ships’ Races, Gdynia, 2009 (źródło: Wikipedia)

przeszliśmy o 10.00, ale trwała kolejna lekcja w szkole pod żaglami, więc uroczysty alarm ogłosiliśmy na czas przerwy.

Ochmistrz wydał świąteczny szampan, załoga i kadra robiła sobie zdjęcia na tle legendarnej skały i nastrój zrobił się świąteczny.

Wraz z rosnącym wiatrem zaczęliśmy stawiać żagle, płynąc względnie spokojnie dalszych kilkadziesiąt mil. O godz. 17.00 uderzył pierwszy szkwał z południowego zachodu i zmiotł grotżagiel, choć ten był podwójnie zarefowany.

Młodzież, dla której był to drugi dzień na morzu, pochorowała się i została zasztauowana pod pokładem. Na masztach barkentyny pozostały tylko dwa małe żagielki – kliwer i grotstaksel. Wskaźnik wiatru zatrzymał się na końcu skali i tak pozostał.

Najprościej w takiej sytuacji byłoby odwrócić się rufą, baksztagiem przelecieć na Atlantyk i gdzieś tam, już za Hornem, szukać osłony, nam jednak wydawało się, że damy radę.

Ale nie dawaliśmy rady. Wiatr o sile 12°B czasem słabł do 7°B, ale sterane żagle „Pogorii” i tego nie wytrzymały. Kolejne sztaksle szły w strzepy, a wiatry utrzymywały się z ćwiartki zachodniej. Jednym halsem wychodziliśmy na Antarktydę, drugim na Ziemię Ognistą.



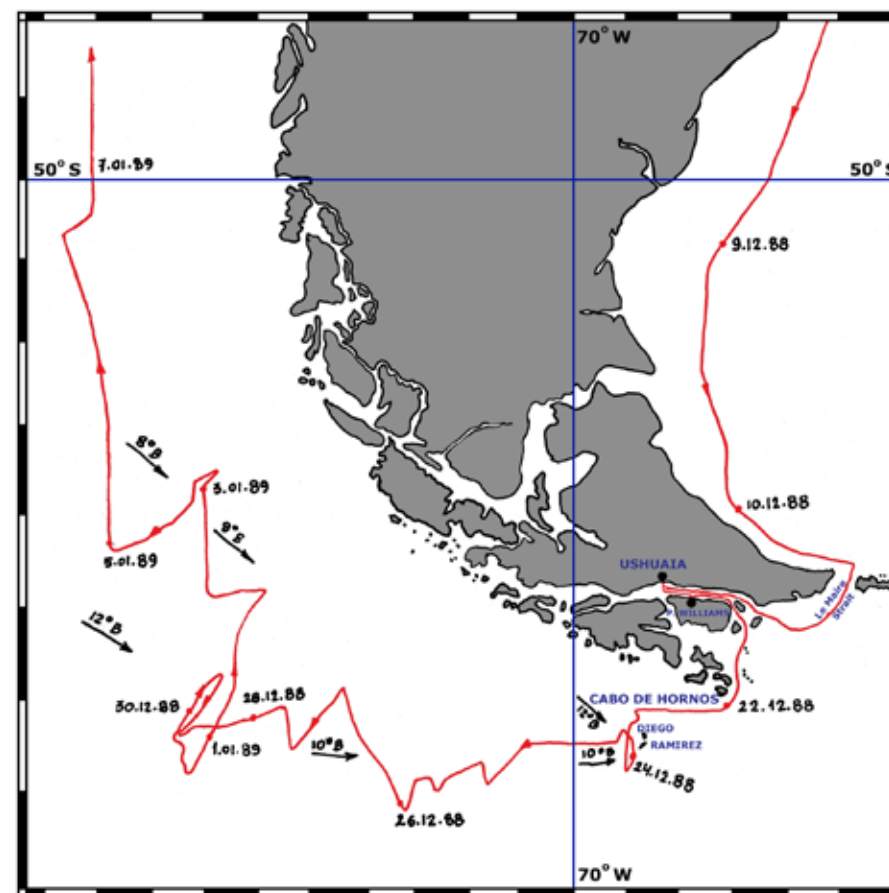
„Pogoria” na trawersie Hornu (fot. K. Robak)

Przez dwa tygodnie, jak w scenariuszu filmu o żaglowcu „Bounty”, forsowaliśmy Cieśninę Drake’a posuwając się niewiele do przodu. Ciągłe nie można było położyć się na kurs północny. Kończyła się woda, kończyło się paliwo i kończyła się nasza cierpliwość.

Minęły święta, minął sylwester i Nowy Rok, a my co parę godzin zwrot – przez rufę oczywiście, gdyż chwila łopotu przy zwrocie przez sztag wykończyłaby te resztki żagli, które jeszcze uratowaliśmy po kolejnych atakach sztormu. Każdy zwrot przez rufę to chwila niepokoju, czy odpadnięcie na grzbiecie wielkiej fali nie skończy się nieoczekiwanym i ostatecznym przechyłem.

Po odpadnięciu „Pogoria” rozpędza się do dziewięciu węzłów, tracimy wysokość z takim trudem zdobytą, jacht kładzie się w kolejny przechył przy ostrzeniu i po chwili wytraca prędkość do dwóch węzłów. I te dwa węzły człapiemy na wiatr, czekając na jego najmniejszą odkrętkę.

Kiedy wreszcie ta wymarzona zmiana kierunku wiatru przychodzi, dostawiamy żagli, resztką paliwa karmimy silnik, gnamy na złamanie karku obok zachodniego wyjścia Cieśniny Magellana i goni nas strach przed docięnięciem do brzegu. Dopiero na wejściu do Valdivii czujemy się pewniej, ale wypoczynek po Hornie fundujemy sobie dopiero w zatoce Cum-



Trasa „Pogorii” (oprac. Z. Barański)

berland przy San Juan Bautista na wyspie Robinsona Crusoe w archipelagu Juan Fernández.

Krzysztof Baranowski

Dane techniczne:

Trzymasztowa stalowa barkentyna konstrukcji Zygmunta Chorenia zbudowana (jako B-79/01) w Stoczni Gdańskiej. Wodowanie kadłuba 23.01.1980, podniesienie bandery 1.06.1980. Długość 46,8 m, szerokość 8 m, zanurzenie 3,7 m, wysokość masztów od linii wodnej 33,5 m, wyporność 342 BRT, powierzchnia ożaglowania 945 m², załoga 53 osoby. Silnik: oryginalnie – Wola Warszawa Diesel, 310 KM (230 kW); obecnie – Volvo Diesel 360 KM (268 kW), śruba dwułopatowa, nastawna, prędkość na silniku do 8 węzłów. Zbiorniki wody 40 t, zbiorniki paliwa 20 t.

„Iskra II”

Dowódca: kmdr por. Czesław Dyrz*



Kmdr por. Czesław Dyrz

O rejsie dookoła świata okrętu Polskiej Marynarki Wojennej myślało wiele poprzednich pokoleń oficerów i dowódców w naszym rodzaju sił zbrojnych. Wykonano kilkadziesiąt opracowań, prac, obliczeń i planów wokółziemskiej podróży. Jednakże w stadium ich przygotowania i organizacji napotymano wiele trudności. Nasza Marynarka Wojenna dysponowała okrętami, które mogły wykonać to zadanie, lecz pieniądze, a czasami i inne przeszkody, stały na drodze tego tak bardzo potrzebnego dla biało-czerwonej bandery przedsięwzięcia. Mając na uwadze rachunek

ekonomiczny, wybór jednostki, która miała wykonać to zadanie, nie był trudny. Wybrano żaglowiec.

O wysłaniu ORP „Iskra II” w rejs dookoła świata myślał wiceadmirał Piotr Kołodziejczyk w czasie, kiedy był dowódcą Marynarki Wojennej, a następnie ministrem obrony narodowej. Jedną z pierwszych decyzji admirała było skierowanie dowódcy ORP „Iskra II” (w tym czasie kpt. mar. Czesława Dyrza) na żaglowiec „Dar Młodzieży”, który odbył w latach 1987–1988 rejs dookoła świata. Rejs był doskonałym przygotowaniem dla dowódcy okrętu do podróży, jaka miała się w niedługim czasie odbyć „Iskrą II”.

* Obecnie kontradmirał, dr inż. rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej; w latach 1984–1997 dowódca szkolnego okrętu żaglowego ORP „Iskra II”.

Do rejsu nie doszło w ciągu kilku lat, lecz przygotowany był dowódca okrętu i systematycznie sposobila się załoga okrętu. Natomiast „Iskra II” budowała swój międzynarodowy autorytet, biorąc udział w corocznych regatach Cutty Sark Tall Ships Races i transatlantycznej wyprawie Columbus '92. Stała się znanym żaglowcem, mającym dobrą opinię w świecie żeglarskim. W 1989 roku „Iskra II” zdobyła główną i zarazem najbardziej prestiżową nagrodę regat – Cutty Sark Trophy, a w 1990 roku została wyróżniona przez sekretarza generalnego ONZ Medalem Pokoju. W 1992 r. po raz drugi pokonała Ocean Atlantycki i odwiedziła Stany Zjednoczone Ameryki Północnej z okazji 500. rocznicy odkrycia Ameryki.

Kolejna szansa wypłynięcia w daleki rejs pojawiła się na kilka lat przed 1995 rokiem, w którym to Indonezja obchodziła 50. rocznicę odzyskania niepodległości, a Marynarka Wojenna Indonezji organizowała z tej okazji wielki zlot żaglowców i okrętów wojennych z całego świata. Zabiegi indonezyjskiego dowództwa marynarki o udział „Iskry II” w tym zlocie były bardzo konkretne i poprzedzone na długo przed imprezą przesłaniem zaproszenia, jak i oficjalną wizytą najwyższego dowódcy tego rodzaju sił zbrojnych Indonezji w Dowództwie Marynarki Wojennej w Gdyni. Ostateczna decyzja o realizacji rejsu dookoła świata połączonego z udziałem w Sail Indonesia '95 została podjęta przez dowódcę Marynarki Wojennej RP wiceadmirała Romualda Andrzeja Wagę. Nie wszystko jednak szło gładko i bez przeszkód. Oczywiście przyczyną były finanse. Dowódca Marynarki Wojennej skierował apel do ludzi w marynarskich mundurach i sympatyków Marynarki Wojennej.

Apel nie pozostał bez odzewu. Ówczesny zastępca dowódcy MW – szef szkolenia kontradmirał Jędrzej Czajkowski koordynował i z wielką pieczołowitością zabiegał o perfekcyjne przygotowanie wychodzącego w rejs okrętu. Pozyskał wielu oddanych wspólnej sprawie ludzi. Dzięki jego staraniom i pracy zespołu ludzi, którymi kierował, nie zabrakło załozde pieniędzy na żywność, paliwo, opłaty portowe i inne wydatki podczas całego rejsu.

Bardzo dobrze układała się współpraca ze służbami logistycznymi, które pod względem technicznym przygotowywały okręt do najdłuższego





Dowódca ORP „Iskra II” kmdr por. Czesław Dyrzcz i zastępca dowódcy okrętu kpt. mar. Mariusz Mięsikowski (zbiory archiwalne ORP „Iskra II”)

rejsu w historii polskiej Marynarki Wojennej. Na pokładzie żaglowca pojawił się nowy sprzęt: odsalacz wody morskiej, terminal łączności satelitarnej, urządzenie klimatyzacyjne oraz łódź ratownicza. Przez ostatnie dni przed wyjściem prace okrętowe i przygotowawcze trwały całe doby. Z okrętu prawie nie schodzili: zastępca dowódcy okrętu – kpt. mar. Mariusz Mięsikowski, bosman okrętowy – st. chor. mar. Wiesław Suchocki i przybyły z helskiego dywizjonu ścigaczy mechanik – por. mar. Janusz Szeliga.

Gdy na okręcie trwały prace stoczniowe, Akademia Marynarki Wojennej przygotowywała podchorążych I roku studiów Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz wykładowców. Sporządzony został specjalny program studiów i praktyk, jakie miały odbyć się na pokładzie żaglowca.

Wielkimi krokami nadszedł dzień pożegnania i wyjścia okrętu z macierzystego portu. Punktualnie o godz. 14.00 w dniu 18 kwietnia 1995 roku, w Basenie Prezydenta przy Nabrzeżu Pomorskim, rozpoczęła się ce-



Oficerowie ORP „Iskra II” z rejsu dookoła świata. Od lewej: zastępca dowódcy okrętu – kpt. mar. Mariusz Mięsikowski, dowódca okrętu – kmdr por. Czesław Dyrzcz, dowódca działu elektromechanicznego – por. mar. Janusz Szeliga, dowódca działu nawigacyjnego – por. mar. Robert Sitek i dowódca działu łączności i obserwacji technicznej – por. mar. Artur Pierzyński (fot. L. Derlacz)

remonia pożegnania ORP „Iskra II” wychodzącego w rejs dookoła świata przez osoby sprawujące władzę na najwyższych szczeblach.

O godz. 14.35 okręt pożegnał się z macierzystym portem na dziesięć miesięcy. Na nabrzeżu pozostały dziesiątki osób, rodziny, najbliżsi, kadra MW, kompania reprezentacyjna MW, orkiestra, sympatycy i przyjaciele żaglowca. Cumujące w basenie portowym okręty wojenne podniosły sygnały pożegnania. Na wody Zatoki Gdańskiej wypłynęły towarzysząc „Iskrze II” jachty z Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego MW, ceremonialnie wymieniono należne honory z zespołem trałowców, a na granicy wód terytorialnych pożegnał żaglowiec okręt rakietowy ORP „Piorun”. Start do wokółziemskiej podróży był zimny, deszczowy i wietrzny.

Nie sposób zawrzeć na kilku stronach opis całego rejsu dookoła świata. Każdy z trzystu dni przynosił inne wydarzenia, przeżywane wspólnie przez załogę okrętu lub przez każdego z uczestników rejsu indywidualnie. Wspomniane zostaną tylko te, które stanowiły o wyjątkowym charakterze naszej wokółziemskiej wyprawy.



ORP „Iskra II” w głębokim przechyle na sztormowej fali w południowej części Oceanu Spokojnego (fot. L. Derlacz)

W 35. dniu żeglugi, tj. 22 maja 1995 roku o godz. 15.02 (czas okrętowy) ORP „Iskra II” przeszedł równik na długości geograficznej 24°32,6’W, płynąc z półkuli północnej na południową. Żaglowiec był pierwszym współczesnym okrętem szkolnym MW, który tego dokonał. Przed nim na równiku były tylko okręty hydrograficzne. Takich wydarzeń „po raz pierwszy” w trakcie rejsu było wiele. Wszystko, co miało miejsce na półkuli południowej, w historii nie tylko okrętu, ale i jego załogi, zdarzyło się pierwszy raz.

Następnie była Brazylia, Republika Południowej Afryki, Przylądek Dobrej Nadziei i Ocean Indyjski. W 71. dniu rejsu żegnamy się na trawersie Przylądka Igielnego z Oceanem Atlantyckim, aby powrócić na jego wody po pięciu miesiącach. Żegluga na najmniejszym i zarazem bardzo kapryśnym Oceanie Indyjskim nie należała do łatwych. Szczególnie uciążliwa była droga z Port Louis na Mauritiusie do Jakarty w Indonezji. Odcinek ten liczący 3000 Mm okazał się najuciążliwszą z oceanicznych dróg. Sprawiał to przeciwny pasat wiejący z siłą 6–7°B, a niejednokrotnie przez kilka dni jego porywy osiągały 9–10°B.

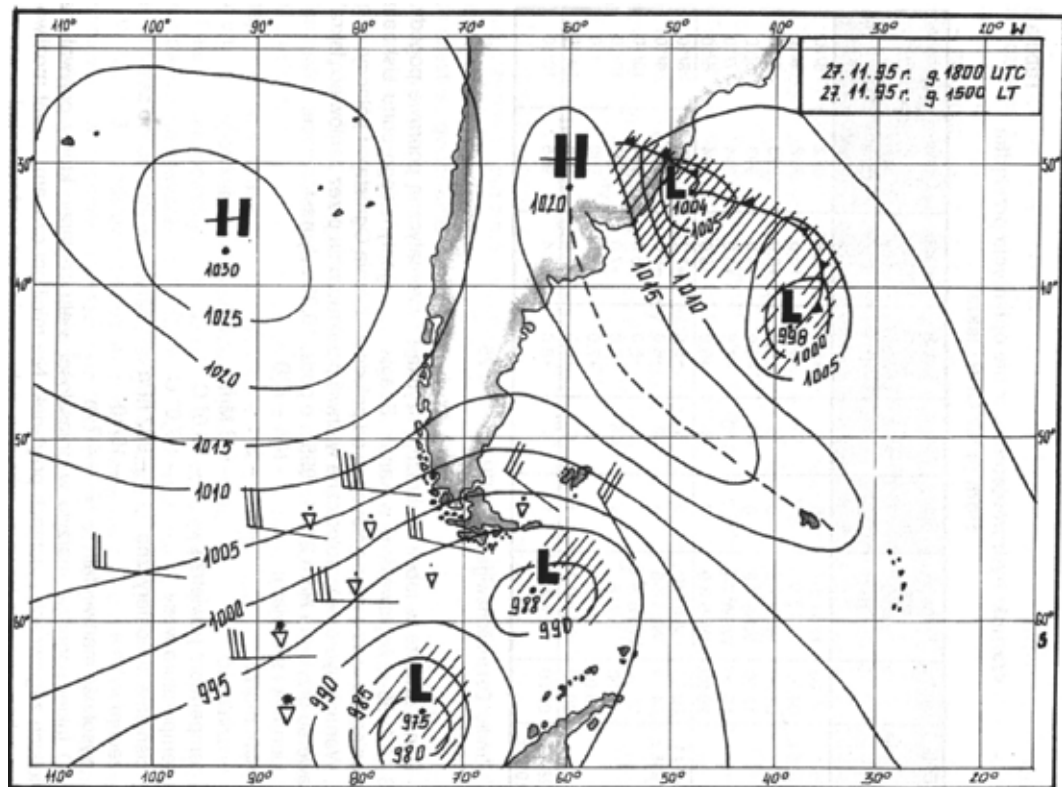


Sztormowa pogoda na Południowym Pacyfiku przed przylądkiem Horn (fot. L. Derlacz)

Pobyty w Indonezji był fascynujący. Uwieńczeniem udziału w „Sail Indonesia '95” była nagroda specjalna przyznana przez indonezyjskich gospodarzy dla ORP „Iskra II” – The Most Spirit Ship.

Australia stała się wyzwaniem dla całej załogi. Nie tylko ze względu na jej dziewiczą i przepiękną przyrodę, kangury, misie koala, strusie czy krokodyle, lecz przede wszystkim mieszkających tam ludzi. Z pielęgnowaną przez lata staropolską gościnnością pokazali nam, jak cenią przybyszy ze swojej odległej Ojczyzny. Pojawiła się niejedna łza najgłębszego wzruszenia. W dniu 15 października 1995 roku przy najbardziej reprezentacyjnym nabrzeżu portu Sydney na pokładzie ORP „Iskra II” dowódca Marynarki Wojennej RP admirał Romuald A. Waga wręczył pamiątkowy kordzik oficerski komandorowi Wojciechowi Franckiemu – wojennemu dowódcy ORP „Błyskawica”. W imieniu Prezydenta RP polskie wojenne odznaczenia i krzyże powstańcze wręczono australijskim kombatantom, którzy walczyli podczas drugiej wojny światowej na lądzie, wodzie i w powietrzu.

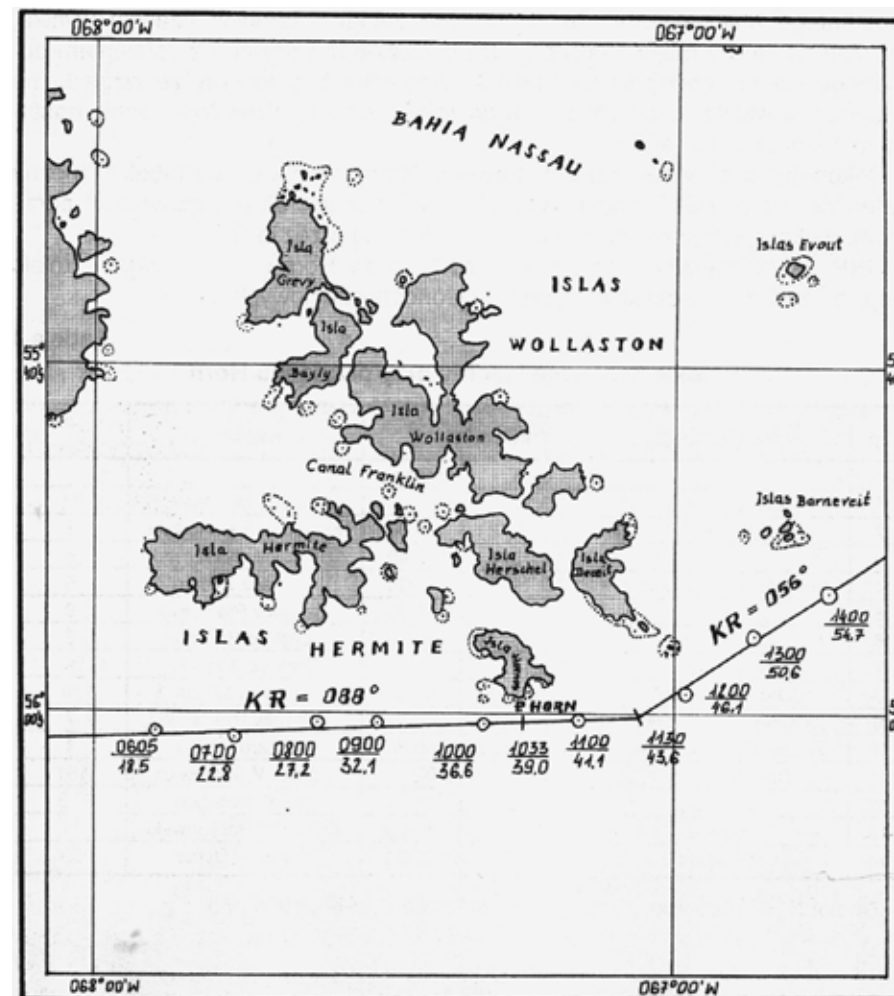
Opuszczając Australię pozostawiliśmy za lewym trawersem przylądek Leeuwin i Przylądek Południowo-Wschodni na Tasmanii, mając przed sobą ten najważniejszy – przylądek Horn. Nasz żeglarski Everest.



Mapa synoptyczna sporządzona przez dowódcę okrętu w dniu przejścia przylądka Horn

Miesięczna żegluga na południowej części Pacyfiku nie była łatwa. Trasę z Wellington do przylądka Horn, liczącą 4731 Mm, prowadzącą w słynnych „ryczących czterdziestkach” i „wyjących pięćdziesiątkach”, pokonaliśmy w 29 dni. Tylko w ciągu czterech dni tego przejścia w dziennikach okrętowych nie odnotowano sztormowego wiatru czy sztormu. Dwa razy podczas tej drogi sztormy osiągały siłę 12^B, czyli moc huraganu. Wiatr wiał z prędkością 75 węzłów. Stan morza osiągnął najwyższy stopień skali – 9^B, a wysokość fal 12–15 m. Trzy czwarte trasy płynęliśmy w akwencie występowania gór lodowych. Nocami temperatura powietrza spadała w pobliżu 0°C, a opady śniegu czy gradu nie były niczym nadzwyczajnym.

Długotrwała żegluga w ekstremalnie trudnych warunkach uwieczniona została przez doskonale wyszkoloną i zgraną załogę zdobyciem żeglarskiego lauru, opłynięciem przylądka Horn. Nastąpiło to w 225. dniu rejsu 27 listopada 1995 roku o godz. 10.33 (czas okrętowy), a odległość dzieląca żaglowiec od przylądka wyniosła 18 kabli. Horn opłynęła na pokładzie ORP „Iskra II”



Trasa przejścia ORP „Iskra II” wokół przylądka Horn (oprac. C. Dyrzc)

59-osobowa załoga. Załoga stała okrętu liczyła osiemnaście osób, a załoga szkolna pięciu wykładowców (w tym dwie panie) oraz 34 podchorążych II roku studiów Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. Lekarzem okrętowym był chirurg ze Szpitala Marynarki Wojennej. Ponadto skład załogi uzupełnił w Sydney jeden pasażer – polski żeglarz z Tasmanii (skład załogi zob. Aneks, s. 406).

W 252. dniu rejsu, w Wigilię Bożego Narodzenia 1995 roku, o godz. 19.50 (czas okrętowy) zamknęliśmy krąg wokół świata. Nasze kursy przecięły się na południowy wschód od Rio de Janeiro. Okrążenie świata zajęło nam 158 dni.



Załoga ORP „Iskra II” na tle Hornu (zbiory archiwalne ORP „Iskra II”)

Pomimo zbliżającego się zakończenia rejsu załoga i okręt nie otrzymały żadnej ulgi od oceanu. W 280. dniu rejsu, tuż przed Wyspami Azorskimi, w szkwałach o sile 11°B zaczęły być widoczne oznaki wyginania się dolnej marsrei, ciężko pracującej z niesionymi żaglami. W tym dniu odnotowano jeszcze szkwały znacznie silniejsze, o sile 12°B.

Podczas całego rejsu dookoła świata napotkano prawie wszystkie warunki pogodowe, jakie mogą napotkać żeglarze na morzach i oceanach. Lecz sama końcówka rejsu była największą niespodzianką, przysparzającą wielu kłopotów, gdyż odbyła się ona w lodach. Po przebyciu całkowicie zamrożonego Kanału Kilońskiego, Bałtyk Zachodni i Zatokę Gdańską, włącznie z wejściem do portu Gdynia, okręt przeszedł za jednostką łamiącą lód i torującą drogę pośród pól lodowych. Tą jednostką był okręt ratowniczy ORP „Lech”.

Rozpoczęty w dniu 18 kwietnia 1995 roku rejs dookoła świata szkolnego okrętu żaglowego ORP „Iskra II” zakończył się w Gdyni 10 lutego 1996 roku. Dzień ten był 70. rocznicą nadania praw miejskich Gdyni, a dla załogi „Iskry II” trzysetnym dniem zakończonego rejsu.



Pamiętkowe zdjęcie załogi ORP „Iskra II” po opłynięciu przylądka Horn (fot. L. Derlacz)

W pamięci oczekujących powrotu okrętu, na Nabrzeżu Pomorskim portu gdyńskiego, w siarczystym, kilkunastostopniowym mrozie i powiewach wręcz lodowatego południowo-wschodniego wiatru, pozostał spektakularny widok oblodzonego żaglowca kończącego rejs dookoła świata. Nad okrętem powiewała białoczerwona wstęga o długości niemal 38 metrów. Ogółem podczas wokółziemskiej podróży ORP „Iskra II” przebył 37 739,9 mil morskich.

Czesław Dyrzc

Dane techniczne:

Barkentyna, rok budowy 1982, konstruktor Zygmunt Choreń. Długość całkowita 48,4 m, szerokość 8 m, zanurzenie 3,8 m, powierzchnia żagli 958 m², załoga 54 osoby.



Oblodzony dziób ORP „Iskra II” po wejściu na Morze Bałtyckie (fot. L. Derlacz)



ORP „Iskra II” wchodzi 10 lutego 1996 roku do Gdyni po rejsie dookoła świata (zbiory archiwalne ORP „Iskra II”)

Porty odwiedzane przez żaglowiec ORP „Iskra II” w rejsie dookoła świata

Lp.	Port	Data wejścia i wyjścia
1.	Gdynia	18.04.1995 r. – rozpoczęcie rejsu
2.	St. Cruz de Tenerife	04-07.05.1995 r.
3.	Porto Grande	13-16.05.1995 r.
4.	Rio de Janeiro	01-04.06.1995 r.
5.	Cape Town	23-26.06.1995 r.
6.	Port Louis	13-16.07.1995 r.
7.	Jakarta	08.08.1995 r.
8.	Jakarta	13-21.08.1995 r.
9.	Ujung Pandang	30.08.-02.09.1995 r.
10.	Port Darwin	08-11.09.1995 r.
11.	Fremantle	25.09.1995 r.
12.	Melbourne	04.10.1995 r.
13.	Hobart	07-08.10.1995 r.
14.	Sydney	12-17.10.1995 r.
15.	Wellington	26-30.10.1995 r.
16.	Ushuaia	28.11.-02.12.1995 r.
17.	Stanley	05.12.1995 r.
18.	Buenos Aires	13-16.12.1995 r.
19.	Recife	03-04.01.1996 r.
20.	Ponta Delgada	23-24.01.1996 r.
21.	Portsmouth	02.02.1996 r.
22.	Gdynia	10.02.1996 r. – zakończenie rejsu

„Fryderyk Chopin”

Kapitan: Ziemowit Barański

STS „Fryderyk Chopin” w sierpniu 1998 roku został wycarterowany stowarzyszeniu „Chrześcijańska Szkoła pod Żaglami” dla odbycia rejsu wokół Ameryki Południowej. Stowarzyszenie kierowane przez księdza Andrzeja Jaskułę ustaliło trasę rejsu jak niżej:

I semestr: zaokrętowanie w Szczecinie, przejście przez Atlantyk i Morze Karaibskie trasą pasatową, a po przejściu Kanału Panamskiego zajście do portów Ekwadoru, Peru i Chile, okrążenie przylądka Horn i wejście do Ushuaia na Ziemi Ognistej.

II semestr: zaokrętowanie w Ushuaia, a następnie porty Argentyny, Brazylii i Małych Antyli, zajście na Azory i powrót do Europy z zakończeniem rejsu w Świnoujściu.

Załogę szkolną stanowili uczniowie szkół z całej Polski, współpracujących ze stowarzyszeniem „Chrześcijańska Szkoła pod Żaglami”. W pierwszym i drugim semestrze uczestniczyło po 38 osób z tym, że w I semestrze byli to uczniowie klasy drugiej liceum ogólnokształcącego, a w II semestrze uczniowie klasy trzeciej (skład załogi zob. Aneks, s. 407).

Zmiana załogi szkolnej i części kadry odbyła się w Ushuaia (Ziemia Ognista, Argentyna). Celem wyprawy było stworzenie uczestnikom rejsu możliwości poznania krajów Ameryki Południowej, ich kultury, nawiązanie kontaktów z miejscową Polonią i realizacja celów wychowawczych, przy równoczesnym kontynuowaniu normalnej nauki szkolnej.



J. kpt. ż.w. Ziemowit Barański



„Fryderyk Chopin”

Po dość gorączkowych przygotowaniach (niezbędne naprawy, uszycie części nowych żagli i zainstalowanie urządzeń radiowych spełniających wymagania GMDSS) i intensywnym szkoleniu załogi szkolnej, „Fryderyk Chopin” wyszedł ze Szczecina 29 września 1998 roku o godz. 22.25.

Pierwsza część podróży, aż do Kanału Panamskiego, przebiegła bardzo pomyślnie dzięki utrzymującemu się od Świnoujścia do Wysp Kanaryjskich dość silnemu wiatrowi z NE, a następnie korzystnemu pasatowi. Na tym odcinku odwiedzono porty: Kilonia, Plymouth, Santa Cruz de Tenerife, Portsmouth (Dominica, Małe Antyle), Guanarao (Wenezuela), Colon (Panama) i po przejściu Kanału Panamskiego Balboa (Panama). W Balboa „Fryderyk Chopin” zcumował 22.11.1998 roku po 47 dniach żeglugi i 8 dniach postojów w portach. Z Balboa na Pacyfik statek wyszedł 25.11.1998 roku. Na Pacyfiku skończyły się pomyślne wiatry i rozpoczęła się żmudna żegluga pod wiatr i prąd. Na tym odcinku odwiedzono Salina (Ekwador), Callao (Peru) i Valparaiso (Chile). Do Valparaiso statek wszedł dopiero 31.12.1998 roku. Były to, niestety, skutki niekorzystnie zaplanowanej przez organizatora trasy.



J. kpt. ż.w. Ziemowit Barański i dyrektor szkoły ks. Andrzej Jaskuła na tle Hornu

We wszystkich odwiedzanych portach spotkaliśmy się z dużą pomocą ze strony miejscowej marynarki wojennej, a szczególnie marynarki chilijskiej. Z Valparaiso „Fryderyk Chopin” wyszedł 5.01.1999 roku, kierując się początkowo na zachód, aby uniknąć silnych i przeciwnych wiatrów wiejących z południa wzdłuż wybrzeży chilijskich, oraz przeciwnego Prądu Peruwiańskiego, a następnie na południe w odległości około 300 mil od wybrzeży Ameryki Południowej. Szerokość geograficzną 50°S osiągnięto 17.01.1999 roku o godz. 22.10 (dł. geogr. 83°34,9'W). Stąd, przy dobrych warunkach wiatrowych, rozpoczęliśmy okrążanie przylądka Horn. W dniach 18–20.01.1999 roku wiatr utrzymywał się z kierunków NW – przy sile 5–7°B, a fala o wysokości 5–6 m. W tych warunkach na zredukowanych żaglach i bez użycia silnika przebiegi dobowe wynosiły około 170 Mm. W dniu 21.01.1999 roku wiatr wzrósł do 7–8°B i skręcił na NW. Żegluga była dalej pomyślna, na fok, dolnym i górnym marslu oraz trzech kliwrach i grotstakslu przebieg dobowy wyniósł 165 Mm.



Rzadkość: Horn i spokojny ocean, brak tylko słońca

O północy byliśmy już około 50 mil od przylądka. 22.01.1999 roku wiatr stopniowo słabł i w pobliżu przylądka wiał już tylko z siłą 3°B. Włączyliśmy silnik, aby utrzymać rozsądną prędkość, tym bardziej że po minięciu przylądka musieliśmy zmienić kurs na północ, aby wejść do kanału Beagle.

Trawers Hornu osiągnęliśmy o godz. 6.51 czasu lokalnego (9.51 GMT) na pozycji 55°59'S i 67°16'W w odległości około 3 Mm. Oczywiście było wiele radości i odbyła się „sesja zdjęciowa”, bo warunki były korzystne, dobra widoczność i niewielkie zachmurzenie.

Następnego dnia cumowaliśmy w Ushuaia. Po zmianie załogi i jej szkoleniu statek wyszedł z Ushuaia 2.02.1999 roku. Przy Puerto Williams (Chile) spotkała nas miła niespodzianka. Z portu na nasze spotkanie wyszedł okręt wojenny, z którego podano nam pakiet zawierający dyplomy potwierdzające okrążenie przylądka Horn, wydane przez dowództwo Marynarki Wojennej Chile dla całej kadry żaglowca.

Po południu 2.02.1999 roku wiatr skręcił na SW i stężał do 5–7°B. Zdecydowaliśmy więc iść przez cieśninę Le Maire prosto na północ. 5.02.1999 roku o godz. 0.12 osiągnęliśmy szerokość 50°S na Atlantyku (64°10,3'W).

Dalsza trasa rejsu prowadziła do Puerto Madryn i Buenos Aires w Argentynie, a następnie do Salvadoru i Fernando Noronha w Brazylii. Szczególnie trudny był odcinek Buenos Aires–Salvador ze względu na przeciwny wiatr i prąd. Droga na tym odcinku wyniosła 3631 Mm przebytych w ciągu 29 dni i 18 godzin. Był to najdłuższy przelot non stop w ciągu całego rejsu.

Kolejnymi portami na trasie były: Fort de France (Martynika), Portsmouth (Dominica), Isles de Saints, Philipsburg (St. Maarten) na Antylach, a następnie Ponta Delgada (Azory). Przedostatnim portem była Kopenhaga, a rejs zakończył się 31.05.1999 roku w Świnoujściu, gdzie cumowaliśmy o godz. 15.35.

Podczas całego rejsu przebyto 25 778 mil morskich w czasie 4500 godzin żegluga (1981 godzin pod żaglami, 2519 godzin na silniku lub na silniku pod żaglami). Odwiedzono 21 portów.

Ziemowit Barański

Dane techniczne:

Zbudowany w latach 1980–1992, projektant Zygmunt Choreń. Długość całkowita 55,47 m, szerokość 8,49 m, zanurzenie 4,0 m, powierzchnia żagli 1200 m², wysokość masztów od K LW 37 m, prędkość maks. pod żaglami 16 węzłów, prędkość maks. na silniku 8 węzłów.

Trasa rejsu podczas I semestru

Wyjście		Długość trasy [Mm]	Czas przejścia [dni]	Średnia prędkość [węzły]	Wejście	
Port	Data				Port	Data
Szczecin	29.09.98	207	1	7,13	Kilonia	30.09.98
Kilonia	3.10.98	695	4	6,69	Plymouth	7.10.98
Plymouth	7.10.98	1255	7	6,78	Funchal	15.10.98
Funchal	15.10.98	264	1	5,61	S.C. de Tenerife	17.10.98
S.C. de Tenerife	20.10.98	2851	19	6,15	Portsmouth	9.11.98
Portsmouth	10.11.98	617	4	5,70	Guanarao	14.11.98
Guanarao	17.11.98	692	4	6,18	Colon	21.11.98
Colon	21.11.98	44	10	4,40	Balboa	22.11.98
Balboa	25.11.98	796	6	5,53	Salinas	1.12.98
Salinas	8.12.98	759	7	4,35	Callao	15.12.98
Callao	17.12.98	1564	13	4,84	Valparaiso	31.12.98
Valparaiso	5.01.99	2554	18	5,86	Ushuaia	23.01.99
Razem żegluga:		12 298	88	5,77		

Żegluga na silniku: 1126 godzin= 46 dni 22 godziny, co stanowi 53%
 Żegluga pod żaglami: 1005 godzin= 41 dni, 21 godzin, co stanowi 47%

Trasa rejsu podczas II semestru

Wyjście		Długość trasy [Mm]	Czas przejścia [dni]	Średnia prędkość [węzły]	Wejście	
Port	Data				Port	Data
Ushuaia	2.02.99	969	7	5,77	Puerto Madryn	9.02.99
Puerto Madryn	9.02.99	1008	7	5,86	Buenos Aires	17.02.99
Buenos Aires	23.02.99	3631	29	5,13	Salvador	24.03.99
Salvador	27.03.99	735	5	5,32	Fort de Noronha	1.04.99
Fort de Noronha	3.04.99	2078	12	6,93	Fort de France	15.04.99
Fort de France	17.04.99	72	12	6,00	Portsmouth	18.04.99
Portsmouth	20.04.99	17	4	4,25	Isles de Saints	20.04.99
Isles de Saints	20.04.99	164	1	6,52	Philipsburg	21.04.99
Philipsburg	24.04.99	2566	19	5,41	Ponta Delgada	14.05.99
Ponta Delgada	15.05.99	2080	13	6,38	Kopenhaga	29.05.99
Kopenhaga	30.05.99	160	1	4,44	Świnoujście	31.05.99
Razem żegluga:		13 480	98	5,70		

Żegluga na silniku: 1393 godziny = 58 dni 1 godzina, co stanowi 59%
 Żegluga pod żaglami: 976 godzin = 40 dni, 16 godzin, co stanowi 41%

„Zawisza Czarny”

Kapitan: Waldemar Mieczkowski

„Zawisza Czarny” rozpoczął rejs 2 czerwca 1996 roku w Gdyni. W sezonie 1996 i 1997 żeglował po morzach: Śródziemnym, Północnym, Norweskim i Bałtyckim, biorąc udział w imprezach międzynarodowych (Cutty Sark Tall Ship’s Race ‘96 na Morzu Śródziemnym, Cutty Sark Tall Ship’s Race ‘97 na Morzu Norweskim i Północnym, Sail Gdańsk z okazji tysiąclecia Gdańska) oraz realizował rejsy szkoleniowe, turystyczne i programowe (m.in. historyczne, ekologiczne, marynistyczne). Szczególnym wyzwaniem były rejsy z młodzieżą niepełnosprawną, również na wózkach. W sezonie 1998 żaglowiec uczestniczył w Cutty Sark Tall Ship’s Race ‘98 oraz dwukrotnie odwiedził wystawę EXPO w Lizbonie.



J. kpt. ż.w. Waldemar Mieczkowski
(fot. R. Popławski)

11 września 1998 roku „Zawisza Czarny” rozpoczął z hiszpańskiego portu Algeciras wyprawę dookoła Ameryki Południowej. Trasa wiodła przez Wyspy Kanaryjskie, Morze Karaibskie, Kanał Panamski, Ekwador, Peru, wyspy Juan Fernandez do Valparaiso w Chile. W czasie pobytu w Chile załoga wzięła udział w Światowym Jamboree Skautowym, w Valparaiso spędziła święta Bożego Narodzenia i sylwestra.

7 stycznia 1999 roku zaokrętowano załogę na kolejny etap. W nocy z 8 na 9 stycznia wyruszyliśmy z Valparaiso na południe. Przez osiem dni



„Zawisza Czarny”

płynęliśmy pod wiatr, początkowo słaby, później coraz silniejszy, przechodzący w sztormowy, i walczyliśmy z wysoką falą. 16 stycznia w nocy weszliśmy w kanały patagońskie i 18 stycznia wieczorem zacumowaliśmy w chilijskim porcie Chacabuco, w celu uzupełnienia zapasów wody słodkiej. Dalej ruszyliśmy tej samej nocy. 22 stycznia Kanałem Darwin na wyszliśmy na Pacyfik. Kanały patagońskie pokonaliśmy bez pilota za zgodą chilijskiej Marynarki Wojennej. Rozpoczęła się żegluga z wiatrem. 25 stycznia o godz. 17.30 minęliśmy trawers przylądka Horn, w odległości około 1,5 Mm. Siła wiatru 8^oB, wysokość fali około 6 m. 26 stycznia weszliśmy w kanał Beagle i o godz. 18.30 zacumowaliśmy w argentyńskim porcie Ushuaia do burty polskiego żaglowca „Fryderyk Chopin”. 27 stycznia wymustrowano 12 osób załogi, a 29 stycznia zamustrowano 17 osób nowych. 31 stycznia wyszliśmy z Ushuaia kanałem Beagle na Pacyfik.



Argentyński port Ushuaia – stąd wyruszamy (fot. R. Popławski)



Tłumnie opływamy przylądek Horn (fot. R. Popławski)



W Zatoce Admiralicji na chwilę żegnamy „Zawiszę” (fot. R. Popławski)



Krajobrazy jak za czasów Melville'a (fot. R. Popławski)



Rumowisko kości – pozostałości po wielorybnikach (fot. R. Popławski)



Romantyczny grób Puchalskiego (fot. R. Popławski)

2 lutego o godz. 15.27 minęliśmy trawers przylądka Horn w odległości około 1,5 Mm. Wiatr o sile 3°B, fala około 1 m. Po przejściu trawersu Hornu skierowaliśmy się w stronę Wyspy Króla Jerzego. Wiatr tężał, szkwały dochodziły do 11°B, grad i śnieżyce. Temperatura powietrza schodziła do 0°C. Rzuciliśmy kotwicę w Zatoce Admiralicji. Przez trzy dni byliśmy gośćmi Polskiej Stacji Badawczej im. Arctowskiego. 8 lutego wieczorem opuściliśmy Wyspę Króla Jerzego i przy słabych i średnich wiatrach ruszyliśmy w stronę kontynentu. 14 lutego weszliśmy w Cieśninę Magellana.

15 lutego o godz. 12.50 zacumowaliśmy w Punta Arenas.

18 lutego statek przejął kapitan Grzegorz Studziźba. Wyokrętowano 23 osoby. Zaokrętowano 12 osób i 20 lutego „Zawisza Czarny” wyszedł z Punta Arenas. Popłynął przez Falklandy do Buenos Aires, następnie Rio de Janeiro, Recife, przez Atlantyk na Wyspy Zielonego Przylądka, Teryfę, Maderę i skończył wyprawę 29 maja w Gibraltarze. Do Gdyni wrócił 11 grudnia 1999 roku i tym samym zakończył najdłuższy, bo trwający 3,5 roku rejs w swojej historii (skład załogi zob. Aneks, s. 408).

Waldemar Mieczkowski

Dane techniczne:

Zbudowany w 1952 roku w Stoczni Północnej lugrotrawler, przebudowany na statek żaglowy. Długość 42,7 m, szerokość 6,0 m, zanurzenie 4,0 m, całkowita powierzchnia żagli 625 m², silnik diesel 390 KM, załoga 46 osób.

„Antica”

Kapitan: Jerzy Wąsowicz

Spotkaliśmy się wszyscy, cała załoga s/y „Antica” w Montevideo w połowie lutego 1999 roku. Lekko opóźnieni w stosunku do harmonogramu wyprawy, musieliśmy jeszcze wykonać na jachcie nieco napraw niezbędnych przed wyruszeniem w kierunku przylądka Horn.

Skład załogi był następujący: załoga stała Jerzy Wąsowicz – kapitan, Marcin Sochaj – I oficer oraz Paweł Stróżyński – II oficer, Kazimierz Potocki – III oficer, Leszek Pitula – załoga.

Prac do wykonania było sporo, ale fachowość załogi gwarantowała w pełni właściwe przygotowanie jachtu, wybieraliśmy się wszak w najtrudniejszy do żeglowania rejon świata. Nic nie mogło być pozostawione przypadkowi: silnik, elektryka, takielunek, zaopatrzenie w żywność, wodę, gaz i paliwo. Wreszcie jesteśmy gotowi, ostatni wieczór spędzamy w klubowym barze w międzynarodowym towarzystwie żeglarzy, którzy też wybierają się na Horn. Sączymy *yerba mate* i coś mocniejszego, po północy zaczyna się odpływ i chcemy razem z nim opuścić port. Dołącza do nas Anglik płynący samotnie na Horn. Będziemy się spotykać po drodze kilka razy.

Do Ławicy Angielskiej pogoda nam sprzyja, jeszcze przed jej opuszczeniem wiatr zmienia kierunek i jest dla nas coraz mniej korzystny. Zdo-



J. kpt. ż.w. Jerzy Wąsowicz



„Antica” w rejonie Wysp Kanaryjskich, w drodze na południe (fot. M. Brauer)

bywając wysokość mila po mili, wychodzimy na trawers portu Mar del Plata. Nasz Anglik już się tam schował, mamy łączność radiową. W morzu mamy już pełny sztorm i to z przeciwnego kierunku. Po kolejnej dobie hal-sowania staramy się utrzymać na pozycji, ale jesteśmy 20 mil do tyłu – to duża strata. Wiatr powoli odkręca i możemy już kontynuować marsz na południe. Sytuacja będzie się powtarzała aż do Hornu, tylko już nigdy nie pozwolimy zepchnąć się z osiągniętej pozycji. Na nasze usprawiedliwienie powiem, że był to pierwszy przeciwny wiatr od równika.

Powoli dzień za dniem przemieszczamy się na południe. Do Hornu zaliczymy jeszcze dwa sztormy przeciwnie i dwa z rufy, które pozwolą nam odrobić straty i przybliżą nas do celu. Płynąc od przylądka do przylądka mijamy zatoki San Matias i San Jorge i po dniach żeglugi wchodzimy do Puerto Deseado w Argentynie. W wejściu widzimy delfiny w łaty, takie jak polskie krowy, i nieco pingwinów.

Bardzo surowe otoczenie i spartańskie warunki do postoju, ale za to miła atmosfera. Miejscowy prokurator załatwia nam kąpiel w szkolnym basenie i zabiera nas na piwo do swojego klubu. Stocznia zwalnia nas z opłat,

a jej pracownicy w przerwach przychodzą pogadać, z czajnikiem wody i kubkiem *yerby*, której picie jest specjalnie celebrowane, jest to swoista fajka pokoju przechodząca z rąk do rąk. Smutne w tej rzeczywistości jest to, że był to ostatni port braci Ejsmontów – po wyjściu stąd wszelki słuch po nich i ich jachtach zaginął. Wolę nie wspominać o tym fakcie załozdy.

Wielki łuk Bahia Grande pokonujemy płynąc w pewnym oddaleniu od brzegu, chcę zobaczyć wejście do Cieśniny Magellana. Na wschód od nas w odległości 350 mil leżą Falklandy, ciekawe ze względu na swoją świeżą historię konfliktu. Któregoś wieczoru tuż przed zachodem słońca odsłania się szerokie wejście do Cieśniny Magellana, mamy świadomość, że jesteśmy w ważnym historycznie miejscu i jesteśmy pod wrażeniem tej chwili. Powoli zbliżamy się do celu. Wczesnym popołudniem 27 lutego, przy ładnej pogodzie stajemy w dryf na podejściu do cieśniny Le Maire i czekamy na zmianę pływu. O godz. 16.45 według moich wyliczeń mamy godzinę do wysokiej wody, kiedy prąd powinien słabnąć. Uruchamiamy silnik i powoli wchodzimy w cieśninę. Napotykamy prawie stojące fale, tak krótkie, że stopują jacht i trudno się przez nie przebić. Bierzymy na pokład sporo wody. Zastanawiam się, czy się nie wycofać i jeszcze trochę zaczekać.

Fale szybko zaczynają się wyrównywać. Za to pojawiają się rozległe wiry. Po niecałej godzinie płyniemy, nareszcie, po dość spokojnej wodzie. Wygląda na to, że trochę za wcześnie podjęliśmy próbę forsowania cieśniny. Po lewej burcie widać na widnokręgu, podświetloną zachodzącym słońcem i lekko za mgłą, Isla de los Estados. Przed wieczorem wpływamy do zatoki Buen Suceso i cumujemy do dużej boi okrętowej, postawionej tutaj na wszelki wypadek dla statków szukających schronienia w trudnych warunkach pogodowych. Idziemy spać. Śpimy długo i zasłużenie.

Ranek wita nas ponurą pogodą i deszczem. Niechętnie zbieramy się do drogi, ociągając się, ile się da. W końcu po śniadaniu rzucaamy cumy i wychodzimy z zatoki. Pogoda jakby chciała zrobić nam niespodziankę. Niebo zaczyna się przecierać. Wyjrzało słońce, robi się ciepło i przyjemnie. Osoby wolne od wachty szukają zacisznego miejsca na pokładzie i wypooczywają w słońcu. Jest to jeden z takich pogodnych dni, jakie czasami jesienią zdarzają się na Bałtyku. Wieczorem jesteśmy na podejściu do kanału Beagle. Po pogodnym dniu przychodzi szybko rosnący wiatr z północnego zachodu. Zakładamy dwa refy na grocie. W cieśninę Gore wchodzimy na kliwrze i na grocie. Spędzamy tutaj na żegludze całą noc. Następnego dnia od późnych godzin porannych pogoda staje się coraz gorsza. Zaczynają się opady deszczu, najpierw przejściowe, potem ciągle. Bierzymy kurs połu-



Załoga jachtu „Antica” przy Hornie. Za sterem „El Comendante” (fot. J. Wąsowicz)

dniowy i w ciągu dnia, wciąż w deszczu, żeglujemy wzdłuż wschodnich wybrzeży grupy wysp Wollaston. Nareszcie po długim jak dla nas czasie wyłania się wyspa Horn. Cała w szarudze. Barometr spada w dół, napięcie wśród nas rośnie. Na wschodzie pojawiają się zwały chmur – zapowiedź niepokoju. Idziemy na zbliżenie z wyspą. Pomimo mżawki, z odległości jednej mili widać ją dobrze. Nie chcę podchodzić bliżej. Wreszcie możemy zmienić kurs na zachodni i przy wschodnim wietrze 4–5°B powoli wchodzimy na trawers przyłodka.

Wypis z dziennika jachtowego: I stało się. 1.03.1999 o godzinie 17.50, w deszczu i wietrze ze wschodu o sile 4–5°B i temperaturze 8°C, osiągnęliśmy prawy trawers przyłodka Horn. Z tej okazji wydajemy małe przyjęcie na pokładzie. Jest specjalnie upieczone ciasto, sałatki i szampan. Najpierw toast z Neptunem, później zdjęcia i filmy. Pod koniec przyjęcia na talerzach i w miskach było więcej wody niż właściwej zawartości, a ciasto przed spożyciem należało wycisnąć.

Korzystając ze wschodniego wiatru (rzadkość na tych wodach), chcemy obejść wyspę Hermite i przez cieśninę Montello przejść do kanału Beagle, a następnie do Ushuaia w Argentynie. Opatrzność jednak chciała



Podejście do kanału Beagle – widok z Paso Picton na Ziemię Ognistą (fot. J. Wąsowicz)



„Antica” w fiordzie Pio w kanale Beagle po przejściu Hornu (fot. J. Wąsowicz)

inaczej. Po dwóch godzinach wiatr zmienia gwałtownie kierunek na południowo-zachodni, jego siła zaczyna szybko wzrastać, początkowo do 4°B i nadal rośnie. Nie pozostaje nic innego, jak zrobić zwrot na wschód i zaliczyć Horn ponownie, tym razem lewą burtą. Nocą wiatr rośnie do 8°B i zmusza nas do zarefowania grota. Żeglujemy na grocie i fok. Wracamy do kanału Beagle prawie tą samą drogą, jaką podchodziliśmy do Hornu – pomiędzy wyspami Herschel i Deceit, następnie wschodnią stroną wysp Wollaston, przez Paso Gore i Paso Picton.

Po wietrznej, pełnej napięcia nocy i żegludze pomiędzy skalistymi wysepkami, następuje bardzo pogodny poranek. W niezwykle przejrzystym i zimnym powietrzu wszystko wydaje się być bardzo blisko jak na wyciągnięcie ręki. W perspektywie Paso Picton i kanału Beagle widać wysokie góry

Ziemi Ognistej. Góry w dolnej części prezentują się jako intensywnie zielone, same szczyty zaś pokryte są czapami śniegu. W pierwszych promieniach słońca wszystko to wygląda bardzo dostojnie. Na pokład wyległa cała załoga, wszyscy jesteśmy pod wrażeniem tych widoków. Jest to swoista nagroda za ostatnie trudne dni podejścia i forsowania przylądka Horn. Do tego mamy bezchmurne niebo i korzystny wiatr, który zelżał do 5°B.

Wczesnym rankiem 2 marca wchodzimy w kanał Beagle i o godz. 14.00 cumujemy w Puerto Williams. Znajdujemy miejsce w zaimprovizowanym porcie, nieopodal klubu mieszczącego się na starym na wpół zatopionym hulku – wysłużonym starym statku handlowym. W wystającej nad wodę pokładówce hulku urządzono przytulne pomieszczenie klubowe, płonie kominek, leżą kłody cedrowego drewna, pachnie też cedrowym dymem. Stare wysłużone kanapy zachęcają, aby przysiąść przy kominku. Spotykamy załogi kilku jachtów, które spędziły lato żeglując po Antarktydzie i teraz wybierają się na północ. Siedzimy razem przy żywym ogniu i piwie, pachnie cały czas palony cedr. Czujemy się wspaniale pomiędzy tymi antarktycznymi wygami. Jest kilku Francuzów, załogi jachtów z Niemiec, Włoch i Argentyny. Mówią mi, że spotkali polskie żaglowce, prawdopodobnie chodzi o „Fryderyka Chopina” i „Zawiszę Czarnego”, ponieważ miały tu być w tym czasie. Na zewnątrz znowu się rozdmuchało, słychać wiatr pogwizdujący w górnej części pokładówki hulku, a nam tu na dole jest dobrze, przytulnie i wcale nie chce mi się stąd wychodzić. Czyż życie nie ma pięknych odcieni?

Jerzy Wąsowicz

Dane techniczne:

Kuter gąflowy, długość po pokładzie 13,83 m, szerokość 4,50 m, zanurzenie 2,10 m, powierzchnia ożaglowania 120 m², załoga 6 osób.



W Puerto Williams (fot. J. Wąsowicz)

„Concordia”

Kapitan: Andrzej Straburzyński

Po wielu oceanicznych podróżach żaglowiec „Concordia” obrał w roku 2001 najtrudniejszy kurs i cel – drogę dookoła przylądka Horn.

Od roku 1616, kiedy Willem Schouten przeszedł wokół Hornu, jako pierwszy z Europejczyków, droga ta stała się prawdziwym wyzwaniem dla wszystkich żeglarzy. Opłynięcie Przylądka jest zawsze wielkim honorem.

Pierwsza próba tej drogi dla kanadyjskiej szkoły pod żaglami Class Afloat była podejmowana już w styczniu 1998 roku, ale przedłużający się remont silnika „Concordii” uniemożliwił rozpoczęcie podróży we właściwym czasie. Tym razem początek rejsu nastąpił z San Juan P.R. w styczniu 2001 roku. Los sprawił, że mogłem dołączyć do załogi żaglowca na ostatni odcinek podróży z Wyspy Wielkanocnej do Patagonii. Stało się to dzięki wielu osobom dobrej woli, które zechciały mnie zaprosić i pokryć wraz z armatorem koszty moich przelotów.

W szkolnym rejsie kanadyjskiej Class Afloat brało udział 46 uczniów, sześciu nauczycieli i siedmiu członków polskiej załogi.

Nasza droga na Horn rozpoczęła się 10 lutego 2001 roku z Wyspy Wielkanocnej. Płynąc na południe, trzymaliśmy się po zachodniej stronie dużego systemu wysokiego ciśnienia i dlatego mieliśmy dobrą pogodę i sprzyjający wiatr. Żegluga była przyjemna, ale prowadzona ostrożnie, szczególnie w nocy. Trzech bosmanów na stałych wachtach pilnowało wszystkich manewrów żaglami. Z pełną entuzjazmu i dobrze wyszkoloną załogą wszystko odbywało się bez przeszkód. Po przejściu szerokości 47°S nasz kurs stopniowo zmienił się na SE i ESE w stronę „wyjających pięćdziesiątek”. Na mapach pogodowych mogliśmy zobaczyć sporo groźnych depresji na południe od nas. Jednak kiedy osiągnęliśmy szerokość 56°S i zmieniliśmy kurs na wschód, zapowiadało się, że przejdziemy wokół przylądka Horn przy dobrej pogodzie.

Rankiem 1 marca student Laxie Hamilton zameldował ląd na horyzoncie. Brzegi Patagonii pojawiły się po 20 dniach żeglugi!



Andrzej Straburzyński z Wojtkiem Jacobsonem przy Hornie (fot. P. Leszczyński)

Do południa mieliśmy pomyślne wiatry z WNW, lecz wiedzieliśmy już, że zbliża się do nas głęboka depresja z zachodu. W południe wiatr osłabł i po dwóch godzinach 30 mil od Hornu zaczął wiać z lewego bej-dewindu osiągając 7°B. W krótkim czasie niebo pokryło się ciemnymi, deszczowymi chmurami. Nagle o zachodzie pojawiło się światło słońca pomiędzy czarnymi chmurami nad horyzontem. Znikające słońce położyło przez moment swoje złote światło na skale Hornu, a także na naszych masztach i żaglach. To było piękne!

Kiedy 1 marca o godz. 18.00 czasu statkowego (20.00 czasu argentyńskiego) przechodziliśmy trawers Hornu, było już ciemno. Uonorowaliśmy ten moment salwą z pokładowej armatki. Ten zaszczyt przypadł mnie jako najstarszemu w załodze. Wspaniałe wyróżnienie!

Do kanału Beagle mieliśmy jeszcze 60 mil i 130 do Ushuaia. Rankiem byliśmy na wejściu do kanału. Wiatr teraz skręcił na zachód, prosto w dziób i wzrósł do siły 11°B. W szkwałach było 70 węzłów – to już siła huraganu! Ciśnienie na barometrze spadło do 953 hPa – nigdy dotąd nie widziałem tak niskiego odczytu! Nie daliśmy rady wejść do kanału i przez cały dzień dryfowaliśmy na oceanie.



Przylądek Horn widziany z pokładu „Concordii” (fot. W. Jacobson)

Żaglowiec zachowywał się bardzo statecznie i świetnie dawał sobie radę ze sztormem. Pomimo osłony, jaką dawały pobliskie wyspy, fale były groźne, a piana czasami pokrywała cały statek. Jednak życie pod pokładem toczyło się normalnie, a załoga nadal przejawiała entuzjazm do żeglugi.

3 marca wiatr trochę zelżał, więc mogliśmy wzdłuż kanału Beagle dotrzeć do Ushuaia. W owych dniach statek i cała załoga – studenci, oficerowie i nauczyciele – po osiągnięciu cennego sukcesu zostali niejako pasowani na kaphornerów i przyjęci razem z całą Class Afloat do ekskluzywnego, międzynarodowego towarzystwa kaphornowców.

A cóż ja? Odbyłem wspaniałą podróż. Żeglowałem wokół przylądka Horn w przyjaznej kompanii, widziałem Krzyż Południa, albatrosy na niebie i piękną Ziemię Ognistą. Moje marzenie się spełniło kolejny już raz...

Dziękuję wszystkim, z którymi żeglowałem i tym, którzy uczynili tę podróż możliwą.

Pragnę dodać, że w tym samym miejscu i czasie, w tym samym sztormie, znalazła się nasza polska „Warta-Polpharma” z kapitanem Romanem Paszkem i jego załogą. „Warta-Polpharma” minęła trawers Hornu nieco później i walczyła z wiatrem i falami około 30–40 mil od „Concordii”.

Wojciech Jacobson



J. kpt. ż.w. Roman Paszke

„Warta-Polpharma”

Kapitan: Roman Paszke

Powitanie trzeciego tysiąclecia wielkimi regatami wokółziemskimi to pomysł, który zrodził się w głowie Bruno Peyrona, zrealizowany dzięki paryskiemu Disneylandowi i rządowi Francji. Pomysł przedni tym bardziej, że miały to być regaty niezwykle. Na wokółziemskiej trasie bez zachodzenia do portów ścigać się miały superkatamarany. Ogromne dwukadłubowce o długości prawie 35 metrów, które na niemal 40-metrowych masztach mogły postawić ponad 800 m² żagla. Potrafiły one pędzić z prędkością nieosiągalną dla większości nowoczesnych okrętów wojennych, bo dochodzącą do 40 węzłów.

Roman Paszke znalazł dla nich piękną nazwę – ptaki oceanów. Taki ptak oceanu, zbudowany w 1987 roku „Commodore Explorer” opłynął świat poniżej legendarnych 80 dni Juliusza Verne’a. Jacht ten został zakupiony przez sponsorów i nazwany „Warta-Polpharma”. W wielkich



(źródło: Internet)

regatach poprowadzi go kapitan Roman Paszke wraz ze znakomitą ekipą świetnych żeglarzy. Nasz katamaran jest najmniejszy, jego długość to niewiele ponad 25 m, a to ogromna różnica: „Mieliśmy ze wszystkich startujących w The Race załóg najtrudniejsze warunki bytu. Najmniejsza łódka to nie tylko najmniejsza prędkość. To także najgorsze warunki do spania, gotowania, prowadzenia nawigacji i w ogóle życia. (...) To wszystko odbija się na naszej psychice”.

Start do pierwszej edycji The Race 2000 nastąpił 31 grudnia 2000 roku w Barcelonie. Tego dnia wystartowało pięć jachtów: nowozelandzki „Club Med”, francuski „Innovation Explorer”, amerykańskie „Team Adventure” i „Play Station” oraz najmniejsza „Warta-Polpharma” właśnie. Szósty – brytyjski „Team Legato” wyszedł w morze dzień później. Po okrążeniu ziemi katamarany miały meldować się na mecie w Marsylii. Nasz katamaran wystartował na dobrej trzeciej pozycji, ale parę godzin po starcie trzeba było wymieniać pęknięte listwy na grocie. Spowodowało to stratę wielu mil. Przed Gibraltarem byli na piątej pozycji, około 250 mil za prowadzącym „Team Adventure”, „Team Legato” zaś podążał 80 mil za Polakami. Jeszcze tylko postój w Gibraltarze dla wymiany anteny satelitarnej i „Warta-Polpharma” wychodzi na pierwszy z wielkich oceanów.



(źródło: Internet)

W regatach długodystansowych, a zwłaszcza wokółziemskich, ogromne znaczenie ma wybór drogi w zależności od układów barycznych. A w tym zakresie ogromną rolę pełni routier pogodowy. Kapitan Paszke opierał się na wiedzy i wyczuciu Meeno Schradera, świetnego fachowca, którego analizy były zwykle bezbłędne. Kiedy 27 stycznia nasz jacht mija południk Przylądka Dobrej Nadziei, wyprzedzają go tylko dwie jednostki. Jest na trzecim miejscu. Sytuacja baryczna nakazuje zejść na 52°S. „Fale dochodziły do ośmiu metrów i były z niekorzystnego kierunku. Kadłuby ciężko pracowały i huk w środku był nie do zniesienia. Płynęliśmy na trzecim refie, bez żagla przedniego, a i tak prędkość dochodziła do 26 węzłów”.

Dalej było podobnie, zdarzały się gęste mgły, a wilgoć w środku kadłubów stawała się nie do zniesienia, tyle że do przylądka Leeuwin było coraz bliżej. Kiedy go minęli i przebiegi dobowe wynosiły około 470 mil, dowiedzieli się, że „Club Med” wyśrubował przebieg dobowy do 650 mil! Na Morzu Tasmana dopada ich kolejny sztorm, a należy kierować się do Cieśniny Cooka i do Wellington, gdzie trzeba dokonać kolejnej naprawy anteny satelitarnej. Tam w porcie nikt nie zejdzie na ląd, bo tak stanowi regulamin.



Żałoga „Warty-Polpharmy” na tle Hornu: Ryszard Block, Piotr Cichocki, Dariusz Drapella, Wojciech Długozima, Zbigniew Gutkowski, Robert Janecki, Jarosław Kaczorowski, Mariusz Pirjanowicz (fot. R. Paszke)

Po usunięciu usterek wychodzą w morze w nocy i w deszczu. Przebiegi dobowe dobre, ale kolejne awarie nie omijają „Warty-Polpharmy”. Tym razem to nie sterociągi, lecz wózek głowicy grotu. Trzeba by zdemontować maszt. Ale gdzie? Na Falklandach? Wykonują prowizorkę, która wytrzyma do końca regat. W dniu 17 lutego jacht przekracza południk 180°. Żeglują ciągle na trzecim miejscu! Ale to Ocean Południowy. Nadchodzi kolejny sztorm. „Nocą wieje już regularne sześćdziesiąt węzłów. (...) Rano fala jest już naprawdę potężna. (...) Następna noc to regularne fale olbrzymy. Guitek miał rekord zjazdu z fali – 32 węzły. Bez żagli! (...) Sterowanie wymaga olbrzymiej koncentracji. Błąd to możliwość przewrócenia jachtu przez dzioby”. Narasta zmęczenie. „Coraz zimniej. Woda skrapla się w naszych kadłubach coraz bardziej. (...) Pojawia się pleśń”.

Ziemia Ognista coraz bliżej. Za nimi huragan „Oma” przemieszcza się z prędkością 50 węzłów. Muszą być przed nim za Hornem. „Siła wiatru 35–40 węzłów. Lecimy na złamanie karku z prędkością 25–30 węzłów baksztagiem. Czujemy, że żeglujemy na granicy ryzyka. (...) Przed Hornem padł kolejny rekord prędkości. Na Ryśka wachcie zanotowaliśmy 36,4 węzła”. Udało się. Ciężki sztorm dopadł żeglarzy, gdy byli już za Hornem, tak jak zaplanowali.

Opłynięcie Falklandów to przykład współpracy z routierem. Cały czas w wiatrem, wraz z przesuwanym się niżej. Zbliżają się do równika. Tę strefę przechodzą z przebiegami około stu mil na dobę. Jeśli zdążą wejść w korytarz między starym a nowym wyżem azorskim, trzecie miejsce będzie w ich zasięgu. I wtedy stało się. Usłyszeli „nieprzyjemny odgłos na zawietrznym kadłubie”. „Pęknięcie objęło połowę kadłuba od pokładu do linii wodnej. Koniec marzeń o trzecim miejscu. (...) Posłałem informację do kraju o naszym wycofaniu się z regat”. Ale nie rezygnują. Po prowizorycznej naprawie pęknięcia idą do brazylijskiej Fortalezy. Tam po dwóch i pół dobach kadłub jest naprawiony i można wracać do regat. Wypływają bez dwóch członków załogi. Jeden po ciężkiej kontuzji nogi zostaje w szpitalu, drugi postanawia po prostu wyokrętować. Wychodzą, gdy nawet ostatni „Team Legato” jest 400 mil przed nimi. Ale już po dwóch dniach straty są odrobione i żeglując na skraj „Warta-Polpharma” zbliża się do Cieśniny Gibraltarskiej. Po jej przejściu pozostało 700 mil do mety w Marsylii. Już są w Zatoce Lwa, gdy dopada ich mistral. „Na tych ostatnich milach dostaliśmy zdrowe cięgi. Wpływamy wieczorem na długo oczekiwaną metę”. Był 10 kwietnia 2001 roku, godzina 18.32.

„Warta-Polpharma” pokonała trasę regat w ciągu 99 dni, 12 godzin i 31 minut po przepłynięciu ponad 32 000 mil morskich. Regaty ukończyło pięć katamaranów. Na trzech pierwszych miejscach wielkie maszyny „Club Med” (62d 6h 56’ 33”), „Innovation Explorer” (64d 22h 32’ 38”) i „Team Adventure” (82d 20h 21’ 2”), czwarta była „Warta-Polpharma”, za nią na mecie zameldował się „Team Legato” (104d 19h 8’ 0”). Szósty „Play Station” po awarii takielunku wycofał się w 16. dniu regat.

Aleksander Kaszowski

Dane techniczne:

Rok budowy 1987, długość 25,66 m, szerokość 13,58 m, zanurzenie 0,48/3,80 m, wyporność 9,5 tony, wysokość masztu 32 m, powierzchnia ożaglowania do 628 m², największa zanotowana prędkość 36,7 węzła.

„Stary”

Kapitan: Jacek Waclawski



Kpt. j. Jacek Waclawski

Jacht ruszył w dół jak szalony. Pochylał się na dziób i z sekundy na sekundę nabierał prędkości. Nie było nawet chwili, żeby się zastanowić, co dalej. Żołądki podchodziły żeglarzom do samego gardła.

Łódka była mała i stara. Mała, bo jak na te wody raptem 13 metrów długości kadłuba oznaczało tak naprawdę liliputa. A stara, bo... nazywała się „Stary”! Jacht był mocny i dzielny, ale na swoje imię zasłużył. Metalowa 12-letnia konstrukcja, płynąc w dół wodne-

go zbocza, jęczała i wpadała w vibracje, co wprawiało dziewiątkę żeglarzy w nastrój niczym ze śmiertelnego rollercoastera. Nigdy wcześniej żaden z nich nie widział tak potężnych fal. Każda miała więcej wzrostu niż najsilniejsza znana z Bałtyku. Więcej siły niż jakakolwiek fala spotkana na Atlantyku. Pokładowy wariometr niezmiennie pokazywał wysokość 12–14 metrów. Mniej więcej poziom piątego piętra! Takie fale mogły przerażać, a z pewnością budziły szacunek. W tworzonym przez nie spektaklu było niezaprzeczalne piękno, widoczne zwłaszcza wtedy, gdy ciemnoszara, granatowa kipiela zaczynała pulsować pod powierzchnią, gotować się, wirować, by w końcu stanąć dęba i spieniona przewalić się przez pokład. Wtedy prócz piękna wyczuwało się w tym żywiole coś więcej: wyzwanie. „Płynmy!” – krzyczało wówczas gdzieś w człowieku. „Na przekór naturze!”

Zjazd ze zbocza wielkiej wodnej góry – tych najpotężniejszych i najgroźniejszych morskich fal, które tworzą się na Oceanie Południowym – to jedna z najbardziej wymarzonych, ale też przerażających wizji w życiu żeglarza.



Jacht „Stary” opłynął Horn 29 marca 2003 roku (fot. S. Skalmierski)

„Dotarcie na Horn to jak zdobycie żeglarskiego Everestu” – mawia się. Są jednak góry trudniejsze od Everestu i są wody groźniejsze od Hornu.

„Stary” płynął właśnie na południe od legendarnego przylądka, przez cieśninę oddzielającą Amerykę Południową od Antarktydy, nazwaną na cześć szesnastowiecznego angielskiego korsarza sir Francis Drake’a. Wraz z rozwojem sztormu wierzchołki fal robiły się coraz bardziej gwałtowne. Wiatr urywał kawałki wodnych grani, zwiewał bryzgi wody i siekł nimi niemiłosiernie w twarz. Dwaj wachtowi – jeden na pokładzie, za kołem sterowym, drugi wewnątrz jachtu – przekrzykiwali się przez pleksiglasową szybkę.

– Najgorsze jest uderzenie górnych trzech czy czterech metrów fali, kiedy się załamuje. Jak uderzy prosto w burtę, może nas wywrócić! – krzyczał Jacek do siedzącego w środku Sławka.

Sternik musi być niezwykle uważny. Największe fale trzeba przyjmować pod odpowiednim kątem, tak by nie dać się porwać ich sile. Cały czas należy śledzić kierunek wiatru i strukturę fal oraz utrzymywać kontakt ze śledzącym przyrządy nawigacyjne drugim wachtowym. Ten siedzi wpatrzony w radar i sprawdza, czy na obranym kursie nie ma gór lodowych. W tych okolicach zdarzają się nawet takie, które mają kilka kilometrów długości. Kiedy stojący za sterem na zewnątrz zmarznie na kość, żeglarze zamieniają się miejscami.



„Stary” u brzegów Antarktydy (fot. M. Witkowska)

Obowiązuje najcięższy możliwy zestaw ubrań. Bez gogli i grubych gumowych rękawic nie ma żadnych szans na wytrzymanie wachty. Poza tym wszystko co najmniej podwójne: czapki, rękawiczki, swetry, grube sztormiaki. I najważniejsze – szelki asekuracyjne, wpinane do poręczówki zaraz przy wyjściu. Żeby za żadne skarby świata nie dać się zmyć za burtę.

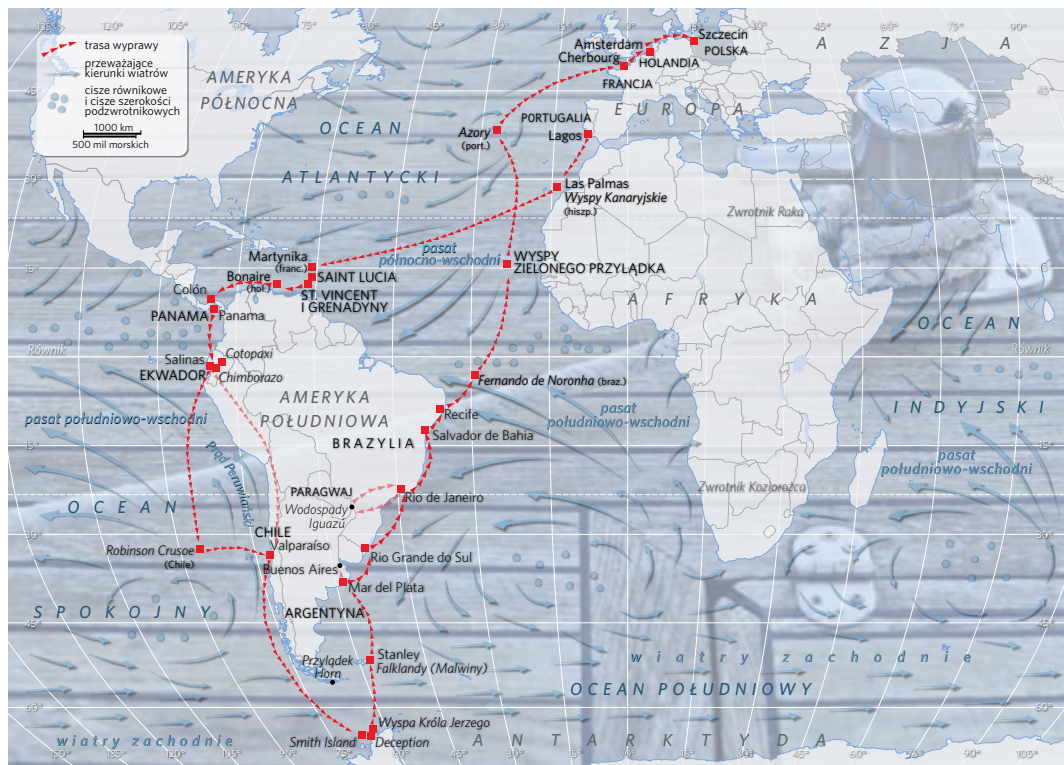
Nagła chwila spokoju. Sztorm ustał? Cisza? Nie, to tylko fala znów się buduje. Rośnie i po raz kolejny wynosi jacht 14 metrów w górę. Mija kilka długich sekund, starcie z łamiącym się szczytem fali, głośny szum piany spływającej po pokładzie i „Stary” znów jedzie w dół jak szalony. Wibruje. Jęczy i straszy. Ale wytrzymuje. I tak setki razy. „To najintensywniejsze chwile mojego życia” – napisze potem Jacek w swoim dzienniku. „Cały czas bałem się wywrotki”.

Położenie się na takiej fali to najgorsza perspektywa, a w podobnych warunkach może się to zdarzyć w każdej chwili. Wystarczy moment nieuwagi, jacht obróci się burtą do fali i masa wody, uderzając w łódkę, może znieść sternika, zerwać wszystko z pokładu i złamać maszt. Jeśli ten wybije dziurę w pokładzie, w sekundę później lodowata woda zacznie wdzierać się do pomieszczeń. Zimno morskiej wody o temperaturze kilku stopni sparaliżuje każdy ruch. Szanse na wyjście z tego bez szwanku są prawie żadne.



„Stary” w Stanley na Falklandach (fot. M. Witkowska)

Ekipa „Starego” wypływała świadoma ryzyka – bojąc się go i jednocześnie chcąc je ponieść. Wody wokół Hornu są cmentarzyskiem statków i marynarzy, którzy zginęli podczas takich sztormów jak ten, mając mniej szczęścia od dwudziestolatków ze „Starego”. W czasach kiedy „statki były z drewna, a ludzie z żelaza”, droga wokół Hornu była koniecznością. Każdy, kto płynął z Atlantyku na Pacyfik, lub odwrotnie, musiał się zmierzyć z huraganowymi wiatrami, z których słynie to miejsce. Wyjące pięćdziesiątki mają swoje źródło w wielkich różnicach temperatur między lodowatą Antarktydą a tropikalną Ameryką. Tworzące się w takich warunkach głębokie nize wędrują z zachodu na wschód, napędzając wiatry. Na tej szerokości geograficznej nie ma żadnego lądu, który by je powstrzymał – mogą gnać dookoła podbiegunowego świata. Jakby tego było mało, łańcuchy gór półwyspu antarktycznego i Andów są uformowane tak, że spychają wielkie masy powietrza niczym gigantyczny lejek i wypływają je właśnie pomiędzy Hornem a Antarktydą – w Cieśninie Drake’a. Szalejące wiatry napędzają fale. A kilkunastometrowe góry kipiącej wody, w dodatku krzyżujące się z różnych kierunków, mogą być śmiertelnym zagrożeniem dla każdego statku i jachtu.



Trasa rejsu „Starego” (oprac. J. Kopka)

Kiedy w 1914 roku z wielką pompą otwarto po dziesięciu latach budowy Kanał Panamski, trasa z Atlantyku na Pacyfik skróciła się o blisko 14,5 tysiąca kilometrów. Horn popadł w komercyjne zapomnienie. Ale im mniej marynarzy miało pływać wokół przylądka zawodowo, tym więcej przybywało tam żeglarzy szukających przygód. Chcących zmierzyć się z największymi wyzwaniem: huraganowymi wiatrami, gwałtownymi załamaniami pogody, wielkimi falami i własnym strachem. Równie szybko przybywało i tych, którzy chcieli w czasie rocznej podróży z Europy na Antarktydę i z powrotem poznać kawałek egzotycznego świata. Bawić się i cieszyć. Tańczyć w tawernach. Zwiedzać miasta i się opalać. Klócić się i przyjaźnić.

Takich, jak ekipa „Starego”.

Marcin Jamkowski, Jacek Waclawski

(fragment książki „Stary”, *młodzi i morze*, Gliwice 2013, s. 7–9).

Dane techniczne:

Stalowy słup, typ Bruceo, długość 13,49 m, szerokość 3,91 m, zanurzenie 1,83 m, powierzchnia ożaglowania 73 m², liczba koi 10.



„Zjawy IV” w kanale Beagle w drodze do Puerto Williams (fot. T. Zieliński)

„Zjawy IV” w rejsach wokół przylądka Horn

Aktywna obecność jachtu „Zjawy IV” w rejonie przylądka Horn na przełomie 2003 i 2004 roku nie była dziełem przypadku, lecz kulminacyjnym punktem wielomiesięcznej wyprawy „od Hornu do Hornu” zorganizowanej i przeprowadzonej przez Stowarzyszenie Studentów Politechniki Warszawskiej „Nawigare”. Początkowo wyprawa miała mieć inny charakter i skromniejszy zasięg, ale zbieg różnych okoliczności sprawił, iż organizatorzy musieli się zmierzyć ze znacznie większym wyzwaniem niż podjęte na początku.

Aleksandra Połcik i Tomasz Zieliński – dwoje niepoprawnych optymistów, doktorantów Politechniki Warszawskiej, od 2002 roku poszukiwało

możliwości spełnienia marzenia opłynięcia kuli ziemskiej. Szukali jachtu, pieniędzy oraz właściwego impulsu do podjęcia wyzwania.

Impulsem był pomysł kpt. Henryka Wolskiego zorganizowania rejsu pomiędzy norweskim portem Narvik a Søndre Strømfjord na Grenlandii. Jego celem było zamknięcie klamrą kręgu wokół bieguna północnego w rejsie pod żaglami.

Kapitan Henryk Wolski był uczestnikiem ekspedycji „ICESAIL” (1991–1994) na jachcie „Dagmar Aaen”, której celem było opłynięcie bieguna północnego. W ramach tej ekspedycji w roku 1993 pokonano Przejście Północno-Zachodnie. Przejście Północno-Wschodnie próbowano sforsować w roku 1992 i 1994 – bez powodzenia. Udało się to dopiero w roku 2002 w rejsie z norweskiego Tromsø do rosyjskiego Prowidzenia.

W roku 2003 Henryk Wolski postanowił zamknąć krąg wokół bieguna północnego, spinając „atlantycką klamrą” obydwie Przejścia. Sojusznikami w realizacji jego planów stali się Ola Połcik i Tomek Zieliński z Politechniki Warszawskiej, przy ogromnym wsparciu kpt. Wojciecha Skórskiego, znanego żeglarza. Było to znakomite rozwiązanie dla wszystkich, pozostało tylko wytypować jacht, który wytrzymałby trudy żeglugi w lodach. Praktycznie możliwości te ograniczały się do „Gedanii”, która jednak nie była dostępna w tamtym okresie, oraz do „Zjawy IV” – solidnego, drewnianego jachtu „z duszą”, nawiązującego wprost do tradycji pionierskiej wokółziemskiej wyprawy Władysława Wagnera na poprzedniczkach, „Zjawach” I, II i III. Przede wszystkim zaś mocna drewniana konstrukcja tego ponad 40-letniego wówczas jachtu zapewniała przetrwanie w lodach i dużą dzielność morską, co zostało sprawdzone m.in. podczas wyprawy na Spitsbergen zorganizowanej tym jachtem przez CWM ZHP w 2001 roku. Wybór padł więc na „Zjawę”. Do grona organizatorów dołączyli kolejni kapitanowie: prof. Zbigniew Dąbrowski i prof. Jacek Czajewski oraz ówczesny sternik morski Adam Krupa.

Pierwotny plan zakładał, że wyprawa wyruszy z Gdyni w maju 2003 roku w kierunku Norwegii. Stamtąd jacht poprowadzi kpt. Henryk Wolski, płynąc poprzez Islandię i tamtejszy przylądek Horn położony w północnej części wyspy do Reykjavíku, i dalej do Søndre Strømfjord na Grenlandii, by na wejściu do tego fiordu osiągnąć pozycję przecinającą się z kursem wyprawy polarnej jachtu „Dagmar Aaen” z 13 lipca 1993 roku, z udziałem Henryka Wolskiego. Z Grenlandii jacht miał wrócić do Lizbony, gdzie miała go przejąć inna ekipa organizująca rejs dookoła Ameryki Południowej.

Niestety, już po wyruszeniu wyprawy z Gdyni w dniu 12 maja 2003 roku okazało się, że armator nie wywiązał się z umów z organizatorami. W tak trudnej sytuacji, pomimo zainwestowanych dużych pieniędzy, organizatorzy rejsu dookoła Ameryki Południowej zrezygnowali. Jacht na miesiąc przed wypłynięciem nie był przygotowany, a pieniądze wpłacone przez obie grupy organizatorów na przygotowanie „Zjawy” poszły na „Zawiszę”. Ola z Tomkiem jako przedstawiciele Stowarzyszenia „Navigare” stanęli więc przed trudnym wyborem.

Kilkunastomiesięczny rejs na jachcie nieprzygotowanym technicznie to wyzwanie z góry skazane na niepowodzenie. Nie chcieli jednak zrezygnować. Kontynuowanie wyprawy w kierunku Lizbony nie miało sensu, skoro nie byłoby komu przekazać tam jachtu, za który Stowarzyszenie wzięło odpowiedzialność. Niewątpliwie sytuacja ta otwierała jednak całkiem nowe możliwości – opłynięcie przylądka Horn i dotarcie na Antarktydę. Tak powstała modyfikacja pierwotnego planu nazwana rejssem „od Hornu do Hornu”, o zmienionej trasie (korygowanej potem w trakcie wyprawy na bieżąco), licząca łącznie 29 etapów i trwająca od 12 maja 2003 roku do 23 października 2004 roku – dnia powrotu „Zjawy IV” do Gdyni.

Dzięki tej korekcie kpt. Henryk Wolski nie tylko zrealizował swój plan zamykając u wejścia Søndre Strømfjord swą pętlę wokół Arktyki w dniu 19 lipca 2003 roku o godz. 02.45 GMT (jako pierwszy Polak), ale także jako pierwszy polski żeglarz opłynął w ciągu jednego roku obydwie przylądki Horn: ten islandzki 21 czerwca i Przylądek Nieprzejezdny 2 grudnia 2003 roku.

Byliśmy pierwszą polską załogą jachtową, która dotknęła stałego lądu Antarktydy. Za ten wyczyn Kapituła Rejsu Roku 2004 „Głosu Wybrzeża” przyznała kapitanowi Michałowi Bogusławskiemu i jego załodze III Nagrodę.

Wyprawa „od Hornu do Hornu” rozpoczęła się 12 maja 2003 roku w Gdyni. Liczyła 29 etapów, które wiodły przez Narvik, Islandię, Grenlandię, obie Ameryki, przylądek Horn, Antarktydę i z powrotem do Gdyni, dokąd „Zjawa” dotarła 23 października 2004 roku, witana uroczyście.

Etapów hornowych podczas wyprawy było siedem (zob. Aneks, s. 409–410).

Dariusz Nerkowski

Dane techniczne:

Zbudowany w 1949 roku w Szwecji żaglowy kuter ratowniczy „Szkwał”, przebudowany w 1982 roku na kecz bermudzki. Długość całkowita 18,70 m, szerokość 5,64 m, zanurzenie 2,0 m, powierzchnia ożaglowania 162 m².

„Zjawa IV”

Kapitan: Henryk Wolski



J. kpt. ż.w. Henryk Wolski

Najpierw była myśl dopłynięcia do Grenlandii i w ten sposób zakończenia etapowego rejsu dookoła bieguna północnego. Jeszcze w fazie przygotowania powstał projekt przedłużenia go pod tytułem „od Hornu do Hornu”.

Pierwszy przylądek Horn – północny cypel Islandii – mijaliśmy 21 czerwca 2003 roku. 19 lipca dopłynęliśmy do Kangerdlugssuaq 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 kurs na południe i poprzez tropiki docierała znowu w strefę wysokich szerokości południowych.

24 listopada 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. Opatrzność zesłała go jeszcze w Seydhisfjörður na Islandii. Graham – Australijczyk będący od siedmiu lat w drodze, dość szybko wczuł się w swoją rolę bosmana i mechanika. Graham wraz ze „Zjawą” dotarł dzielnie do Ushuaia. Już w trakcie rejsu na Grenlandię zaprzyjaźniliśmy się i Graham zdecydował, że zostanie na jachcie do mojego powrotu na hornowy rejs. Wprawdzie wyprawa nazwana była „od Hornu do Hornu”, ale nęcił kolejny cel – Polska Stacja Badawcza PAN im. Henryka Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego w Antarktyce. Osobiście miałem nadzieję dotrzeć nie tylko do stacji, 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 2 lutego 2003 roku. Ponieważ brałem udział w tym odkryciu, chęci były duże.

25 listopada załoga była już w komplecie. Sporządziliśmy długą listę rzeczy do zrobienia. Pogoda nie była sprzyjająca: dmuchało, śnieżyło i w ogóle było bardzo nieprzyjemnie. Załoga jednak w komplecie zabrała się do roboty, nikt nie był bez pracy. Jeszcze pod koniec lipca, zaraz po rejsie na Grenlandię przekazałem organizatorowi rejsu – Stowarzyszeniu „Navigare” listę absolutnie niezbędnych rzeczy potrzebnych na jacht. Winda, kotwica i pełzacze były na tej liście.

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

Trzeba zaznaczyć, że opuszczając Ushuaia i idąc do Antarktyki, ma się po drodze tylko jeden port – Puerto Williams, w którym można zacumować, reszta to kotwiczowiska i to nieszczerólnie dobre. Jachty muszą więc mieć szczególnie dobry sprzęt kotwiczny, a dodatkowo zabezpieczają się jeszcze linami wywozonymi na brzeg. Ponieważ dobrze znam warunki panujące w Antarktyce i wiem, jakie wiatry potrafią nagle dmuchnąć od lądowca, nie miałem zamiaru lekceważyć porządnego wyposażenia jachtu.

26 listopada jeszcze nikt z przesyłką się nie zameldował. Zaczęła się znużająca korespondencja e-mailowa i telefonowanie do Polski. Czas uciekał. Wieczorem 28 listopada przysłała 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”. W końcu ustaliliśmy, że kończymy prace i płyniemy tylko na Horn.

Osobiście byłem przekonany, że gdy wrócimy do Ushuaia, przesyłka będzie już na nas czekała, szybko wszystko zainstalujemy i ruszymy w kanały patagońskie. Tymczasem 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 kotwiczowiskach opisanych jedynie przez żeglarzy, uważałem to urządzenie za niezbędne.

Założyć nową echosondę nie taki to znowu problem, trzeba wyjąć jacht z wody... Ale nasz jacht waży ponoć 70 ton. Wojtek zgodnie ze swoim

fachem zajął się rozpracowaniem szczegółów technicznych i z pomocą kolegów przymocował urządzenie.

Potem jeszcze krótkie szkolenie i ruszyliśmy w drogę. Pogoda w kanale Beagle była bardzo dobra. Po krótkim pobycie w Puerto Williams związanym z odprawieniem się na wody chilijskie wyszliśmy z portu, aby wykorzystać dobrą pogodę.

Do Hornu zbliżaliśmy się wczesnym rankiem. Wiatr przycichł, była więc idealna okazja do wylądowania na Cabo de Hornos w Caleta León. „Zjawa” dryfowała spokojnie, podczas gdy załoga na zmiany udawała się na ląd. Dobrze udało nam się wykorzystać okienko w pogodzie między godz. 6.00 a 10.00. Koło południa zrobiła się regularna siódemka, a my uparcie halsowaliśmy pod wiatr. Właściwości żeglugowe „Zjawy” nie zmieniły się jednak od lat, więc po kilku godzinach daliśmy za wygraną i zaczęliśmy wspierać się silnikiem. O godz. 15.05 dnia 2 grudnia mieliśmy Horn na prawym trawersie.

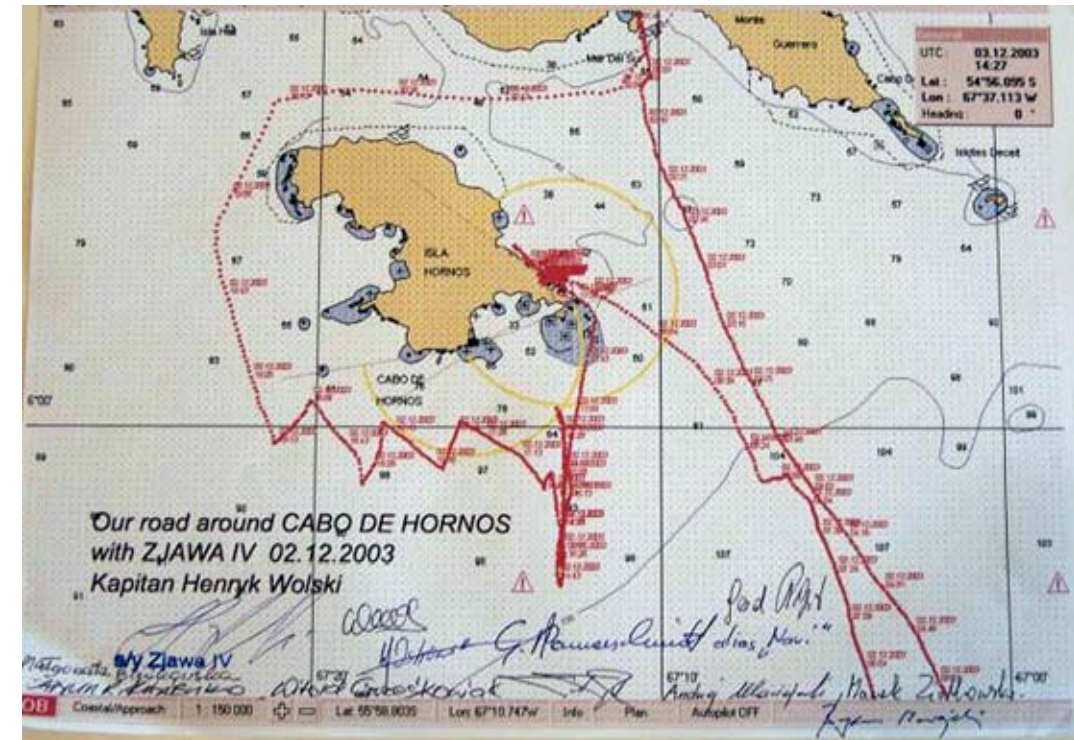
Wydarzenie to uczciliśmy zgodnie z tradycją żeglarską. Pierwszego łyka dostał oczywiście Neptun. Chwila była dla mnie szczególnie uroczysta: w ciągu tego samego roku opłynąłem dwa Horny.

Dalszą żeglugę kontynuowaliśmy okrążając wysepkę Horn, po czym wzięliśmy kurs na Puerto Williams. Po drodze, po prawej burcie zostawiliśmy trzy chilijskie wysepki: Picton, Lennox i Nueva.

Spory terytorialne między Argentyną i Chile mają długą historię, była nawet wersja wspólnego posiadania (między innymi) wyspy Horn. Jeden z ostatnich sporów dotyczył tych trzech wysp. W grudniu 1978 roku wojska argentyńskie były przygotowane do inwazji. Niechybnej wojnie zapobiegła osobista interwencja papieża Jana Pawła II w nocy z 23 na 24 grudnia 1978 roku. Mediacje ciągnęły się jeszcze bardzo długo i zakończyły 29 grudnia 1984 roku podpisaniem w Watykanie traktatu o przyjaźni i współpracy.

W Ushuaia okazało się, że przesyłka jeszcze nie nadeszła. Do tego stwierdziliśmy przeciek z króćca dolotowego wody chłodzącej silnik na odcinku między dnem a zaworem odcinającym. Przez głowę przeleciały mi wizje tego, co mogło się nam przytrafić na tym odludziu. Opatrzność miała nas jednak w swojej opiece. Zwołałem załogę i ogłosiłem zakończenie rejsu.

W ciągu kilku dni wszyscy wyjechali. 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



Zapis trasy etapu XIII

od zewnątrz i z tym zabezpieczeniem zdemontować króćec od wewnątrz. Zszedłem pod wodę, ale tam okazało się, że tym razem, zgodnie z wszelkimi regułami budowy, dołot wody jest zabezpieczony siatką. Cóż było robić. Wynajęliśmy zawodowego nurka, który z zewnątrz założył plaster, po czym Graham zdemontował króćec. Jego stan potwierdził słuszność podjętej decyzji.

Moja załoga zabukowała w „Navigare” rejs z nadzieją dotarcia do Stacji im. Arctowskiego. Niemal przez tydzień wszyscy tyraliśmy 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 Stacji im. 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.

Henryk Wolski

„Zjawa IV”

Kapitan: Aleksander Nebelski

Na 63. stopień szerokości południowej, w lody Antarktyki, oraz na Nosławiony Cape Horn zaprowadził „Zjawę IV” kolejny etap organizowanej przez Stowarzyszenie „Navigare” z Politechniki Warszawskiej wyprawy „od Hornu do Hornu”.

Przylądek Horn i Cieśnina Drake’a okazały się nader łaskawe dla kolejnej grupy żeglarzy. Gdy padła propozycja: na święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok płyniemy „Zjawą” na Horn i Antarktydę – nikt z naszej dziesięcioosobowej grupy doświadczonych żeglarzy nie zastanawiał się ani chwili. Oznaczało to, że Wigilia i sylwester zastaną nas z dala od rodzin – może właśnie na Hornie, a może wśród lodów Antarktyki. Wyszło na to, że jedno i drugie spędziliśmy w Cieśninie Drake’a, najbardziej ponoć groźnym akwenie na świecie: Wigilię, w drodze z Hornu na Wyspę Króla Jerzego, a sylwestra w drodze powrotnej. Nikt tego nie żałował. W ciągu trzytygodniowego rejsu Horn „zaliczyliśmy” aż trzy razy. Przed nami dwie załogi „Zjawy” okrążyły Horn w ramach organizowanej przez Stowarzyszenie „Navigare” wyprawy, a po nas – kolejne dwie. Również dwie, oprócz nas, dotarły do Antarktydy.

W nasz rejs wyruszyliśmy z Ushuaia, w argentyńskiej części Ziemi Ognistej, z 30-tysięcznego miasteczka, ponoć najbardziej na południe położonego miasta na ziemi.

Stąd wychodzą „zdobywać” Horn i Antarktydę liczne statki wycieczkowe oraz liczne jachty, z których wiele pływa wokół Hornu zawodowo. Wiele z nich spotkaliśmy potem w Puerto Williams – położonym 30 mil na południe od Ushuaia – granicznym porcie chilijskim. To Puerto Williams jest właściwie „końcem świata” – i tak faktycznie wygląda, z nieutwardzonymi ulicami i małutkimi domkami z blachy falistej. To właśnie stąd trzeba odprawiać się na Horn, w kanał Beagle i na Antarktykę, której część, obejmującą m.in. Wyspę Króla Jerzego oraz wyspę Deception, Chilijczycy – wbrew Traktatowi Antarktycznemu – traktują jak swoje terytorium, choć formalnie należy do Antarktydy. My nigdy nie kwestionowaliśmy tytułu Chile do Antarktydy i może dlatego za każdym razem odprawiani byliśmy od ręki – podczas gdy inne jachty czekały nawet po kilka dni. W sumie musieliśmy w tym porcie na końcu świata odprawiać się aż trzy razy.



„Zjawa IV” na Antarktydzie (fot. M. Bogusławski)

Po raz pierwszy Horn opłynęliśmy w piękne słoneczne popołudnie 22 grudnia. W odległości trzech kabli od słynnej „Czarnej Skały”, przy wietrze 3°B i spokojnym morzu mieliśmy czas na celebrację, a Neptun i załoga poczęstowani zostali argentyńskim szampanem i polskim winem „Wisienka”, które ktoś z załogi wioził dla Neptuna przez pół świata specjalnie na tę okazję.

Gdy tylko skończyliśmy sesję zdjęciową, położyliśmy się na kurs 150° wiodący wprost na Wyspę Króla Jerzego na Szetlandach Południowych. To tam znajduje się polska stacja naukowa PAN.

Wiatr szybko tężał i następnego dnia pobiliśmy rekord „Zjawy”: w ciągu doby pokonaliśmy 185 mil, przy wietrze wschodnim o sile 8–9°B i prędkościach osiągających nawet 9–10 węzłów! Trzeba tu pamiętać, że „Zjawa” to nie jacht regatowy, lecz mierzący 18 m i ważący ponad 70 ton okręt, oryginalnie budowany jako statek ratowniczy – solidny zatem i dzielny, ale sprawnie pływający na żaglach dopiero przy wietrze powyżej 4–5°B.

Blisko 500 mil do Szetlandów Południowych przez naprawdę zimną Cieśninę Drake'a pokonaliśmy jednym długim halsem, nie zawsze na żaglach – solidny 150-konny silnik jachtu okazał się naszym nieocenionym sprzymierzeńcem.

W Wigilię wiatr mocno zelżał, co pozwoliło na spokojną wieczerzę z udziałem całej załogi. Sterowaniem zajmowała się specjalna kombinacja szotów, a jeśli idzie o ruch na tej trasie, to jedynymi współtowarzyszami żeglugi przez cały ten czas były stada olbrzymich albatrosów, delfiny i wieloryby.

Na tych szerokościach próżno by czekać na tradycyjną pierwszą gwiazdkę, bo przez całą noc jest tu widno, słońce co prawda na moment zachodzi, ale chwilę potem wschodzi w tym samym miejscu. Kolację wigilijną rozpoczęliśmy, gdy tylko przekroczyliśmy 60°S. Było to około 20.00 czasu jachtowego (4 godziny później niż w Polsce). Była choinka, przywieziona z kraju, były też tony opłatka, bo każdy zabrał tyle, by starczyło dla wszystkich. Dla Neptuna także. Były znakomite humory i kolędy, śpiewane tak daleko na południu, w środku lata (mimo że temperatury osiągały ledwo parę stopni powyżej zera).

Wigilię i pierwszy dzień świąt spędziliśmy wprawdzie nie w gronie rodzin, ale za to w jakże fascynującym towarzystwie: w centralnej części Cieśniny Drake'a wokół nas dzień i noc żeglowały chmury olbrzymich albatrosów bez poruszenia skrzydeł unoszących się tuż-tuż nad wodą. Majestatyczny, spokojny lot tych wspaniałych ptaków robił ogromne wrażenie – większe nawet niż spotykane dość często baraszkuje wokół „Zjawy” delfiny czy nieco rzadsze wieloryby.

Wiatr całkiem siadł i przysła mgła, gdy wieczorem w pierwszy dzień świąt weszliśmy w rejon gór lodowych. Nikt z nas nigdy nie żeglował w takich warunkach, więc nie bardzo wiedzieliśmy, czego możemy oczekiwać. Widoczność rzędu 20 m, więc „oko” musiało naprawdę uważać. W tych warunkach: we mgle, dużej wilgotności i temperaturze około 0 do -1°C, funkcja „oka”, jak i sternika były nie do pozazdroszczenia. Radar wprawdzie mieliśmy sprawny i okazał się ogromnie pomocny, ale szybko zorientowaliśmy się, że nawet ogromna, ale płaska góra może dawać słabe echo, podczas gdy niewielka, ale wypiętrzona wysoko kra wysłała myląco duże echo. Tę męczącą, wymagającą maksymalnego natężenia uwagi żeglugę urozmaicały stada wyskakujących wokół nas z wody pingwinów, zjawiających się wraz z górami lodowymi, na których mieszkają.

Gdy jednak nad ranem uniosła się mgła, oczom naszym ukazały się widoki najpiękniejsze w całym tym rejsie. Oświetlone słońcem góry lo-



Albatros w Cieśninie Drake'a (fot. T. Zieliński)

dowe, w zależności od kąta padania promieni mieniące się różnymi kolorami: złote, białe, niebieskie, nawet różowe. To było antarktyczne lato i lodowce się celiły, czyli od ich czoła odpadały olbrzymie bryły lodu, które w tym właśnie okresie w dużych ilościach pływały jako góry lodowe, czy też większe lub mniejsze kry o bajkowych niejednokrotnie kształtach. Przy dobrej widoczności góry nie były już zagrożeniem, lecz przez kilka następných dni żeglugi po wodach Antarktyki pozostawały dla nas nieustającym obiektem fascynacji.

Na wody Zatoki Admiralicji od południowej strony King George Island, gdzie usytuowana jest Polska Stacja Antarktyczna PAN im. Arctowskiego, weszliśmy w drugi dzień świąt rano. Naukowcy ze stacji przez UKF-kę wskazali nam najlepsze miejsce do kotwiczenia, a nie jest to łatwe, gdyż ta góraska zatoka jest bardzo głęboka, o stromo spadających ścianach. Jest tam tylko jedna półka, z głębokością około 20 m, gdzie mogliśmy kotwiczyć, a i to niezbyt pewnie, gdyż tamtejsze dno to jednolita skała. Nam się znów jednak udało: nie było silnych wiatrów i problemów z kotwiczeniem. Zawsze jednak na jachcie musiała pozostawać wachta kotwiczna.

Gościnność pracowników stacji przeszła nasze oczekiwania, tym bardziej że – w przeciwieństwie do dawniejszych czasów – wcale nie są już na

odludziu: na tej samej niewielkiej wyspie znajduje się około dziesięciu stacji, m.in. amerykańska, brazylijska, chilijska, peruwiańska. Ponadto w okresie lata niemal co tydzień przypląwa do Zatoki Admiralicji statek wycieczkowy, a turyści lądują właśnie w okolicy naszej stacji. Kierownik ekspedycji zaprowadził nas do położonej nad stacją wielotysięcznej kolonii pingwinów. Niestety, od kolonii tych sympatycznych ptaków odór leci okropny.

Z Zatoki Admiralicji wyszliśmy wieczorem, by po nocnej żegludze wśród gór lodowych dopłynąć do najbardziej na południe wysuniętego miejsca, dokąd dotarła „Zjawa”: na 63. (z kawałkiem) stopień szerokości południowej, czyli na wyspę Deception. Jest to wyglądający jak pierścień krater czynnego wulkanu (ostatni wybuch miał miejsce w 1993 roku). Wpływa się do wnętrza krateru przez wąskie wejście, na którego środku znajduje się zanurzona tuż pod powierzchnią niezaznaczona na mapie skała. Po Deception można chodzić na bosaka (ale w ciepłych kurtkach!), bo w wielu miejscach spod ziemi wypływają strumyki z wodą o temperaturze nawet 38°C. Na zewnątrz jednak jest przenikliwie zimno.

Właśnie zimno dokuczało nam najbardziej. Wśród gór lodowych Antarktyki czy pod lodowcami Patagonii pogoda na ogół dopisywała, a bywało i tak, że na zewnątrz mieliśmy -4°C, a pod pokładem „aż” +3°C.

W drodze powrotnej z Antarktyki znów przecięliśmy południk Hornu, a po raz trzeci wymusił to na nas sztorm: jeden z dwóch dni sztormowych podczas tego rejsu sprawił, że nie mogliśmy, zgodnie z pierwotnym planem, wejść w patagoński kanał Beagle od zachodu – więc odwróciliśmy się i jak na skrzydłach, po raz trzeci, przemknęliśmy tuż obok „Czarnej Skały”.

Znów odprawa w Puerto Williams, a potem dwa dni spokojnej żeglugi na silniku po kanale Beagle. Trochę głupio, jako żeglarzom, przyznać, ale to wcale nie Horn zrobił na nas największe wrażenie, lecz góry lodowe Antarktyki i lodowce w kanale Beagle. Ściany kanału i odchodzących od niego fiordów stanowią niesłychanie surowe, liczące ponad dwa tysiące metrów wysokości góry, z których zaśnieżonych szczytów wprost do morza spływają gigantyczne lodowce. Podpływaliśmy na odległość kilkudziesięciu metrów do ich czoła, które miejscami mierzyło nawet do 50 m wysokości. Od ich czoła odrywają się i walą do wody gigantyczne kry.

Tuż przed wyokrętowaniem na skrzynce głównego kompasu wymalowali pingwina i napis: 63°S, Deception I., 28 XII 2003. Nigdy przedtem „Zjawa” nie była tak daleko na południu. Ani nikt z nas...

Joanna Pajkowska, Aleksander Nebelski

(fragmenty artykułu *Kurs Antarktyda!*, „Żagle”, 2004, nr 7)



J. kpt. ż.w. Michał Bogusławski

„Zjawa IV”

Kapitan: Michał Bogusławski (etap XV)

Spełniły się moje najbardziej skryte marzenia jako Polaka mieszkającego od 36 lat poza granicami Polski. Jestem dumny, że miałem okazję prowadzić jacht „Zjawa IV”. Jest to polski jacht z długoletnią tradycją, na którym pływało wielu wspaniałych żeglarzy. Właśnie na tym jachcie miałem zaszczyt przepłynąć najtrudniejsze miejsce na świecie. W tym rejsie załoga „Zjawy IV” jako druga, a pierwsza polonijna postawiła stopę na Hornie. Uścisnęliśmy dłonie naukowcom na Stacji Arktycznej Polskiej Akademii Nauk im. H. Arctowskiego. Jako pierwsza polska załoga postawiliśmy nogę na stałym lądzie Antarktydy. W drodze powrotnej do Ushuaia opłynęliśmy dwa razy Horn.

Z Ushuaia wypłynęliśmy 12 stycznia 2004 roku. Nie wiadomo skąd wyrosły ogromne fale, wyglądające jak na kiczowatych obrazach, sprzedawanych na bazarach. Nasza „Zjawa” trzymała się jednak bardzo dzielnie,



Żałoga XV etapu wyprawy „Zjawy IV” w Ushuaia (z archiwum wyprawy)

co jakiś czas spadając w dół, trzeszcząc i skrzypiąc. Każda fala miała na czubku białą pianę przypominającą małego pierzastego aniołka. Jednym słowem Ocean Południowy był jak na ilustracji podręcznikowej: „wieje 12 w skali Beauforta”. Co kilka sekund fala waliła kaskady piany na nasz jacht. Do tego temperatura około zera. Woda i wiatr dawały poczucie zimna przenikającego do szpiku kości. Sztormowy fok mniejszy niż żagiel windsurfera ciągnął 70-tonową „Zjawę”. Ocean był biały, a w powietrzu stały słone opary. Ale mieliśmy świadomość bliskości kanału Beagle, w którym można się schować między górami. Jeszcze rano 14 stycznia widzieliśmy Horn. Na szczycie jasne skały, wyglądające jak śnieg. Skłoniłem głowę i poprosiłem resztę załogi o to samo i w ten sposób podziękowaliśmy Hornowi, że był łaskaw i pozwolił nam przepłynąć to najtrudniejsze miejsce na świecie. Za to, że w drodze do Stacji im. Arctowskiego mieliśmy ponad 60 węzłów, że jako pierwsi Polacy dopłynęliśmy jachtem i stanęliśmy na stałym lądzie Antarktydy. Lądowanie na Antarktydzie odbywało się przy

piekielnie silnym wietrze, powrót przez Cieśninę Drake’a pod wiatr z luźnym salingiem i zepsutą pompą chłodzenia, którą trzeba było rozkładać kilka razy na godzinę.

Horn zawsze był i będzie dla żeglarza tym, czym Everest dla himalajisty: czymś najtrudniejszym. Wielu wspaniałych żeglarzy i jachtów poszło na dno w tych okolicach. O Hornie śpiewa się piosenki we wszystkich językach. To wyzwanie i postrach wszystkich ludzi morza.

Otworzyliśmy butelkę szampana, żeby podziękować Neptunowi. Zrobiliśmy kilka zdjęć. Powolutku opływając Horn ku wschodowi, minęliśmy wyspę Deceit. Wiatr, który wiał dotychczas z prędkością kilku węzłów, zaczął przybierać na sile. Horn chciał nam widocznie pokazać, że to jeszcze nie koniec. Znowu usłyszeliśmy znajomy ryk wiatru i zaczęło nieźle wiać. Byliśmy w zasięgu UKF-ki, podaliśmy więc naszą pozycję oficerowi na Hornie. Wiatr przybierał na sile, poszedł w dół grot, został nam tylko fok. Założyliśmy podwójne szoty. Potem zredukowaliśmy grot na trzeci ref i postawiliśmy sztormowy fok na wewnętrznym sztagu.

„Zjawa quatro, Zjawa quatro” – dopytywała się przez radio Marynarka Chilijaska, ciekawa, jak sobie radzimy przy tym wietrze. Skierowali nas na wyspy Lennox – 40 mil w prostej linii, jak sprawdziliśmy na mapie. Poinformowali nas, że wieje 65 węzłów, a w porywach do 99. Nieraz dziękowałem Bogu, że „Zjawa” jest tak dzielny i mocny jachtem.

Zdarzały się jednak nieprzewidziane przygody, jak wtedy gdy strzelił jeden szot grubości kciuka (dobrze, że założyliśmy podwójnie, inaczej żagiel poszedłby w strzępy). Pływam od dziecka – pływałem po wszystkich oceanach i wielu morzach, aż wreszcie doczekałem się prawdziwego sztormu. Zawsze chciałem zobaczyć, jak naprawdę wygląda ocean przy takim wietrze. Najgorsze jest jednak oczekiwanie na sztorm. W chwili największego naporu wiatru usłyszeliśmy wywoływanie na UKF-ce po polsku. Odezwał się nasz kolega, kapitan Henryk Wolski, pracujący na niemieckim turystycznym statku „Bremen”. Potwierdził to, co nam przekazała wcześniej Marynarka Chilijaska, że w istocie wieje do 99 węzłów. Gdy następnego dnia weszliśmy do kanału Beagle, naprzeciwko nas płynął duży patrolowy kuter marynarki, który słyszał nas poprzedniego dnia przez radio. Oddali nam honory, salutując banderą. Odpowiadając na ich salut, byliśmy szczerze wzruszeni i dumni, że jako polonusi płyniemy na sławnym polskim jachcie.

Michał Bogusławski



Horn z pokładu „Zjawy IV” (fot. H. Wolski)

„Zjawy IV”

Kapitan: Michał Bogusławski (etap XVI)

W dniu 2 lutego 2004 roku lądujemy w Ushuaia i trafiamy na pokład „Zjawy IV”. 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 Danfortha nie trzymała i całą noc kręcili się na silniku po zatoce.

4 lutego odprawiamy się z Ushuaia i wchodzimy do Puerto Williams. Od razu mamy silny wiatr z zachodu i sporą, jak na cieśninę, falę z rufy. Armada de Chile nakazuje nam meldować przez UKF-kę aktualną pozycję. 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 Puerto Williams. Do wyspy Horn mamy około 100 mil morskich.

W ciągu dnia 5 lutego wiatr coraz bardziej tężał, a po wyjściu z kanału Beagle 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 Freycinet nie dało się już posuwać naprzód i kapitan zdecydował, że bezpieczniej będzie obejść tę wyspę



Załoga XVI etapu wyprawy „Zjawy IV” trawersuje Horn pokryty mgłą. Od lewej: Tomasz Zieliński, Adam Świerczek, Aneta Cybula, Marek Winsczyk, Janusz Dedo, Andrzej Janota, Wiesław Strózek, Krzysztof Sierant; pierwszy rząd od lewej: Andrzej Szerszeń („Pszczółtek”), Rafał Biernacki, Michał Bogusławski, Dariusz Nerkowski (fot. G. Smith)

od południa. Zawracamy. Za wyspą przesmyk był szerszy, ale za to fala jeszcze większa. Z trudem dało się iść około dwóch węzłów naprzód. Kapitan 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 osłoniętej w miarę zatoce wskazywał 7–8°B z kierunków od SW do NW.

Noc na boi upłynęła całkiem spokojnie. Rano 6 lutego ruszamy w stronę Hornu. 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 skręcie 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 tylko Pacyfik, który daje o sobie znać długą i wysoką na 2 m falą. Wiatr zachodni 4°B. W miarę zbliżania się do południowego cypla Przylądka Nieprzejednanego napięcie



Albatros Hornu – pomnik (fot. T. Zieliński)

rośnie. I wreszcie nastąpiła ta chwila, na którą wszyscy oczekiwali. O godz. 14.00 czasu lokalnego przecięliśmy ten magiczny południk 67°11'W, idąc dokładnie po 56°S.

Dziwnym a szczęśliwym zbiegiem okoliczności „Zjawą” pojawiła się w tym miejscu niemal dokładnie pięć lat po tym, jak „Zawisza Czarny” opłynął (po raz drugi) przylądek Horn. Było to 2 lutego 1999 roku o godz. 15.27. „Zawisza” siedł wówczas na szerokości 56°01'S i także wyszedł z Ushuaia (pierwsze przejście Hornu przez „Zawiszę” nastąpiło nieco wcześniej, 25 stycznia 1999 roku w drodze z Valparaiso do Ushuaia).

Po wschodniej stronie wyspy Horn jest nieduża, ale osłonięta wysokim brzegiem zatoczka. Wygładzona woda sprzyjała podjęciu decyzji – lądujemy na wyspie. Desant pontonem odbył się na dwie zmiany. W tym czasie „Zjawą” kręciła się na silniku po zatoce, za głębokiej na rzucenie kotwicy. Na wyspie robimy sobie pamiątkowe zdjęcie przy drewnianej tablicy z napisem „Alcaldia de Mar – Cabo de Hornos”. Ścieżka prowadzi do strażnicy, po prawej stoi pomnik, ogromny metalowy romb z wycięciem w kształcie albatrosa w locie. Dalej, na skraju cypla stoi latarnia morska położona 57 m nad lustrem wody.

Po powrocie na pokład czeka nas podjęcie decyzji – co dalej? Bilans czasu, jaki pozostał nam do końca rejsu, wskazuje na to, że możemy nie zdążyć wrócić ze Stacji im. Arctowskiego w zaplanowanym terminie,

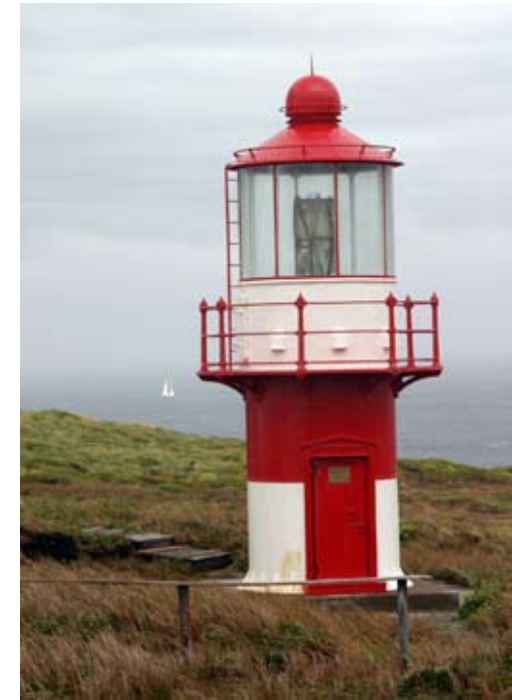
zwłaszcza że już mamy opóźnienie. Żadnej z wcześniejszych załóg nie udało się popłynąć tam i z powrotem w czasie krótszym niż dziesięć dni. W końcu jest to prawie 600 mil w każdą stronę po kapryśnych wodach Cieśniny Drake'a. Wprawdzie mamy dobrą prognozę pogody na wyjście, ale tu nic nie jest pewne. Po krótkiej naradzie podejmujemy ryzyko – płyniemy na Antarktydę!

Oddaliśmy się od Hornu gnani świeżym podmuchem „szóstki” z zachodu. Robimy niezłe jak na „Zjawę” przebiegi dobowe 130–140 Mm. Ciśnienie wyraźnie spadło, ale i wiatr osłabł.

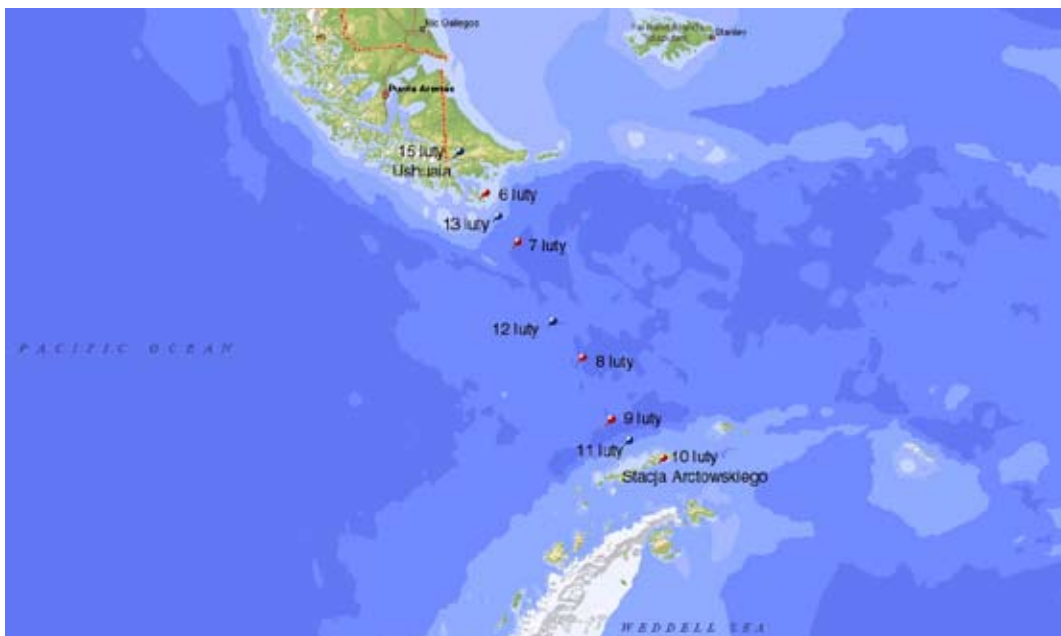
9 lutego z rana dostrzegamy pierwsze góry lodowe. To znak, że Południowe Sztetlandy są tuż, tuż. Gór lodowych przybywa, są coraz większe. Ich skupiska z oddali wyglądają jak osiedla bloków mieszkaniowych. Gdy otwiera się przed nami Cieśnina Nelsona, na szczęście jest jeszcze widno i możemy lawirować 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 węzłów. Jest już całkiem szaro, gdy wchodzimy w zatokę. W głębi widać światła Stacji Polarnej im. Arctowskiego i latarnię morską – najdalej na południu położoną polską latarnię morską! Tuż przed północą rzucamy dwie kotwice, jedna za drugą, i wydajemy 50 m łańcucha. Mimo późnej pory polarnicy zapraszają nas na stację.

Wycieczka następnego dnia w okolice stacji odbyła się przy pięknej słonecznej pogodzie. Mogliśmy podziwiać Zatokę Admiralicji w całej lodowej krasie.

Bardzo serdeczna i rodzinna atmosfera nie mogła nas tam niestety zatrzymać dłużej. Wypadało pamiętać, że byliśmy już trzecią załogą „Zjawy IV”, która na przełomie grudnia 2003 i stycznia 2004 roku wizytowała stację. Ostatni raz tylu polskich żeglarzy widziano tu pięć lat wcześniej, dokładnie 5 lutego 1999 roku, kiedy zawinął „Zawisza Czarny” w swojej wyprawie dookoła Ameryki Południowej.



Latarnia na Isla Hornos (fot. T. Zieliński)



Mapa rejsu – etap XVI

Odwrót z Zatoki Admiralicji (10 lutego o godz. 16.30) był trudny, także ze względu na pogarszającą się pogodę, silny wiatr i falę prosto w dziób. 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 Horn widać już było bardzo dokładnie w zachodzącym słońcu. Potem wiatr odkręcił na N, a potem NE i stężał powyżej 6°B. Ostatnie mile do trawersu Hornu dziobałiśmy do godz. 03.00 następnego dnia. 14 lutego zameldowaliśmy się w Puerto Williams po chilijskiej stronie kanału Beagle, a 15 lutego w Ushuaia, po stronie argentyńskiej. Następnego dnia na burcie zjawili się następcy.

W wyprawie „od Hornu do Hornu” opłynięty został przylądek Horn na Islandii i wielokrotnie Horn strzegący Cieśniny Drake’a. I sądzę, 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, co znaczy to miejsce. Jednym mniej, drugim więcej, jak w życiu, ale wszystkim pozwolił ujrzeć swe oblicze.

Dariusz Nerkowski

(fragmenty artykułu *Do Hornu i dalej na południe*, „Rejs”, 2004, nr 5).

„Panoramą” dookoła Ameryki Południowej i do Antarktydy (2004–2005)

Wrocławscy żeglarze po raz kolejny udowodnili, że potrzeba żeglowania jest motorem działania. Postawili sobie pytanie: jak uniknąć martwego zimowego sezonu żeglarskiego i jednocześnie zrealizować swoje marzenia? Wiosną 2003 roku w Jacht Klubie AZS we Wrocławiu postanowiliśmy, że okrążymy Amerykę Południową.

Wyprawa została podzielona na etapy z portami wymiany załóg. Trasa była zaplanowana tak, żeby w jednym sezonie dotrzeć do brzegów Antarktydy w okresie najmniejszego zalodzenia oraz zdążyć przed sezonem cyklonów w rejonie Morza Karaibskiego i powrócić do Europy.

„Panorama” wypłynęła z Gdyni 1 września 2004 roku z 12-dniowym opóźnieniem z powodu wypadku przy wodowaniu jachtu. Rozpoczął się wyścig z czasem.

Wyprawa miała się rozpocząć w Lizbonie, opóźnienie zmieniło plany na Brest. Odcinek Gdynia–Świnoujście awaryjnie prowadzony był przez kapitana Sławomira Rudnickiego. Następna załoga, dowodzona przez kapitana Jerzego Kosza, w trybie ekspresowym, aby zmniejszyć opóźnienie, dopłynęła do Camaret-sur-Mer (w pobliżu Brestu).



„Panorama” (fot. E. Skut)

Prowadzona przez kapitana Dariusza Kluczkę załoga atlantycka podjęła wyzwanie nadgonienia utraconego czasu. Do Wysp Kanaryjskich lecieli jak na skrzydłach, po dziesięciu dniach zawinęli do Puerto Calero na wyspie Lanzarote. Przelot przez Zatokę Biskajską nie odbył się bez wrażeń. Przy wietrze 7–8°B duża fala zabrała im koło ratunkowe, które widoczne było na wodzie tylko przez 20 sekund. Krótki pobyt na Wyspach Kanaryjskich na zatankowanie wody i uzupełnienie zapasów żywności. Stamtąd wypłynęli w kierunku Wysp Zielonego Przylądka, rezygnując z zawijania do portów afrykańskich. Zabrana woda musiała wystarczyć do Brazylii. Po krótkim pobycie na zielonych wyspach 12 października ruszyli w kierunku Brazylii. Walczyli z 40-stopniowym upałem i okropnym zasoleniem całego jachtu: z części takielunku sól można było zbierać łyżką. Zmagali się z burzami tropikalnymi, po których przejściu urwała się łączność radiowa. 21 października przekroczyli równik. W zaplanowanym czasie dopłynęli do Salvadoru w Brazylii.

4 listopada przekazali jacht załodze pod dowództwem Jerzego Kosza. Płynąc na południe załoga rozkoszowała się przybrzeżną żegluga wzdłuż Brazylii, Urugwaju i Argentyny. Spaleni południowym słońcem zacumowali na dwa dni w Rio de Janeiro. Wysokie temperatury towarzyszyły im do Rio Grande, ostatniego portu w Brazylii. Tu, odprawiając jacht, poznali brazylijską biurokrację nierozróżniającą jachtów od tankowców. Szybko uciekli w morze, gdzie życie jest prostsze. 4 grudnia osiągnęli cel: Puerto Madryn w Argentynie. Jacht stanął na boi w miejscowym klubie. Wymiana załóg nastąpiła przy użyciu dinghy. Było to nowe, ciekawe doświadczenie.

Załoga pod dowództwem Sławomira Rudnickiego przepłynęła spokojnie przez ryczące czterdziestki. Temperatura spadła, w użyciu były czapki i rękawiczki. Płynęli pod wszystkimi żaglami, wiatr mieli spokojny i umiarkowany. Nad ich głowami krążyły albatrosy, spotkali delfiny i foki. 14 grudnia „Panorama” dotarła do Ushuaia, skąd po zaprowiantowaniu wyruszyła w kierunku Szetlandów Południowych. Po drodze odprawili się w Puerto Williams. Tam gościli autorkę najlepszego chyba żeglarskiego przewodnika po tym rejonie *Patagonia & Tierra del Fuego – Nautical Guide* – Marioline Rolfo, dla której miłym zaskoczeniem była obecność jej książki na naszym jachcie. Tego samego dnia wypłynęli w kierunku Hornu. 18 grudnia dotarli do „skały”. Tutaj Neptun był łaskawy i pozwolił im zbliżyć się na odległość 8 kabli w promieniach zachodzącego słońca i przy słabnącym wietrze do 3°B. Podziwiali to miejsce w milczeniu, jakby nie wierząc, że dokonali tego, o czym marzy chyba każdy żeglarz na świecie.



Kapitan Sławomir Rudnicki (z prawej) i Ryszard Wojnowski przy Hornie (fot. A. Pichiewicz)

Po minięciu Hornu rozdmuchało się powyżej 7°B. Sprawdziło się, że okolice te i Cieśnina Drake’a nie rozpieszczą żeglarzy. Agregat włączany był coraz częściej. Pozwalał korzystać z piekarnika i suszyć ubranie. Temperatura powietrza spadła do +3°C, temperatura wody do +1°C, spotkali góry lodowe. Do Zatoki Admiralicji wpływali przy złej widoczności, w rzadkim paku lodowym. Zakotwiczyli w pobliżu Stacji Antarktycznej PAN im. H. Arctowskiego. Wigilię i Święta spędzili z polarnikami. Przyjęto ich tam z niewiarygodną gościnnością. Odwiedzili także brazylijską stację badawczą Ferraz. Z powodu silnego i przeciwnego wiatru wypłynęli dopiero 29 grudnia, kierując się w stronę Ushuaia. Pogodę w Cieśninie Drake’a mieli zmienną,



Trasa rejsu pod dowództwem kpt. S. Rudnickiego (oprac. A. Pichiewicz)



„Panorama” w paku lodowym (fot. K. Jasica)

od silnych wiatrów po piękne słońce. Widok pływających gór lodowych przestał już ich ekscytować. Spieszyli się, skończył się im zapas słodkiej wody w zbiornikach. Przeżyli slalom w mgle między górami lodowymi. Cabo Hornos przywitał ich szybko przelatującymi kolejnymi frontami. Robili wszystko, aby zdążyć do Ushuaia na czas.

3 stycznia przekazali „Panoramę” załodze antarktycznej pod dowództwem kapitana Piotra Kuźniara. Po drobnych remontach i zaprowiantowaniu jachtu 6 stycznia nowa załoga odplynęła z Ushuaia w kierunku Antarktydy. 7 stycznia 2005 roku o godz. 07.38 osiągnęli trawers przylądka Horn w odległości 3 mil. 13 stycznia przekroczyli południowe koło podbiegunowe, 14 stycznia osiągnęli pozycję najdalej wysuniętą na południe. Niekorzystna sytuacja lodowa nie pozwalała popłynąć dalej. Odwrót odbywał się wzdłuż półwyspu antarktycznego. Wyładowali na wyspie Hugo, wyspie Anvers, na stałym lądzie na Ziemi Grahama oraz na wyspach Enterprise. Odwiedzili również Stację im. Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego. Na dalekim południu, oderwani od świata, mimo zimna, śniegu i silnych wiatrów, byli urzeczeni Antarktydą, jej pięknem, kolorami oraz bogactwem zwierząt. Zafascynowali się ogromnymi, niezwykle fantazyjnie ukształtowanymi górami lodowymi. Niektórzy spełnili swoje marzenia: zjechali na nartach z lodowca i nurkowali w zimnych wodach antarktycznych. Odkryli niewiarygodne piękno tego miejsca i zafascynowali się żeglowaniem w lodach.

3 lutego przekazali jacht załodze kapitana Andrzeja Pochodaja. Celem tego krótkiego dwutygodniowego etapu było zobaczenie dostępnych tylko



Trasa rejsu antarktycznego pod dowództwem kpt. P. Kuźniara (oprac. B. Skut)



Trasa rejsu pod dowództwem kpt. A. Pochodaja (oprac. B. Skut)



Załoga kpt. Andrzeja Pochodaja pod Hornem (z archiwum wyprawy)

z wody niezwykle urokliwych lodowców w kanale Beagle oraz opłynięcie przylądka Horn. Plan został zrealizowany w niezwykle sprzyjających warunkach pogodowych.

17 lutego „Panoramę” przejęła załoga kapitana Jerzego Kosza. Po opłynięciu Hornu w dniu 21 lutego popłynęli na północ, wzdłuż zachodnich brzegów Ameryki Południowej. Płynąc wśród kanałów Patagonii, stawali na kotwicy w zatoczkach, cumowali do drzew, podziwiając fiordy, góry i lodowce Patagonii. Niestety, mieli pogodę z silnymi, przeciwnymi, północnymi wiatrami, od gradu przez śnieg i deszcz po słońce. Stwierdzono zgodnie, że limit dobrej pogody w tym rejonie świata wykorzystały

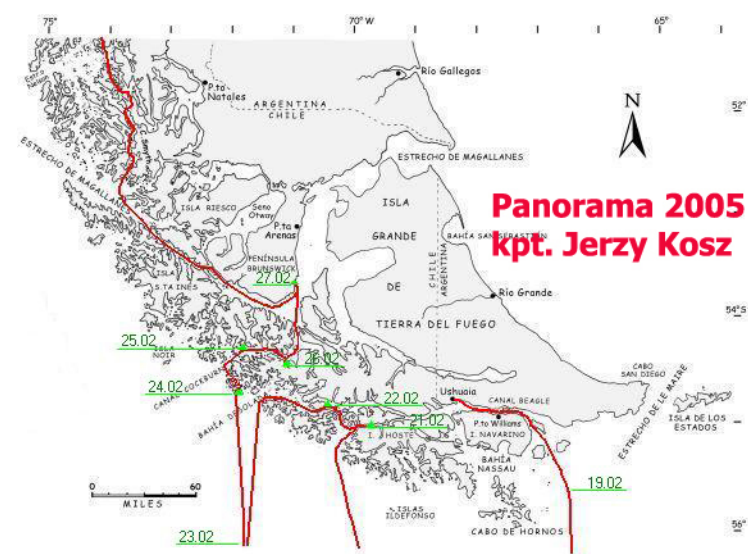
poprzednie załogi. W tej części Chile nie było portów, mieli więc problemy z uzupełnianiem prowiantu, wody i paliwa. Po wyjściu na Pacyfik dotarli do portu Concepcion w Chile, gdzie przekazali jacht.

14 marca kolejna załoga z kapitanem Wojciechem Radziunem wypłynęła w kierunku Wyspy Robinsona Cruzoe w archipelagu Juan Fernandez. 26 marca zawinęli do portu Antofagasta w Chile, a 5 kwietnia do Limy. Dwa dni załatwiali formalności związane z wejściem do portu i przekroczeniem granicy Peru. Nowa załoga pod dowództwem tego samego kapitana wyruszyła 13 kwietnia w dalszą podróż na północ. Łagodny pasat wiózł ich spokojnym i monotonnym rytmem w stronę Galapagos. Chłodny prąd peruwiański powodował, że mimo bliskości równika nie odczuwali zbyt dużej ciepoty. Nocami zbierali garściami gwiazdy, w dzień oglądali promienie słońca tańczące na falach. Na Galapagos spędzili trzy dni. Odwiedzili rezerwat ogromnych żółwi i weszli na koronę krateru. W książce

pamiątkowej w małej knajpce znaleźli wpis załogi „Panoramy”, gdy płynęła do Australii. Nurkowali w wodach Galapagos, podziwiając podwodne życie. 23 kwietnia z wielkim trudem opuszczali wyspy. Następnego dnia przekroczyli równik. 1 maja zacumowali w porcie jachtowym w Bilboa



Kpt. Jerzy Kosz z załogą (z archiwum wyprawy)



w Zatoce Panamskiej. Tam spędzili cztery dni na załatwianiu formalności związanych z przejściem kanału. W oczekiwaniu na termin przejścia kanału popłynęli na archipelag Wysp Perłowych. 12 maja wpłynęli do służy Miraflores. Z wieloma przygodami przepłynęli Kanał Panamski do Colón.

13 maja zaokrętowała się nowa załoga pod dowództwem kapitana Dariusza Kluczki. Z portu wypłynęli jak najszybciej w kierunku Karaibów. Zamiast przewidywanej „trójeczki” z NW mieli zero. Upał i brak wiatru towarzyszył im przez cały rejs. Przeżyli też chwile grozy, gdy otarli się o nadciągający znanad Pacyfiku huragan Adrian. 20 maja zacumowali na Jamajce, następnie skierowali się na Kubę. Prognozy pogody były podobne: wiatry zmienne, czyli dalej żegluga na silniku. Upał był gorszy niż na równiku. 30 maja wpłynęli do mariny Hemingway w Hawanie. 3 czerwca zakończyli rejs.

Następna załoga z kapitanem Andrzejem Pochodajem wypłynęła 4 czerwca z Hawany w kierunku Bermudów, gdzie zawinęli 15 czerwca. Zatankowali paliwo, uzupełnili wodę i następnego dnia wypłynęli na ocean. Wciąż zmagali się ze słabymi zmiennymi wiatrami, co nie pozwalało im rozwinąć skrzydeł i pognać do przodu. Ocean w 40% przepłynęli na silniku. 3 lipca dotarli na resztkach paliwa do archipelagu Azorów w Europie. Postój trwał zaledwie kilka godzin na uzupełnienie zapasów. 16 lipca około godziny piątej nad ranem, w okolicach pozycji 43°07'N, 009°22'W, przecięli kurs „Panoramy” z 22 września 2004 roku. Tym samym zamknęli pętlę zatoczoną dookoła Ameryki Południowej. Tego samego dnia, z dwudniowym opóźnieniem, wpłynęli do La Coruñy.

17 lipca załoga Jerzego Kosza ponownie rozpoczęła wyścig z czasem. Mieli 1600 Mm i 12 dni do planowanego terminu powrotu do Gdańska. Zatokę Biskajską przeszli w dwie doby. 21 lipca powrócili na półkulę wschodnią. 22 lipca zawinęli do Dunkierki. Morze Północne przecięli jednym skokiem. W wolnych chwilach sprząтали jacht, odrdzewiali skorodowane powierzchnie i nadali mu lśniący wygląd. 25 lipca przekroczyli Kanał Kiloński i zatrzymali się na moment w Laboe. 28 lipca „Panorama” zawinęła do Łeby, wracając po 326 dniach do Polski.

Przy dźwiękach orkiestry 29 lipca o godz. 17.00 wrocławska „Panorama” zacumowała przy nabrzeżu w samym centrum Gdańska, powracając szczęśliwie do ojczyzny z wyprawy „dookoła Ameryki Południowej i do brzegów Antarktydy”. Tłumy ludzi zgromadzonych na nabrzeżu w Gdańsku mogły oglądać „Panoramę” w kłębach dymu i światła, podziwiając jej dostojność i elegancję.

„Panorama” w wyprawie odwiedziła: Niemcy, Belgię, Francję, Hiszpanię, Wyspy Zielonego Przylądka, Brazylię, Argentynę, Urugwaj, Chile, Peru, Ekwador, Panamę, Jamajkę, Kubę i Portugalię. Przepłynęła 28 280 Mm w czasie 5592 godzin. Załogi liczyły w sumie 99 osób (w tym liczba uczestników wyniosła 83 – niektórzy bowiem płynęli w dwóch, trzech i czterech etapach). Wszystkie etapy dostarczały uczestnikom niezwykłych wrażeń. Pomimo zróżnicowanych pod względem wieku, stażu morskiego i temperatury załóg, życie na jachcie przebiegało bez zakłóceń. Organizacja tak wielkiej wyprawy mobilizowała uczestników do dużego wysiłku, pomysowości i wyrzeczeń oraz dbania o jacht i jego stan techniczny. Może się wydawać, że etapy wokół przylądka Horn były bardziej atrakcyjne od pozostałych. Nie jest to prawda. Każdy etap miał swoje atrakcje: te planowane i te, których nie można było przewidzieć, miał swoją dramaturgię i chwile niespotykane w innych etapach. Jedne załogi zmagaly się z tropikalnymi upałami i brakiem wiatru, inne z przejmującym chłodem Antarktydy i sztormami w Cieśninie Drake’a. Większość borykała się z problemami południowoamerykańskiej biurokracji. Wielu zobaczyło po raz pierwszy Krzyż Południa. Uczestnicy wyprawy łączyli żeglarstwo z nurkowaniem, trekkingiem, zdobywaniem szczytów oraz zwiedzaniem. Pobyt w Ameryce przedłużali tak, żeby móc zwiedzić w głębi lądu takie turystyczne perełki, jak: Los Glaciares National Park wraz ze szczytami Fitz Roy i Cerro Torre, jezioro Titicaca, płaskowyż Nazca, Cuzco, Machu Picchu, nie wspominając o takich miejscach jak plaża Copacabana w Rio de Janeiro.



Trasa wyprawy „Panoramy” (oprac. B. Skut)

Jak nazwa wyprawy wskazuje, celem całego przedsięwzięcia było dotarcie na Antarktydę i załoga kapitana Piotra Kuźniara to osiągnęła. Pragnęli także wpłynąć do Zatoki Małgorzaty, co, niestety, okazało się nie-realne. Na dalekim południu panowały wyjątkowo niekorzystne warunki lodowe. Takiego zlodzenia nie było podobno przez ostatnie kilkanaście lat. Osiągnięte zostały jednak inne rekordy.

Czy wyprawa znajdzie swoje miejsce w historii? Tak.

„Panorama” to drugi polski jacht, który przekroczył 13 stycznia 2005 roku południowe koło podbiegunowe, 14 stycznia 2005 roku osiągnął pozycję najdalej wysuniętą na południe: 67°18,6’S, 070°17,1’W (niestety, nie pobił rekordu „Gedanii”). Załoga „Panoramy” 19 stycznia 2005 roku wylądowała na stałym lądzie Antarktydy, zdobywając szczyt Hauron (1300 m n.p.m.) na Ziemi Grahama: 64°54’S, 062°57’W.

„Panorama” to szósty polski jacht na wodach antarktycznych. W rejonie te dotarły wcześniej: „Gedania” (1976), która opłynęła Wyspę Adelajdy, przekraczając południowe koło podbiegunowe, „Pogoria” (1981), „Zawisza Czarny” (1999), „Stary” (2003), „Zjawa IV” (2004), które dotarły do wyspy King George położonej w Szetlandach Południowych („Zjawa IV” dotarła także do wyspy Deception oraz do stałego lądu: 64°35’S naprzeciw wyspy Anvers). Dalej polskie jachty nie odkrywały trudnych wód antarktycznych.

W większości etapów przezwyciężyliśmy niesprzyjające warunki pogodowe, które wbrew statystyce nie powinny się pojawić. Jacht powrócił do kraju w bardzo dobrym stanie technicznym i już 1 sierpnia wypłynął w dalszą trasę po wodach Bałtyku.

Ewa Skut

(skrót artykułu „Panoramą” do brzegów Antarktydy, „Żagle”, 2005, nr 12)

Dane techniczne:

Jacht stalowy typu Rigel, pokład teakowy, zbudowany we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej w 1986 roku według projektu Kazimierza Michalskiego. Typ ożaglowania: kecz bermudzki, długość 15,84 m, szerokość 4,24 m, zanurzenie 2,42 m, powierzchnia ożaglowania 100 m², liczba koi 10, silnik Andrychów, lic. Leyland 44 KM, przekładnia hydrauliczna. Armator/właściciel: Jacht Klub AZS Wrocław.

„Bona Terra”

Kapitan: Janusz Słowiński



J. kpt. ż.w. Janusz Słowiński

Jacht „Bona Terra” miał w swej historii kilka znaczących sukcesów, m.in. opłynięcie globu trasą pasatową (1996–2001) i kilkakrotne okrążenie przylądka Horn (2005–2006–2007–2008). Jako pierwsza polska jednostka dotarł na Georgię Południową i również jako pierwsza polska jednostka zszedł poniżej 68 stopnia szerokości geograficznej południowej.

„Europe–South America–Antarctica–Cape Horn 2005–2006” – tak brzmiała oficjalna nazwa pierwszej wieloetapowej wyprawy, która rozpoczęła się w Trieście.

Jacht po przejściu Gibraltaru i krótkim pobycie na Wyspach Kanaryjskich dotarł do Wysp Zielonego Przylądka, następnie po przepłynięciu Atlantyku zawinął do Rio de Janeiro. Czteroosobowa załoga: Janusz Słowiński, Andrzej Liziniewicz, Andrzej Kucharczyk i Marian Kowalczyk dopłynęła do Buenos Aires. Tam do składu dołączył Tomasz Józik. Przez Mar del Plata, Falklandy, Wyspę Stanów i cieśninę Le Maire „Bona Terra” dotarła do Ushuaia, by stamtąd po obowiązkowym pobycie w Puerto Williams wyruszyć w kierunku Hornu.

Przez całą noc żegluga na zmianę na silniku albo na żaglach, dopiero nad ranem wiatr się wzmaga. Wieje głównie z zachodu, ale pomiędzy Picton a Navarino dmucha od rufy i to coraz mocniej. Rano bierzemy ref na grocie i zmniejszamy kliwer, by koło południa zapisać w dzienniku 6–7°B. Na dobre jednak dmuchnęło, kiedy wyszliśmy spod osłony wyspy



„Bona Terra” pod Hornem. Od lewej: Kari, Marian Kowalczyk, Andrzej Liziniewicz, Janusz Słowiński (kapitan), Tomasz Józik i Andrzej Kucharczyk (fot. T. Józik)

Lennox. Na wiatromierzu do 26 m/s. W miejscu, w którym jesteśmy, to niebezpieczne, choć pocieszam się, że mamy sporo wody z lewej burty. Nie po drodze nam jednak na wschód. Nie możemy dać się wypchnąć, bo nie wiadomo, kiedy wiatr trochę przysiądzie. Trzeba iść bardziej ostro, co nie jest przyjemne ani dla załogi, ani dla jachtu. Lepsze jednak to niż brać strome, agresywne fale w pół burty. Gdy schowamy się za Wollaston, to powinno pofolgować. W północno-zachodniej części Bahía Scourfield jest ponoć dobre kotwicowisko. Postanawiam, że tam przeczekamy. Po paru godzinach przekonałem się jednak, że „Bona” nie jest w stanie wejść w zatokę. Uciekamy na zawietrzną Isla Freycinet w nadziei, że nas osłoni. Pośrodku Bahía Arquistade kotłuje się bardzo krótka, wysoka i stroma fala idąca z kanału Franklin. Na szczęście bierzemy ją „książkowo”. Cały czas mam wątpliwości, czy zbytnio nie ryzykuję, wybierając przejście między Herschel a Deceit. Wiatr zdaje się zachodzić ku północy i z rzadka osiąga już siłę sztormu, więc decyzja może być słuszna. Jednak czy przechodząc w najwęższym miejscu, należy spodziewać się osłony? Czy w najmniej oczekiwanym momencie wiatr nie odkręci? Jak zachowa się fala w cieśninie i jaki jest kierunek wiatru po drugiej stronie? Przecież wpływ wysokiej wyspy jest oczywisty! Nie na wszystkie te pytania umiem sobie odpowiedzieć. Ponow-

nie analizuję sytuację i jestem przekonany, że nie wchodzimy w ślepy zaułek. Za dnia bez względu na zmianę wiatru żeglujemy bezpiecznie.

O godz. 14.15 zapisuję w dzienniku: „Przeszliśmy szczęśliwie. Bogu dzięki, że pozwolił na to przy takim wietrze i tym stanie morza”. Radość jest jednak krótka. Mimo że do wschodniego cypla trochę ponad cztery mile, „ON” nie zamierza nam się poddać. Wiatr, którego obawiałem się za Paso Mar del Sur, znów ma poprzednią siłę. Wskazania wiatromierza nie spadają poniżej 24 m/s. Nie możemy iść na południe.

Wszyscy zaczynamy również odczuwać zmęczenie. Czyżby trzeba było odpuścić? Nie, tej myśli nie dopuszczamy! Przed nami noc, ale też i wolna woda po zawietrznej. Kilka tygodni wcześniej byliśmy już w podobnej sytuacji przy Wyspie Stanów. Jeśli trzeba będzie, staniemy w dryf, ale przecież szkoda wysokości. Jesteśmy tak blisko i nie możemy przekroczyć magicznego południka.

Z prognozy argentyńskich sił powietrznych wynika, że następnego dnia powinno wiać zdecydowanie słabiej. Schodzimy kilkanaście mil na południe, odczuwając zdecydowaną zmianę długości fali. Z prawej burty daje o sobie znać bezkres oceanu.

Jeśli mamy osiągnąć cel, musimy robić zwrot. Mamy bardzo duży „martwy kąt”, ale znam „Bona Terrę” i wiem, jakim kursem pójdzie.

Po godzinie zaczynam wierzyć, że się uda. Cała załoga na pokładzie. Jacht ciężko pracuje, ale jak zwykle idzie dość sucho. Słuchamy, jak jęczy pod naporem wiatru.

Wreszcie jest! Okrzyk z nawigacyjnej nie pozostawia wątpliwości. „Bona Terra” i jej załoga 27 grudnia 2005 roku o godz. 21.25 UTC przekroczyła południk 67°17'W na szerokości 56°01'S i tym samym osiągnęła zamierzony cel. Opłynęliśmy przylądek HORN!!! Cieszymy się jak dzieci. Jest szaro i mglisto, ale na tyle jasno, że widzimy odległą o dwie mile wyspę. Spowita chmurami, robi ponure wrażenie, jednak dziś i teraz jest to najpiękniejszy widok. Ciągnie nas jak magnes. Idziemy dalej, nie zmieniając kursu. Chcemy być bliżej. Wykorzystać resztki dnia. Bliżej – jak tylko się da. Wiem, że tam głęboko, ale wkoło niebezpieczne skałki. To przecież HORN! Dwadzieścia minut i w zapadającym mroku widzimy „JA”. Skałę, o której marzyliśmy od tylu lat, a od której dzielą nas może trzy kabale. Przy tym stanie morza i wyjąłym sztormowym wietrze kipiel poraża nas swoją grozą. W głowie rozlega się bezdźwięczny dzwonek alarmowy, który nie pozostawia wątpliwości. Dość! Natychmiast odpadamy, zwrot i zwiewamy z wiatrem dumni z siebie i jachtu. W przyzwoitej odległości



„Bona Terra” przy Hornie (fot. T. Józik)

obchodzimy południowo-wschodni najeżony skałkami cypel i chowamy się za wyspą. Z „Hornos Control” uzgadniam, że staniemy i przeczekamy w Caleta Martial, tym bardziej że front wyraźnie szybko przechodzi. Późną nocą cumujemy pewnie do boi. Wyborne cygara, które trzymałem od Buenos Aires, i kieliszek szampana czci nasz prywatny sukces. Zасыpiamy, nie wiedząc kiedy. Pewnie każdy z nas we śnie przeżywał ostatnią dobę jeszcze raz wdzięczny Opatrzności, że nie postawiła nam przeszkód nie do przebycia. Wiemy, że to morze „pozwoliło” nam tu być. Może więc pozwoli na więcej?

Rano ledwo wieje. Morze prawie spokojne, a wokół mgła, że oko wykol. Nie trzeba wielu słów – ruszamy natychmiast. Każdy wie, co ma robić. Silnik wspaniale wspomaga żagle, jest więc szansa! Wszystko już gotowe. Chłopcy zrzuć bączka opanowali do perfekcji. Koło południa Kari wiezie na ląd mnie i Andrzeja. Mam niewiele czasu. Wpis do pamiętkowej książki, parę zdjęć i wracam. Reszta może być dłużej, jeżeli pozwolą warunki. „Bona Terra” schowana dryfuje w małej zatoczce.

To niesamowite! Wylądowaliśmy! Mamy pogodę, o jakiej można było tylko marzyć! Ponaglam przez radio do powrotu. Chcemy opłynąć wyspę



Tak w 2005 roku wyglądały zabudowania stacji chilijskiej na wyspie Horn (fot. J. Słowiński)

od zachodu. Wiatr 2–3°B i tylko długa, wysoka fala przypomina, jak było tu wczoraj. Po godzinie, kiedy wszyscy są z powrotem, ruszamy wokół wyspy. Kilka mil i znow jesteśmy przy „skałce”. Szybka decyzja i ponton znowu na wodzie. Jacht pełni rolę osłony, a od brzegu dzieli nas może pół kabla. Chłopcy krążą wokół robiąc zdjęcia „Bony” na tle Hornu. Fantastycznie!



„Bona Terra” niemal dotyka Skały (fot. T. Józik)

Zaryzykuję stwierdzenie, że jest pierwszym polskim jachtem mającym takie zdjęcia, będąc tak blisko Przylądka. Możemy prawie dotknąć skał.

Morze pozwoliło nam na wiele, nie należy więc przeciągać struny. Wiemy już, jak szybko mogą zmienić się warunki. Ponton na pokład, żagle w górę i żegnamy miejsce, które dało nam tyle wrażeń, tyle emocji i kosztowało tyle wysiłku. Trzeba było przebyć kilkanaście tysięcy mil, aby być tu tych kilka cudownych godzin.

Teraz łódka, która była naszym domem przez ostatnich kilka miesięcy, spokojnie żegluj, wioząc nas w stronę kanału Beagle, a my mamy wspaniałe uczucie spełnionych marzeń.

Andrzej Kucharczyk, Janusz Słowiński, Marian Kowalczyk, Tomasz Józik

(fragment książki: *Pokonać Horn*, IKA 2006)

Dane techniczne:

Stalowy, obłodenny kecz typu BRUCEO AS, nieco powiększony. Rok budowy 1995, długość 14 m, szerokość 4 m, zanurzenie 1,9 m, powierzchnia żagli 80 m², liczba koi 8, dwie kajuty 2-osobowe, silnik Westerbeke 71 KM.

„Bona Terra”

Kapitan: Radosław Przebitkowski

W czerwcu 1995 poznałem armatora Mieczysława Kurpisa, który planował opłynięcie świata. Zwodował „Bona Terrę” w lipcu i, angażując kapitana i załogę, wypłynął trasą pasatową dookoła świata. Uczestniczyłem w tej wyprawie w 1999 roku na etapie z Seszeli na Krete.

Gdzieś na Oceanie Indyjskim po przejściu równika Mietek stwierdził:

– Powoli zamykam wokółziemski krąg i co dalej?

– Twój jacht sprawdził się w pasatach, ale jako stalowy „Bruceo” stworzony został na najtrudniejsze warunki wyjących pięćdziesiątek – odparłem – na Horn.

W kilka lat później we wrześniu 2006 roku spotkaliśmy się na „Bona Terra” w Buenos Aires, gdzie jacht zimował. Przez siedem tygodni przygotowaliśmy jacht do wyprawy. Najpierw malowanie i wodowanie, a potem doposażenie i konserwacja.

2 listopada „Bona Terra” była gotowa i wypłynęliśmy. Zaplanowałem trasę przez Montevideo do Mar del Plata. Spotkaliśmy tam Tomasza Zydlera, który opłynął Horn w 1973 roku jako kapitan na „Konstantym Maciejewiczu”. Tym razem prowadził duży amerykański jacht motorowy.

Plan zakładał wypłynięcie z Mar del Plata późną wiosną, kursem na Falklandy. Według Argentyńczyków Malwiny to integralna część Argentyny, więc nie można płynąc tam dokonać odprawy granicznej. Odprawiłem się więc do Chile. Decyzję, czy płynąć prosto do Cieśniny Magellana, czy najpierw na Falklandy, uzależniłem od kierunku wiatrów.

Ryczące czterdziestki okazały się dość łagodne. Dopiero po przekroczeniu 44°S powiało do 10°B z północy. Płynąc z falą, znacznie posunęliśmy się na południe. Po przekroczeniu 46°S z analizy meteo wynikało, że najkorzystniej będzie zmienić kurs na Cieśninę Magellana.

Po dwunastu dobach 4 grudnia rzucamy kotwicę w Punta Delgada w Cieśninie Magellana, przed zwężeniem Primera Angostura. Kotwicę zaciągam silnikiem i czuję, że chwyciła. Chwila odprężenia. Ustawiam alarm kotwiczny na GPS-ie. Jest już ciemna noc. Po chwili słyszę na GPS-ie alarm zejścia z kotwicy. Pospiesznie wciągamy kotwicę. Po chwili prędkość na GPS-ie przekracza 8 węzłów. Wszystko jasne – wciąga nas prąd do Primera Angostura. Możliwości naszego silnika nie przekraczają 6 węzłów. Z mapy pamiętam, że Angostura jest bezpieczna i głęboka. Nawiguję na ploterze



„Bona Terra” - w Caleta Lago w kanale Cockburn (fot. R. Przebitkowski)



„Bona Terra” w Seno Chico w kanale Cockburn (fot. S. Ciepłiński)

i kontroluję echosondę. Decyduję się podejść blisko brzegu, gdzie spodziewam się słabszego prądu. Spada do 5 węzłów. Mamy prędkość nad dnem 1 węzeł i wracamy na kotwiczowisko po godzinie. Tym razem podaliśmy cumy na statek „Toucan” stojący na boi. Noc była już spokojna.

Do Punta Arenas wpływamy 6 grudnia, a raczej dopływamy, bo rolę portu pełni nieosłonięty pirs. Liczba jachtów też skromna, jak na 100-tysięczne miasto, razem z miejscowym trzy jachty.

Płynąc na południe, 16 grudnia osiągamy trawers przylądka Froward – najbardziej na południe wysunięty fragment części kontynentalnej Ameryki.

Płynąc kanałami Magdalena i Cockburn nocujemy kilkakrotnie w dobrze osłoniętych zatokach. Cumujemy na długich linach do skał i drzew, niejednokrotnie w sąsiedztwie lodowców spływających do wody, jak na przykład w Seno Chico.

Przy drugiej próbie udaje nam się 20 grudnia wyjść z kanału Cockburn na Pacyfik. Po lewej burcie zostawiamy wyspy Camden i powoli tracimy ląd z oczu. Następnego dnia mijamy wyspy Ildefonso, aby w dniu osiem-



Załoga w Seno Chico, kanał Cockburn. Od lewej: Sebastian Ciepłiński, Karol Zadykowicz, Rafał Banaszek, Radosław Przebitkowski, Mieczysław Kurpisz (z archiwum wyprawy)

nastych urodzin mojego syna 22 grudnia o godz. 06.29 osiągnąć trawers przylądka Horn. Uczciliśmy to rozbiciem gipsowego krasnala, przemysłowego przez Rafała z kraju.

Jesteśmy z powrotem na Atlantyku, a wiatr odkręca na NE, co uniemożliwia nam minięcie wyspy Navarino od wschodu. Wpłynęliśmy więc do Seno Grandi na południowo-zachodniej stronie Navarino, aby później minąć wyspę od zachodu. W Seno Grandi z powodu zwarcia w instalacji elektrycznej silnika zostaliśmy aż do 25 grudnia. Tak więc spędziliśmy tam święta, na odludziu i bez chleba. Lecz wina nie zabrakło. Była to najskromniejsza i najbardziej niezwykła moja Wigilia.

Do Puerto Williams wpływamy 29 grudnia i tu spędzamy sylwestra. Była okazja do wypicia toastu w towarzystwie Christophe'a Auguina, zwycięzcy Vendée Globe z 1997. Tu też ponownie spotykamy się z Tomaszem Zydlerem, płynącym dalej na Antarktydę.

5 stycznia opuszczamy Puerto Williams i ruszamy przez cieśninę Le Maire na otwarty ocean. Zgodnie z prognozą najpierw jest łagodnie,



a potem wiatr dochodzi do 11°B. Wiele dni wieje z SW, tworzy się wysoka fala do 10 m. Żegluga staje się trudna. Nie można gotować. Przy sterze zmieniamy się co godzinę, dłużej nikt nie jest w stanie wytrzymać.

Buenos Aires osiągamy 19 stycznia po 13 dobach. Łącznie przepłynęliśmy 3694 Mm w ciągu czterech miesięcy.

W Buenos Aires przygotowujemy jacht do zimowania. Planujemy w sezonie 2008/2009 osiągnięcie Antarktydy. Niestety 13 marca 2008 roku „Bona Terra” tonie pod Hornem. Janusza ratuje Armada.

Na Antarktydę płynę dopiero w 2012 roku na „Polonusie”.

Radosław Przebitkowski

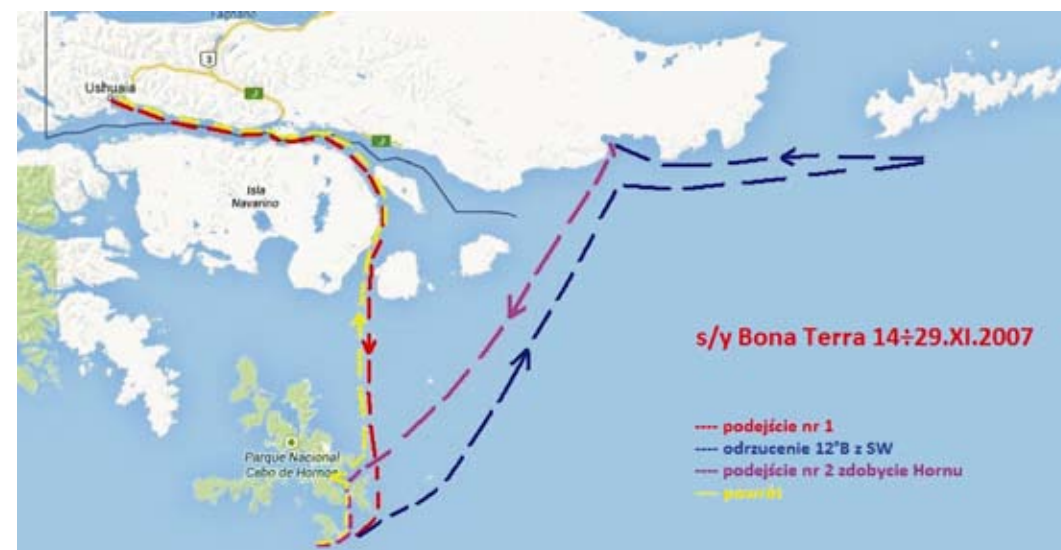
„Bona Terra” Kapitan: Andrzej Kwiatek

Horn – czym on jest? Magią, magnesem, marzeniem? Szczęśliwi ci, których marzenia się spełniają.

Wici wyprawy do magicznego przylądka rozesłał wspaniały żeglarz Tadeusz Krawczyk. Załoga skompletowała się w ekspresowym tempie.

Zaokrętowaliśmy się 14 listopada 2007 roku. Janusz Słowiński przedstawił nam plan wyprawy i jacht. Następnego dnia poświęciliśmy na zaprowiantowanie. Po południu udaliśmy się na zwiedzanie urokliwego miasteczka Ushuaia. Miłym akcentem wieczoru była wizyta w restauracji.

Późnym wieczorem oddaliśmy cumy i skierowaliśmy się do Puerto Williams na wyspie Navarino. Zasadniczo Puerto Williams można by ominąć, gdyby nie masa zezwoleń i pozwoleń, które trzeba uzyskać w mieszczącej się tam Armada de Chile. To właśnie tu decyduje się cały los wyprawy. Wojskowi urzędnicy mogą się zgodzić, by załoga płynęła w kierunku Hornu, ale nie muszą. Najczęściej zgoda jednak jest, podobnie było i tym razem. Wizyta w Puerto Williams decyduje też o przebiegu rejsu. Wojskowi urzędnicy wyznaczają trasę, którą jacht może płynąć. Oczywiście nie wskazują drogi mila po mili, lecz wyznaczają punkty, w których należy zgłosić się przez radio. Krępuje to nasze plany, ale innego wyjścia nie ma.





Załoga „Bona Terry”. Od lewej: Zbigniew Pyra, Jan Cymer, Krzysztof Sikorski, Tadeusz Krawczyk, Jarosław Gawrysiak, Janusz Słowiński, Andrzej Płatek (fot. J. Gawrysiak)

Po odprawie w Puerto Williams wyruszyliśmy wieczorem 16 listopada w kierunku Cieśniny Drake’a. Niestety, Armada de Chile przez radio nakazała nam powrót do portu bez podania przyczyny. Okazało się, że w ich dokumentach przypłynęło nas ośmiu, a wypłynęło dalej siedmiu. Dopiero rozmowa na lądzie wyjaśniła, że Czech Jarosław Pawliczek, którego zabraliśmy z Ushuaia do Puerto Williams, został w Puerto Williams, i mogliśmy kontynuować rejs.

Zmienność pogody na „końcu świata” jest niesamowita. W ciągu chwili słoneczna pogoda zamienia się w czarną wichurę. W ciągu czterogodzinnej wachty pogoda potrafiła trzykrotnie przynieść słońce, deszcz, śnieg i grad. Mimo to płynęło się dobrze.

Jacht od Hornu dzieliło około ośmiu mil morskich. Przy nie zmieniającej się pogodzie wystarczyłyby niecałe trzy godziny, by minąć granicę Atlantyku i Pacyfiku. Prognoza internetowa była nie najgorsza i zapowiadała wiatr 8°B. Nie była jednak do końca trafna.

Na jachcie nie działał wiatromierz, łatwo można było jednak wyczuć, że ósemka na skali już dawno została przekroczona. Im bliżej celu, tym wiatr wzmagął się bardziej. Już po powrocie do Ushuaia okazało się, że tego dnia (17 listopada) wiało 11–12°B z południowego zachodu. Na lądzie w Punta Arenas prędkość wiatru przekroczyła 110 kilometrów na godzinę, ludzie mieli problemy z chodzeniem z powodu siły wiatru.

W odległości 8 mil od Hornu wiatr z SW wyznaczał kierunek rejsu. Z zarefowanymi żaglami, z wyłączonym silnikiem „Bona Terra” płynęła baksztagiem lub fordewindem z prędkością ponad siedmiu węzłów. Fale szybko przybierały na sile, rosły. Jacht jednak dobrze sobie z nimi radził, regularnie zmieniając pozycję pokładu z poziomą na pion. Gorzej i niebezpieczniej działo się, gdy jacht zaczęły atakować „dziady”. „Dziad” to fala z dwoma bliskimi szczytami, jednym wyższym od drugiego. Ten pierwszy szczyt jacht przechodzi bez większych problemów, bujając się na nim, drugi trafia jednak prosto na pokład, przelewając przez niego tony wody. To prawie jak nurkowanie – stojąc za sterem sternik trzyma się kabestanu, który znajduje się nad głową, a nogami stoi na krawędzi ławek kokpitu i wstrzymuje oddech, aż jacht wyjdzie spod wody, a maszty leżące na wodzie przyjmą normalne pionowe położenie.

Pierwszy „dziad” uszkodził brezentową szprycbudę, drugi rozniósł ją w drobny mak, wyginając rurki stelaża. Niebezpiecznie zaczęło się robić, gdy na widnokregu pojawiły się skały Ziemi Ognistej. Jasne stało się, że trzeba stąd uciekać. Na silniku i z małym sztakslem „Bona Terra” dotarła do Wyspy Stanów. Tam wiatr osłabł i nareszcie mogliśmy zdecydować, gdzie płyniemy. Walka ze sztormem trwała dwa dni. W tym czasie odżywialiśmy się tylko czekoladą i wodą mineralną.

Ostatecznie 19 listopada 2007 o godz. 19.25 dotarliśmy do Bahía Aguirre na kotwicowisko, gdzie udało nam się zacumować do wielkiej stalowej boi. Okazało się, że oprócz zniszczonej szprycbudy utraciliśmy tylko jedną cumę, która znajdowała się pod tratwą ratunkową i woda ją wypłukała. Tu przyszedł czas na usuwanie uszkodzeń – głównie naprawę żagli i klar fału grota, którego szkła zatraskowa otworzyła się pod naporem wody i fał poowijał się na górnym salingu i topie grota. 20 listopada rozpoczęło się drugie podejście do Hornu.

Trudno powiedzieć, czy za drugim razem było łatwiej. Na 20 mil przed Hornem nadchodzi prognoza – silna dziewiątka prosto w dziób i cały czas pod prąd o prędkości około 2 węzłów. Okazało się, że na wodzie też można „mieć pod górkę”. Do przodu można było już tylko halsować. Czas naglił,



Wpis do księgi pamiątkowej na Hornie (fot. J. Słowiński)

siła wiatru systematycznie rosła, a cel, choć już w zasięgu wzroku, to wciąż daleko. Wreszcie stało się. 21 listopada o godz. 14.37 „Bona Terra” przepłynęła granicę dwóch oceanów. Słońce, którego nie było już od kilku dni, na krótko zaświeciło. Po 40 minutach od minięcia Hornu znów wiało pełne 9°B z zachodu.

W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się w zatoce Martial, gdzie stanęliśmy na kotwicy. Niestety, około godz. 23.00 obudziły nas alarmy kotwiczne GPS-ów, które były czujniejsze od wystawionej wachty kotwicznej. Za plecami mieliśmy skały wyspy Freycinet, zapas bezpiecznej wody wynosił mniej niż dwie mile i oczywiście winda kotwiczna nie działała. W wielkiej nerwówce i ogromnym wysiłkiem udało się sklarować kotwicę i uzyskać pełną manewrowość przed zepchnięciem na skały.

Później już tylko powrót do Ushuaia przez Puerto Williams i wizyta w kultowej tawernie na zatopionym parowcu.

Andrzej Kwiatek



Tradycyjny hornowy toast. Od lewej: Janusz Słowiński, Dominik Grott, Zbigniew Romanowski, Krzysztof Dędek, Dominik Matuszczak i Andrzej Kucharczyk (fot. T. Józik)

„Bona Terra”

Kapitan: Zbigniew Romanowski

Są takie miejsca, które czas omija. W ciszy i spokoju pozostają na ubo-
sczu, odporne na pośpiech i zmiany. Puerto Williams jest takim miejscem. Przez dwa lata nic się tu nie zmieniło. Po szutrowych, wyboistych uliczkach przechadzają się konie.

Ostatnie zakupy, odprawa i wypływamy. Porcik jest tak mały, że aż trzy jachty muszą zrzucić cumy, by zrobić miejsce. Pogoda znów nam sprzyja. Jest ciepło, zachodzące słońce podkreśla kolor porastających góry lasów, rzuca na lodowe czapy smugi światła. Woda nabiera czerwono-fioletowych odcieni. Jest już ciemno, gdy mijamy Puerto Toro. Świt zastaje nas w Bahia Nassau. Wieje słaby wiatr z baksztagu, słońeczko świeci – sielan-ka. Śmiejemy się, że to zasługa Krzysztofa – księdza pracującego w Pilźnie, który dobrą pogodę załatwił u swojego „szefa”. Stawiamy blister. Po chwili



Magiczna msza przy Skale (fot. T. Józik)

olbrzymi biało-czerwony żagiel wypełnia się wiatrem. Aż trudno uwierzyć, że jesteśmy kilkanaście mil od Hornu, na wodach uznawanych za najniebezpieczniejsze na świecie. Tomek i ja trzeci raz pokonujemy tę trasę, Janusz przestał liczyć. Nie potrzebujemy map ani GPS-a. Brzegi są tak znajome jak ulica, przy której mieszka się latami.

Wiatr siada zupełnie. Zrzucamy żagle i na silniku dopływamy do wyspy Wollaston. Wychodzimy z cieśniny i oto jest – przylądek Horn. Notujemy czas: 24.01.2008, godz. 23.37 UTC. Dla naszych towarzyszy, którzy dotarli tu bez najmniejszych problemów, to żaden wyczyn – ot, rekreacyjna wycieczka. Nie przeżyli, tak jak nasza trójka, sztormu w Bahia Nassau, nie widzieli monstrialnych fal, które przychodzą z otwartego oceanu. Mamy szczęście. Niestety, czas pokazał, że nawet najdłuższa dobra passa kiedyś się kończy.

Kto raz dotarł do „Skały”, zapamięta ją na zawsze. Nie wiem, ile razy trzeba by tu być, by widok wysmaganych wiatrem grani nie przyspieszał bicia serca, nie wzbudzał emocji. Tym razem są one innego rodzaju – wręcz mistyczne. Krzysztof celebrytuje mszę. Naszym kościołem jest ocean, niebo, białe plamy piany na wodzie i szybujące wokół albatrosy, ołtarzem Skała. Pod owiewką proste, kamionkowe naczynia, sutanna założona na sztormiak,



Walka z lodem w Zatoce Admiralicji (fot. T. Józik)



„Bona Terra” w Zatoce Admiralicji (fot. T. Józik)



„Bona Terra” przy wraku na wyspie Enterprice (fot. T. Józik)

wzajemna bliskość sprawiają, że nawet niewierzący wśród nas poddają się nastrojowi. A kiedy w trakcie podniesienia na zachmurzonym niebie pojawia się tęcza, ciarki przechodzą po plecach. Krzysztof mówi o drodze, o dążeniu do celu, którym równie dobrze może być Antarktyda, jak i drugi człowiek...

Później dociera do nas, jak bardzo zmienił się Horn. W miejscu skleconych z byle czego chattek, w których mieściła się chilijska baza, stoją nowiutkie, kolorowe domki. Przy schodach, po których wspinaliśmy się do Pomnika Albatrosa – pomnika upamiętniającego tych wszystkich, których Horn pokonał, nowoczesna wyciągarka. Jeszcze kilka lat, a powstanie tu port, staną nowoczesne hotele, a wycieczkowce wypływać będą tysiące turystów pragnących postawić stopę na krańcu Ameryki Południowej.

Po przepłynięciu Cieśniny Drake’a jacht dotarł do Stacji im. Arcotowskiego, następnie kierując się na południe zawinął na wyspy: Nelson, Medialuna, Deception, Enterprice i Wiencke, by po pokonaniu kanału Le Maire 10 lutego o godz. 21.00 UTC przekroczyć koło podbiegunowe. W swym rejsie na południe „Bona Terra” dotarła do Wysp Alexandro Rios. Najdalsza zanotowana pozycja to 68°26,15’S w dniu 11 lutego o godz. 21.05 UTC. Ponownie opływając Horn 18 lutego 2008 roku o godz. 23.10 UTC, jacht dotarł do Ushuaia 26 lutego o godz. 12.30 UTC.

Ewelina Gallas, Andrzej Kucharczyk, Janusz Słowiński

(fragmenty książki *Ostatni rejs „Bona Terry”*, IKA 2010)

„Bona Terra” pokonana przez Horn

Dzień 8 marca 2008 roku miał być początkiem kolejnego po „Sails on Antarctica 2007/2008” etapu w historii jachtu „Bona Terra”. Zakładał on powrót do Europy przez Australię i Ocean Indyjski. Samotny rejs Janusza Słowińskiego przez Pacyfik był pierwszym z zaplanowanych etapów. „Bona Terra” bez problemu okrążyła Horn i biorąc kurs na południowy zachód, 11 marca znalazła się około 70 mil od przylądka. Wtedy nastąpiło załamanie pogody. Sztorm z wiatrem dochodzącym w porywach do 188 km/h przy fali przekraczającej 8 m spychał łódkę na wschód. Po półtorej doby sztormowania „Bona Terra” znalazła się znów około 17 mil od Hornu. Zabrakło kilku godzin, by bezpiecznie schować się za wyspy.

Fragmenty tłumaczenia zeznania złożonego przed Komendantem III Strefy Morskiej Armada de Chile przez prowadzącego jacht s/y „Bona Terra”, kpt. Janusza Słowińskiego w dniu 14 marca 2008 roku

„Krótco przed godziną drugą w nocy 13 marca w lewą burtę uderzyła niespodziewanie fala idąca z zupełnie innego kierunku niż podstawowy. Musiała być gigantyczna. Jacht położył się bardzo głęboko, nabierając nieco wody przez zejściówkę, po czym wrócił do normalnej pozycji. Po wypompowaniu wody i uporządkowaniu wnętrza sprawdziłem pokład, olinowanie, tratwę itp. Fala nie spowodowała żadnych szkód. Po około pół godziny zszedłem do kabiny, by coś zjeść i nieco odpocząć. Nie zdążyłem. Usłyszałem potworny ryk nadbiegającej fali, po czym rzuciło mną w kierunku, którego nie potrafię określić. Czuję tylko, że jacht jest rolowany i zalewany wodą, a ja razem z nim. Nie wiem, ile obrotów wykonał jacht i jak długo to trwało. Na tyle jednak długo, że zacząłem się dusić. Gdy jacht w końcu się podniósł, byłem cały mokry i odczuwałem bardzo silny, ostry ból w plecach i klatce piersiowej, prawie uniemożliwiający mi oddychanie.

Nie byłem w stanie uzmysłowić sobie upływu czasu. To wszystko działo się jakby poza mną. Nie czułem lęku ani paniki przed utratą życia. Czuję pogodny spokój i całkowite pogodzenie z losem – co teraz wydaje mi się niezrozumiałe. Wiem, że z wyziębienia organizmu traciłem okresowo świadomość i dlatego prawdopodobnie nie słyszałem samolotu, który przeleciał nisko nad jachtem.

Usłyszałem natomiast coś, co wydało mi się odgłosem pracującej śruby statku. Nie wiem, skąd wziąłem siły, aby przetrwać ból, osłabienie,



Dryfująca „Bona Terra” i trawler „Antarctic Bay” (źródło: Internet)

odrętwienie i częściowy paraliż, ale zbliżyłem się do zejściówki i zobaczyłem, że blisko jachtu jest statek rybacki. Zacząłem dawać znaki ręką. Zobaczyłem człowieka na pokładzie, który też dawał mi znaki. Pomyślałem – Boże! Dziękuję, że darowałaś mi życie.

Załoga statku zaczęła krzyczeć do mnie «skacz!, skacz!». Bałem się, że nie zdołam się utrzymać i spadnę do wody między statek a jacht. Uchwyciłem koło tak mocno, jak tylko potrafiłem, i skoczyłem. Z potwornego bólu nie pamiętam, jak wyciągnięto mnie na pokład. Znalazłem się w pomieszczeniu, gdzie zdjęto ze mnie kombinezony, okryto kocami, a nogi rozgrzewano w gorącej wodzie. Przez cały czas towarzyszyło mi kilka osób, które się mną zajmowały. Fragmentarycznie pamiętam transport do Puerto Williams i do szpitala”.

Chronologia akcji ratowniczej na podstawie informacji przekazanych Januszowi Słowińskiemu przez kapitana portu Puerto Williams oraz kapitana statku „Antarctic Bay”

Około godziny 07.00 LT, czyli około 5 godzin od wypadku, Centrum Koordynacyjne Ratownictwa Morskiego w Valparaiso (MRCC Chile) odbiera sygnał radiopławy jachtu. Przystąpiono do realizacji procedury przygotowawczej do wszczęcia akcji ratowniczej. Na poszukiwania jachtu wysłany zostaje samolot patrolowy P-111, który około godz. 11.00 LT lokalizuje jednostkę, przekazując dokładną pozycję. Ze względu na warunki jednostki marynarki chilijskiej, wypełniającej zadania służb ratowniczych, jakimi dysponuje w tym momencie Dowództwo III Strefy, nie są w sta-



Załoga kutra patrolowego „Isaza” transportuje Janusza Słowińskiego na ląd (źródło: Internet)

nie wyjść w morze. Do akcji zostaje skierowany statek „Faro de Hercules” i trawler rybacki „Antarctic Bay”, który dociera w rejon poszukiwań około godz. 13.20 LT. Warunki w momencie akcji ratowniczej były następujące: wiatr w porywach do 70 węzłów, wysokość fali 8 do 10 metrów. O godz. 14.25 LT, dzięki perfekcyjnemu manewrowaniu trawlerem w tak trudnych warunkach, udaje się za pomocą przejętej przeze mnie liny z kołem podjąć mnie na pokład. „Antarctic Bay” otrzymał polecenie udania się do Caleta Leon, aby pod osłoną wyspy przekazać mnie na kuter patrolowy „Isaza”, co nastąpiło około godz. 19.00 LT. Po północy 14 marca 2008 roku znalazłem się w szpitalu wojskowym w Puerto Williams, skąd po dwóch dniach przetransportowano mnie do kliniki w Punta Arenas.

Bardzo złe warunki atmosferyczne utrzymujące się w okolicach Hornu jeszcze przez kilka dni wykluczyły jakąkolwiek szansę na podjęcie akcji ratowania jachtu. Ostatni raz odnotowano jego pozycję 15 marca. Dalsze losy „Bona Terry” są nieznanne.

Ewelina Gallas, Andrzej Kucharczyk, Janusz Słowiński

(fragmenty książki *Ostatni rejs „Bona Terry”*, IKA 2010)

„Luka”

Kapitan: Tomasz Lewandowski

Był dzień 53. urodzin kapitana Tomasza Lewandowskiego, gdy z Cartagena w Kolumbii wyszła w morze w kierunku Panamy sławna już „Luka”. Na jej pokładzie oprócz kapitana była jego żona Beata i czwórka pasażerów. W dniu 13 lipca 2012 roku jacht był w pobliżu Isla Grande u wybrzeży Panamy. I wtedy stało się. Po północy, podczas naprawy steru, kapitana Lewandowskiego dopadł atak serca. Próby utrzymania go przy życiu do czasu nadejścia pomocy nie udały się i około godz. 4.00 zmarł. Jego ciało zostało skremowane w Panamie, 16 sierpnia zaś jego prochy, zgodnie z wolą zmarłego, rozsypane zostały na wodach oceanu. Odszedł na wieczną wachnię za wcześnie, ale jego imię zapisało się na kartach historii polskiego i światowego żeglarstwa na zawsze.

Tomasz Lewandowski urodził się 9 lipca 1959 roku w Iławie. Zawsze chciał być żeglarzem i nim został. Miał niespełna 20 lat i już żeglował na własnym 7,5-metrowym jachcie o nazwie „Luka”. Potem losy rzuciły go do Ameryki. W Stanach Zjednoczonych pracował w różnych miejscach, pływał też na Morzu Barentsa. Tam poznał swoją przyszłą żonę Beatę, która od początku wiedziała, że największym marzeniem Tomasza jest rejs dookoła świata. Długo szukali odpowiedniego jachtu, aż wreszcie trafili na zbudowany we Francji w 1982 roku 17-metrowy kecz typu Mikado 56. To było to! Ponad dwa i pół roku trwał remont, aż wreszcie na początku 2007 roku jacht był gotów. Na rufie widniała jego nazwa. Oczywiście „Luka”, a pod nią nazwa portu macierzystego: Gdynia. Kapitan też był gotów. Połamane w wielu miejscach kości ręki właśnie się zrosły. Gotów był także jego towarzysz pies Wacek.

Wyłynęli 6 marca 2007 roku z meksykańskiego portu Ensenada. Kapitan wybrał trasę najtrudniejszą z trudnych: ze wschodu na zachód koło przylądków Dobrej Nadziei i Horn bez zawijania do portów. „Luka” 77 dni przemierzała Pacyfik, by wreszcie przez Cieśninę Torresa wejść na wody Oceanu Indyjskiego. Żegluga przez ten ocean nie była łatwa, ale cena za

przejście koło Przylądka Dobrej Nadziei była wysoka. Kapitan tak to relacjonował: „Kopnęło nas 20 mil na południe od Port Elizabeth, zachodnia dziesiątka spiętrzyła silny w tym miejscu wschodni prąd i podniosła wysokie i nadbiegające z wielu kierunków fale. »Luka« wydobywała z siebie dźwięki w rozpiętości od zestawu bębnów i czyneli do kościelnych organów łącznie. Fale co jakiś czas uderzały w pokład i sterówkę”.

Potem był Atlantyk i żegluga w kierunku przylądka Horn. W drugi dzień Świąt żeglowali między Falklandami i brzegami Ameryki. Do Hornu pozostało około 400 mil. Nowy Rok 2008 kapitan Lewandowski i jego załogant Wacek witali już pod Hornem. Następnego dnia kapitan donosi: „Stoimy na kotwicy, 10 Mm na północ od przylądka Horn, schowani w dobrze osłoniętej zatoczce, czekamy na nasz wiatr (...) na razie wichura z zachodu”. Był to 301. dzień rejsu. W końcu „nasz wiatr” przyszedł i w 307. dniu rejsu „Luka” opłynęła Horn i wyszła na Pacyfik. Pokonanie Nieprzejednanego pod wiatr klasyczną drogą zdarza się bardzo rzadko i samo w sobie jest wielkim wyczynem. Tym razem było „tylko” jednym z etapów realizacji wspaniałej wyprawy.

Minęło wiele dni żeglugi na północ i wreszcie 1 kwietnia 2008 roku „Luka” zacumowała w Ensenadzie. Wielki rejs zakończył się po niemal 392 dniach i przebyciu 28 710 mil morskich. Okołoziemską trasę ze wschodu na zachód bez zachodzenia do portów pokonało tylko pięciu żeglarzy: Chay Blyth (1971), Philippe Monet (1989), Mike Goldberg (1994), Jean Van Den Heede (2004), Dee Caffari (2006). To absolutna superliga światowa. Dołączył do niej kapitan Tomasz Lewandowski, pierwszy Polak, który tego dokonał.

Za ten rejs, zorganizowany i przeprowadzony wyłącznie za własne środki, kapitana Tomasza Lewandowskiego wyróżniono wieloma nagrodami, w tym oczywiście Srebrnym Sekstantem za rok 2008.

Aleksander Kaszowski

Dane techniczne:

Typ Mikado ketch 56, rok budowy 1982, długość 17,2 m, szerokość 4,8 m, zanurzenie 2 m, wyporność 24 tony, silnik Perkins 128 hp.



„Selma Expeditions” (fot. E. Skut)



J. kpt. ż.w. Piotr Kuźniar (fot. K. Jasica)

„Selma Expeditions” na Hornie

Aby zrozumieć ideę żeglowania na „Selmie” na dalekim południu, należy sięgnąć do genezy powstania jachtu i projektów na nim realizowanych. Kolebką wypraw antarktycznych i hornowych „Selmy” jest wrocławskie środowisko skupione przy Jacht Klubie AZS Wrocław. W każdej wyprawie najważniejsi są ludzie, a taką osobą w środowisku wrocławskim, która z pasją i konsekwentnie realizuje swoje zamiłowania oraz zaraża nimi innych, jest kpt. Piotr Kuźniar. Bez niego nie byłoby tylu wspaniałych wypraw na daleką północ i południe naszego globu.

Piotr żegluje od 1978 roku, stopień kapitana jachtowego uzyskał w 1990 roku. Jest również pletwonurkiem, a z zawodu przyrodnikiem. Urzekła go przyroda Arktyki i Antarktyki. W 2014 roku mija 15 lat, odkąd pływa po wodach polarnych i zaraża tą pasją innych. Pierwszy swój rejs polarny poprowadził w 1999 roku na jachcie „Panorama” po norweskich fiordach.

Zakup w 2001 roku plastikowej łódki „Nereus II” (Carter 30) umożliwił nie tylko pływanie w ciepłych rejonach, ale także wyprawę w 2002 roku na Spitsbergen, w 2003 – na Jan Mayen (pierwsze polskie wejście na lodowiec – czynny wulkan Beerenberga) oraz do brzegów Grenlandii. Projekty te mógł realizować dzięki przyjaciołom i wrocławskim kapitanom, ponieważ każda z tych wypraw była kilkuetapowa, prowadzona przez przyjaciół.

Podobnie pierwsza jego wyprawa na Antarktydę na „Panoramie” była jednym z etapów wyprawy „dookoła Ameryki Południowej i do brzegów Antarktydy”. Było to ważne wydarzenie, ponieważ „Panorama” dotarła poza południowe koło podbiegunowe po 30 latach od pojawienia się tam polskiej bandery na „Gedanii”. Na Antarktydzie powstała również myśl o kupieniu jachtu wyprawowego, którym można by eksplorować wybrzeże Antarktydy.

W roku 2006 Piotr i jego przyjaciele zakupili jacht wyprawowy i nazwali go „Selma Expeditions”. Z pomocą przyjaciół-klubowiczów wyremontowali go i dostosowali do pływania polarnych. Pierwszy sezon 2007 roku „Selma” spędziła w Arktyce, co dało możliwość sprawdzenia i poprawienia usterek nie zauważonych podczas remontu.

Celem żeglarzy „Selmy” była półkula południowa, zauroczeni bowiem w 2005 roku pływaniem w Antarktydzie postanowili tam wrócić i umożliwić innym poznanie piękna tej krainy, tym samym wybierając swój sposób na życie. Wyprawy „Selmy” są więc kontynuacją pływania po południowych wodach polarnych wrocławskich żeglarzy, a szczególnie kpt. Piotra Kuźniara, który pokazał nam krainy pełne piękna i zaszczepił w nas tęsknotę za nimi.

„Selma Expeditions” to dwumasztowy, stalowy jacht wyprawowy o długości ponad 20 m, wyposażony we wszystko niezbędne do zapewnienia bezpiecznej żeglugi nawet w ekstremalnie trudnych warunkach. Wnętrze jachtu jest suche i przestronne. Są wygodne koje w kilku niezależnych kabinach, kingston z prysznicem i kambuz z wyciągiem kuchennym, w mesie zaś biblioteka jachtowa wyposażona w sporo ciekawych książek. Nie ma luksusów, gdyż założeniem jest, że jacht do żeglugi wyprawowej (polarnej) musi być prosty i łatwy w obsłudze. Im prostsze rozwiązania, tym mniejsze prawdopodobieństwo awarii, a gdyby się pojawiła – możliwość jej naprawy własnymi siłami. Dzięki temu, żeglując w najdalsze krańce świata, załoga „Selmy” jest samowystarczalna.

Od siedmiu sezonów w okresie południowego lata (2007/2008 – 2013/2014) „Selma” pływa do Antarktydy, pokonując kilka razy w roku



Załoga antarktyczna „Selmy Expeditions” przy Hornie 2.02.2009 (fot. D. Świąć)

Cieśninę Drake’a oraz opływając Horn. Na zimę wraca do ciepłych rejonów na remont.

Stała załoga „Selmy” swoje życie dzieli między rejsy, remonty jachtu, kompletowanie załogi oraz ciągle podnoszenie swoich kwalifikacji. Co roku 2–3 miesiące spędza w stoczni, przeglądając silnik, olinowanie, malując kadłub i elementy drewniane oraz wprowadzając zmiany i udoskonalenia na jachcie. To warunkuje bezpieczne pływanie po Oceanie Południowym, Cieśninie Drake’a oraz wokół Hornu. Wszystko po to, aby przeżyć przygodę na końcu świata. Wieloletnie doświadczenie prowadzących wyprawy, zdobyte podczas żeglowania w tych rejonach, gwarantuje dobre przygotowanie i przebieg rejsu – bezpieczeństwo (w tym różne warianty trasy), realizację założonych celów, a także poznanie wspaniałych, trudno dostępnych rejonów polarnych oraz Patagonii.

Pływanie na „Selmie” to nie tylko żegluga przez przetarte już antarktyczne szlaki turystyczne. To także co roku coraz dalsza i ambitna wyprawa



Horn za nami (fot. E. Skut)

w rejon, w których polska bandera jeszcze nie była. I tak w pierwszym sezonie „Selma” dotarła 24 lutego 2008 roku do Wyspy Charcota na Antarktydzie, osiągając pozycję najdalej wysuniętą na południe: 70°11’S, 074°53’W. Był to niezwykle sukces polskich żeglarzy w trwającym wtedy 4. Międzynarodowym Roku Polarnym 2007/2008. Kapitan Piotr Kuźniar za wyprawę do Wyspy Charcota poza 70°S otrzymał wyróżnienie II Nagrodę Honorową TVP S.A. Rejs Roku 2008. Oto fragment komunikatu Jury Rejsu Roku 2008:

Kpt. Piotr Kuźniar rozpoczął rejs z wrocławską załogą 12 lutego – zakończył 11 marca 2008 roku w argentyńskim porcie Ushuaia. Żeglarze płynęli po najtrudniejszych na świecie akwenach – wokół Hornu, Cieśniną Drake’a i dalej na południe na antarktyczne wody Morza Bellingshausena. W niesprzyjających warunkach początku jesieni „Selma Expeditions” jako pierwszy polski jacht dotarła do południowych wybrzeży Wyspy Charcota, przekraczając koło podbiegunowe i osiągając szerokość geogr. 70 st. 11 min. South. Powrót prowadził wśród szkierów i wysp przylegających do zachodnich wybrzeży Półwyspu



„Selma Expeditions” przy Hornie w lutym 2010 roku (fot. M. Wojtaczka)

Antarktycznego, wśród lodów, mgieł i coraz dłuższych nocy. Po przepłynięciu 2678 Mm załoga w dobrej kondycji zameldowała się w Ushuaia.

Rok 2011 to obecność żeglarzy „Selmy” znowu w rejonach, gdzie nie było jeszcze polskiej bandery – na Morzu Weddella. Kapitan Piotr Kuźniar z załogą za rejs na Morze Weddella otrzymali:

- Nagrodę Grotmaszta Bractwa Kaphornowców – *Za dobrą robotę żeglarską w trudnych warunkach,*
- honorowe wyróżnienie Rejs Roku 2011 – *Za pionierski, trudny nawigacyjny, pierwszy rejs polskiego jachtu po antarktycznym Morzu Weddella,*
- Nagrodę Dolnośląskiego Bractwa Szyprów Rejs Roku 2011.

Z roku na rok organizowane wyprawy mają coraz większą skalę trudności. Przekonaliśmy się o tym w 2013 roku, kiedy z zapartym tchem śledziliśmy zimowe okrążenie Hornu i w zimowych warunkach wyprawę na Georgię Południową oraz Wyspę Słoniową. Wyprawa oddała hołd Shackletonowi w zbliżającą się 100. rocznicę jego heroicznej wyprawy. Wyprawa „śladami sir Ernesta Shackletona na Georgię Południową i Wyspę



Horn na wyciągnięcie ręki (z archiwum wyprawy)

„Słoniową” (pierwsze polskie lądowanie) poprowadzona przez kpt. Piotra Kuźniara uzyskała honorowe wyróżnienie Rejs Roku 2013. Zimowe pływania wokół Hornu i na Antarktydzie były przygotowaniem jachtu i załogi do najbliższego sezonu 2014/2015, w którym „Selma” ma wystartować w regatach Sydney–Hobart i stamtąd popłynąć na trudno dostępne antarktyczne Morze Rossa.

Głównym celem pływania „Selmy Expeditions” jest Antarktyda. Olbrzymią rolę spełnia tu najdalej wysunięty na południe przylądek Horn. Jest on symbolem domu, cywilizacji i bezpieczeństwa dla załóg powracających z odległych rejonów południa, po przepłynięciu Oceanu Antarktycznego i Cieśniny Drake’a – najbardziej wietrznych i burzliwych rejonów naszej planety. Widok Hornu i usłyszenie w UKF-ce latarnika na Hornie powoduje, że załogi czują bliski koniec ciężkiego żeglowania. Horn jest sygnałem zbliżającego się końca wyprawy antarktycznej i bliskiego powrotu do domu.



Horn, marzec 2012 (fot. P. Żelazny)

Przylądek Horn jest legendą, życiowym marzeniem wielu żeglarzy i podróżników. Nie każdy może popłynąć na Antarktydę, taka wyprawa zajmuje bowiem około czterech tygodni. Dlatego „Selma Expeditions” umożliwia spełnienie marzeń w dwutygodniowych rejsach, w czasie których głównym celem jest opłynięcie Hornu. W większości rejsów w bardzo bliskiej odległości od legendarnej skały, a nawet dotknięcie jej poprzez wylądowanie na wyspie Horn, odwiedzenie latarnika oraz Pomnika Albatrosa Hornu. Wielu powie: „Selma” to hornowska taksówka. Myślę jednak, że należy spojrzeć na to inaczej. „Selma” pozwala spełnić marzenia wielu osobom, poznać warunki panujące w Patagonii, wypłynąć na olbrzymią przestrzeń oceanu i znaleźć się w wyjątkowym miejscu na styku dwóch oceanów – Atlantyckiego i Spokojnego, zobaczyć Cieśninę Drake’a i zmieniającą się pogodę. A w kanale Beagle, do którego można dotrzeć tylko łodzią, dotknąć innej przyrody, ptaków, zwierząt, zobaczyć lodowce spływające do oceanu oraz poczuć, charakterystyczne dla wysokich i strzelistych gór Patagonii, wiatry spadowe. Po dwóch tygodniach niezwyklej przygody na końcu świata pozostają zdjęcia i okruchy tego piękna. Zdjęcia nie mogą w pełni oddać całości wrażeń i ukazać widoków urokliwej



Pod Pomnikiem Albatrosa – grudzień 2012 (fot. J. Szczepańska)

patagońskiej krainy. Ale pozostaje coś jeszcze: nasza przemiana, bo okrążenie Hornu sprawia, że nabieramy więcej sił do codziennego życia, czujemy się mocniejsi, osiągamy wewnętrzną równowagę i spokój.

Należy realizować swoje marzenia i „Selma” jest jednym z nielicznych polskich jachtów, który pozwala je spełnić. Bo hornowcy to ludzie silni, pogodni, odporniejsi na stres, znający swoją wartość. Magia Hornu jest potrzebna we współczesnym świecie.

„Selma” na dobre zadomowiła się na półkuli południowej i przepłynęła po tych wodach już prawie 50 tys. mil o każdej porze roku i w różnych warunkach pogodowych. Myślę, że „Selma” otworzyła drzwi na Antarktydę i Horn nie tylko żeglarzom, podróżnikom, fotoreporterom i przyrodnikom, ale również następnym polskim jachtom, które coraz częściej tam docierają.

Mimo coraz lepszych zdobyczy techniki wyprawy dookoła Hornu i na Antarktydę są cały czas bardzo dużym wyzwaniem (nie tylko finansowym) dla każdego, dlatego w oczach żeglarzy, którzy opłynęli Horn, widzi się radość i szczęście, że dokonali czegoś ważnego – pokonali siebie i zrealizowali swoje marzenia (skład załóg zob. Aneks, s. 413-419).



(fot. z archiwum wyprawy)

„Selma” nieraz jeszcze okrąży przylądek Horn, zaskoczy nas wyjątkowymi i fascynującymi wyprawami tam na południu, potwierdzając, jaką jest niesamowitą SzELMĄ.

Ewa Skut

Dane techniczne:

Stalowy kecz zbudowany w Stoczni CM Merret w Bretanii (Francja) w 1981 roku („Mean Ruz II), od 2006 roku „Selma Expeditions”. Linie teoretyczne oparto na liniach znanego w tamtym czasie z prędkości i dzielności morskiej jachtu regatowego „Kriter II”. Długość 20,28 m, szerokość 4,95 m, zanurzenie 2,67 m, powierzchnia ożaglowania 162 m², liczba koi 12, silnik Perkins 6.354M o mocy 122 KM (89,5 kW).

„Selma Expeditions”

Kapitan: Piotr Kuźniar

W dniu 1 lutego 2010 roku na burcie zacumowanego w Ushuaia jachtu „Selma Expeditions” spotkała się nowa załoga, pragnąca wyruszyć na spotkanie z patagońskimi lodowcami i – jeśli warunki pogodowe na to pozwolą – zmierzyć się z legendarnym przylądkiem Horn. Przystąpiliśmy do rutynowych przygotowań, zwożąc na jacht prowiant, tankując wodę i paliwo, sprawdzając liny, żagle, osprzęt itp. Już następnego dnia mogliśmy ruszyć w stronę chilijskiego Puerto Williams, gdzie należy uzyskać *zarpę*, czyli pozwolenie na żeglugę po wodach chilijskich, i dokonać odprawy paszportowej. Tam też mieliśmy podjąć decyzję, dokąd płyniemy: w głąb Patagonii przez kanał Beagle na północny zachód czy też w kierunku Hornu na południe. Po konsultacji z Armada de Chile potwierdziło się, że mamy „okienko pogodowe” sprzyjające wyruszeniu w stronę Hornu. Opuściliśmy więc niezwłocznie gościnne Puerto Williams, kierując się na wschód wzdłuż wyspy Navarino, a następnie na południe przez Paso Picton i Paso Gorée zauroczeni żeglugą pod Krzyżem Południa. Bahía Nassau przywitała nas słonecznym porankiem i sprzyjającym, niezbyt silnym wiatrem. Pokonanie tego akwenu i dotarcie w rejon archipelagu Wollaston zajęło nam niemal cały dzień.

Wchodzimy między wyspy późnym popołudniem. Zachmurzenie wzrosło, ale pogoda nadal niezwykle sprzyjająca, jak na ten rejon. Wszyscy w napięciu wypatrujemy wyspy Horn. Wreszcie ukazują nam się jej wysokie brzegi. Pod nimi widać nieduży statek pasażerski opływający wyspę w niewielkiej odległości. My płyniemy tak, jak nam na to pozwala wiatr wiejący z kierunku południowo-wschodniego, dość rzadko występującego w rejonie Hornu. Wychodzimy bejdewindem dość głęboko na południe w wody Cieśniny Drake’a, zostawiając Horn po prawej burcie, by odłożyć się na zachód do półwiatru. Po wyjściu na otwarte wody cieśniny mamy wyraźnie żywszy wiatr 3–4^B i suniemy po długiej fali pod wszystkimi żaglami prosto na Horn z prędkością 6–8 węzłów. Neptun wyjątkowo nam sprzyja, ubarwiając swoją łaskawość promieniami zachodzącego słońca. Im bliżej Hornu, tym większe napięcie daje się wyczuć wśród nas, mieszane z radością, że oto jest nam dane zmierzać w stronę Przylądka Nieprzejednanego pod pełnymi żaglami naszej dwumasztowej „Selmy” w pięknej pogodzie przy wspaniałej wręcz widoczności. Nareszcie nadchodzi długo wyczekiwany moment, gdy mamy przylądek Horn na trawersie prawej



Dariusz Nerkowski na tle Hornu (fot. W. Michalik)

burty. Jest godz. 20.20 dnia 3 lutego 2010 roku. Wznosimy toast za nasze szczęście, ale też za tych, którym w tym miejscu tego szczęścia zabrakło.

Nie jesteśmy sami. Statek, który widzieliśmy wcześniej, był tu już przed nami i przemieszcza się wzdłuż skalistych brzegów Hornu tam i z powrotem. Gdy zbliżamy się do siebie, odzywa się UKF-ka. Wypytyują nas, skąd jesteśmy, dokąd płyniemy, a po informacji, że jesteśmy z Polski, w głośniku nagle słyszymy życzenia po polsku. Okazuje się, że w załodze jest nasz rodak. To bardzo miły i niespodziewany akcent naszej obecności tu, na końcu świata. Teraz naprawdę czujemy, że nie jesteśmy sami. To przypadkowe spotkanie zaowocowało potem dodatkową pamiątką w postaci zdjęć, jakie nasz rodak zrobił nam w momencie opływania przylądka Horn, a także ujęciem zrobionym z lądu przez innych pasażerów tego statku, na którym widać zarówno „Selmę”, jak i owego „pasażera”, płynących w bliskiej odległości od przylądka Horn.

Po hornowych emocjach życie jachtowe wraca do normy, a jacht wchodzi w głąb archipelagu. Kiedy rzucamy kotwicę w Caleta Martial przy wyspie Herschel, jest już po północy. Boja na środku zatoki jest zajęta przez jacht francuski. Obok stoi inny jacht na kotwicy. Szukamy dogodnego



Małgorzata Wojtaczka na tle Hornu (fot. D. Nerkowski)

miejsca na kotwiczenie bliżej brzegu. Plan na następny dzień jest taki, aby zwiedzić wyspę Herschel, a następnie podejść raz jeszcze do wyspy Horn od strony wschodniej i stamtąd popłynąć na wyspę, by odwiedzić oficera Armada de Chile pełniącego tam służbę, oddać pokłon Albatrosowi Hornu i pomodlić się w kapliczce obok latarni morskiej.

Następny dzień wita nas słoneczną, ale niezwykle wietrzną pogodą. Płyniemy na wyspę Herschel. Musimy niestety porzucić plan podejścia do Hornu. Białe grzywy na falach oraz wiatr wyjący w olinowaniu prosto od Hornu skutecznie uniemożliwia nam poruszanie się w tamtym kierunku. Kapitan zarządza odwrót. Wypływamy z wysp baksztagowym wiatrem i mkniemy pod samym fokiem około 9 węzłów przez Bahia Nassau w kierunku wyspy Lennox. Robimy częste zmiany przy sterze, gdyż żegluga przy tym wietrze i fali nie należy do łatwych. Po kilku godzinach szaleńczej jazdy przychodzą sine chmury, które łagodzą wiatr, ale za to od czasu do czasu polewają nas deszczem. Na podejściu do Puerto Toro posypały nas nawet gradem, by za chwilę umilić nam widoki barwną tęczę wystają-



Bahia Nassau – odwrót spod Hornu (fot. D. Nerkowski)

cą pomiędzy ciemnych chmur. Znaleźliśmy w końcu schronienie w niesamowitej Caleta Margarita – zacisznej zatoce, której jakby nie dotyczyły ani deszcze, ani podmuchy szkwałów smagających wody kanału Beagle.

Kolejne dni rejsu upływały nam na zmaganiach z przeciwnym wiatrem szalejącym w kanale Beagle nie na żarty. Nastąpiło prawdziwe załamanie pogody, przez co penetrowanie tzw. Alei Lodowców polegało na wyczekiwaniu na właściwy moment, by przeskoczyć z Caleta Olla do Seno Pia, z Caleta Julia do Fiordo Garibaldi itd. Mimo że od Hornu dzieliło nas już ponad 140 Mm i byliśmy w głębi kanałów, to siła dochodzącego tu wiatru sprawiała, że musieliśmy przymusowo spędzać po 2–3 dni w zatoce schronienia, wisząc tam na kilku cumach rozpiętych do brzegów i na kotwicy, aż wiatr na tyle przycichnie, by dało się przeskoczyć dalej. To, czego nam Neptun zaoszczędził przy Hornie, oddał potem w kolejnych dniach żeglugi po Patagonii. Rejs zakończyliśmy szczęśliwie w Ushuaia 14 lutego 2010 roku, po wielogodzinnych zmaganiach z przeciwnym wiatrem na niespełna 30-milowym przejściu z Puerto Williams do mariny w Ushuaia. W pamięci każdego z nas pozostał widok surowych, majestatycznych brzegów wyspy Horn, z charakterystyczną piramidą przylądka i niepowtarzalny klimat tego zakątka świata.

Pokłon Hornowi!

Dariusz Nerkowski



Kapitanowie Paweł i Cezary Bartosiewiczowie (fot. A. Bąkalski)

„Selma Expeditions”

Kapitan: Cezary Bartosiewicz

Czym dla kochających morze jest Horn, czym jest dla mnie? Jakie emocje wzbudza? Z czym się kojarzy? Czy przeraża? Czy można marzyć o Przylądku Nieprzejednanym? Czy będzie dla nas łaskawy? Czy już czas na „koronę”? Nie tylko na te, ale na wiele jeszcze innych pytań każdy, rozpoczynając pakowanie przed rejsem, szuka pewnie odpowiedzi, a może wcześniej, rozmawiając z rodziną, przygotowując niezbędny budżet. Będą one pojawiać się po drodze, na lotnisku, w samolocie, w porcie, przy sprawdzaniu pogody, w Puerto Williams. Będzie ich też wiele podczas rejsu. Na pokładzie smaganym wiatrem, w kambuzie, mesie i koi. W czasie powrotu. I długo później.

Jedno jest pewne – po podjęciu decyzji myśli skupiają się do samego końca wokół małego, skalistego kawałka lądu na samym krańcu Ameryki Południowej. Oczekiwanie na wspaniałą ucztę.

Po latach wiele obrazów jest żywych jakby sprzed chwili. Pewnie tak zostanie do końca. Oby.

Pierwsze wrażenia to surowy krajobraz i pogoda jak w dzień naszej późnej jesieni, z zacinającym deszczem i chłód sam zakładający czapki na głowy. Niezła perspektywa. Nikomu nie brakuje jednak entuzjazmu w zakupach, sztauowaniu, przygotowaniu jachtu. Związany z formalnościami przystanek w Puerto Williams i mała piesza wycieczka po-



Puerto Williams – koloryt lokalny (fot. C. Bartosiewicz)

twierdza, że jesteśmy daleko od domu. Klimatu miasteczka, rynku, knajpy z pierogami otwieranej specjalnie dla naszej garstki nie sposób zamknąć w jednym zdaniu. Przed kilkoma sklepami dynie, cząstkowane dla klientów zardzewiałymi piłami lub leciwymi nożami, świecą jak kwiaty swoją żółto-pomarańczową barwą.

Wypływamy 16 lutego 2010 roku. W drodze do Hornu chłoniemy krajobrazy, wypatrujemy pingwinów. Wypięte żagle jachtu prężą się, cudownie odbijając się w granacie wody. Z każdą milą uśmiechów przybywa, pomimo mijanych szczątków wraków tych, którzy nie dopłynęli do swoich portów. 17 lutego słońce wita nas z lewej burty. Trudno opisać nastrój tego poranka. Niebo właściwie czyste, ale jakby trochę mgły, drobniutkie chmury nad widnokregiem. Mgła niezwykła, oddalona. Wszędzie nad wodą, na wschodzie cudowny, wyraźny oranż, widziany jednak jak przez najdelikatniejszą, białą, jedwabną zasłonę, kontrastujący z niezmiennie granatową wodą. Jakbyśmy nagle znaleźli się wewnątrz szlachetnego kamienia. Zjawiskowa scena widziana tylko z pokładu. Bardzo ulotna. Jest jednak coś więcej, co nie pozwala zapomnieć, że zmierzamy w kierunku, który wielu innym pokazał swoje groźne oblicze. Na granicy mgły, światła i koloru sterczą spiczaste skały wynurzające się z wody jak wierzchołek krateru wulkanu z kipiącą wewnątrz lawą, jak szczyty zatopionych koron. Nie trudno wyobrazić sobie statki gnane w ciągu wieków złą pogodą na śmierć.



Przed kapliczką na Hornie (fot. C. Bartosiewicz)

tarni, rozmowa z obsadą. Fotki przy Pomniku Albatrosa, chwila zadumy i kilka słów z Pisma Świętego w kapliczce. Pokłon Hornowi.

Ruszamy dalej na południowy zachód. Cel: archipelag wysp Diego Ramirez. Trzymamy kciuki za trafność meteo. Gdzieś w połowie drogi widzimy zarówno wznoszące się skały Hornu, jak i wierzchołki wysepek przed dziobem, a odległość między nimi to przecież około 60 mil. Niezwykła przejrzystość powietrza pozwala objąć ponad 30 mil w jedną i w drugą stronę. Kolejne niespotykane zdarzenie. Wyspy okrążamy od południa,

Jak łatwo odczuć strach i przerażenie, usłyszeć błagania i modlitwy żeglarzy zamiast naszego zauroczenia.

Załoga gotowa, podniekscytowanie rośnie z każdym kablem. Już niedaleko. Czy to możliwe? Czy za chwilę dane będzie zrobić zdjęcia, oglądane dotychczas podczas opowiadań i relacji szczęściarzy i śmiałków? Czy i my będziemy mogli z dumą przyznać – tak, byłem tam? Pogoda doskonała. Wiatr ze wschodu. Słońce w pełni. O godz. 12.50 strzela szampan. Dziękujemy Neptunowi, że możemy tu wznieść toast. Jak na ciepłych morzach na zdjęciach będziemy w T-shirtach z krótkimi rękawkami, z tą różnicą, że woda nie jest turkusowa, a w tle zamiast palm – Horn. Korzystamy ze sprzyjających warunków, dzielimy załogę. Połowa już w drodze na ląd. Później będzie zmiana. Wizyta w la-



Kolejny wschód słońca. Czy tym widokiem można się kiedykolwiek nasycić? (fot. C. Bartosiewicz)

zwrot na północ robimy późną nocą. Nieliczne światełka, dosłownie kilka, pobłyskują z groźnych sylwet wysp, skrytych pod rozgwieżdżonym niebem. Dookoła wyczuwalna obecność uspionego Oceanu.

Kolejny wschód słońca. Czy tym widokiem można się kiedykolwiek nasycić? Spokojna tafla wydaje się lekko pagórkowata, a linia widnokręgu jest lekko zakłócona wspaniałą krzywizną wzniesień rozciągniętych na mile. Jakby przemierzać jachtem rozległe wydmy Sahary. Ogrom drzemiącej wody, tak łatwo dającej się wzburzyć wiatrom, jest na wyciągnięcie dłoni. Pomału dostrzegamy wynurzające się z wody ośnieżone szczyty gór. Jakby zimną na Tatry zalane morzem popatrzeć z odległej perspektywy. Na całej długości wybrzeża przed nami zaproszenie na górską wyprawę.

Barometr zaczyna spadać, do szkierów i schronienia coraz bliżej. Za rufą czuć wzmagający się oddech wiatru. Jak dobrze wracać i schować się. Jak szkoda wracać i kończyć tak piękne dni.

W „Micalvi” po powrocie wspaniała feta w towarzystwie ludzi z najróżniejszych zakątków świata – wybuchowa mieszanka ludzi szczęśliwych



Pejzaż zakrawający na fotomontaż: tęcza na tle ośnieżonego szczytu (fot. C. Bartosiewicz)

na końcu świata przed rejssem, już po rejsie, a niektórzy w trakcie. Jak zdobywcy Everestu zostawiamy na pamiętkę podpisaną przez nas flagę Torunia na ścianach klubu. Klubu niezwykłego, bo dosłownie osadzonego na dnie statku. Cumują przy nim jachty, z chyba tylko na tych szerokościach spotykanym cudacznym osprzętem i odmiennej konstrukcji. Tu wygląda to normalnie.

Poranek to kolejne estetyczne zdumienie. Pejzaż zakrawający na fotomontaż. Dziko pasące się między drzewami i rododendronami konie, gładka fala zatoki, w tle ośnieżony szczyt i zawieszona między tym wszystkim tęcza. Czym zasłużyliśmy na takie dary?

Do Hornu – dania głównego, cała otaczająca przyroda była jak wystawnie zastawiony stół, uzupełniający doskonale doznaniem smak potrawy. Ale naszej

uczty żeglarskiej nie koniec. Mamy przed sobą wystawny deser: kanał Beagle z jego skarbami w postaci spływających pod nogi lodowców malowniczo cielących się raz po raz, z wodospadami, krążącymi nad nami kondorami, koloniami fok i lwów morskich. Czerpiemy pełnymi garściami z obfitego rogu Patagonii.

Wszystko to trzeba przeżyć, odczuć i zobaczyć.

Błażej Rozmarynowicz

„Selma Expeditions”

Kapitan: Piotr Kuźniar

18 sierpnia 2013 roku o godz. 12.05 czasu lokalnego „Selma Expeditions” jako pierwszy polski jacht opływa przylądek Horn zimą. Rejs na trasie: Ushuaia – Puerto Williams – kanał Beagle – przylądek Horn – kanał Beagle – Puerto Williams – Caleta Olla – Seno Pia – Caleta Voilier – Puerto Williams – Ushuaia odbył się w dniach 12.08–26.08.2013 roku.

Zimowy rejs na przylądek Horn był pierwszym etapem treningów przed ekspedycją „Morze Rossa 2015”.

Motto i inspiracja: „Wytrwałością zwyciężymy” (ekspedycja antarktyczna sir Ernesta Shackletona 1914–1917).

Bardzo ważnym celem rejsu, który udało się zrealizować, było sprawdzenie załogi i jachtu podczas żeglugi w zimowych warunkach w związku z planowaną ekspedycją na Morze Rossa w 2015 roku. Testowaliśmy pracę sprzętu pokładowego w niskich temperaturach, w warunkach obmarzania i pokrycia warstwą śniegu, szczególnie pracę bloków, rolerów i kabestanów.

Testowaliśmy też nowe ubrania termiczne i sztormowe. Sprawdzaliśmy efektywność pracy załogi na pokładzie w niskich temperaturach.

O wyprawie zimą na Horn myśleliśmy już od dłuższego czasu. Od sześciu lat pływamy na jachcie „Selma Expeditions” na Antarktydę i po kanałach Ziemi Ognistej, ale jeszcze nigdy nie byliśmy tu zimą. „Zimowy Horn” miał być inauguracją cyklu naszych przygotowań do trzymiesięcznej ekspedycji na antarktyczne Morze Rossa w 2015 roku.

12 sierpnia „Selma” zasztauowana i zatankowana czekała przy kei w argentyńskim Ushuaia. Rano oddajemy cumy i ruszamy kanałem Beagle do chilijskiego Puerto Williams. Tam niestety pogoda zatrzymuje nas na dłużej. Z powodu zamieci śnieżnej Chilijczycy zamykają port. Pogoda niestety wciąż fatalna i każdy dzień przynosi frustrację. W końcu 17 sierpnia słyszymy przez UKF „Puerto abierto”. Ruszamy natychmiast. Prognozy mówią jasno – mamy bardzo sprzyjający wiatr, ale będzie on krótko, potem kolejny niż przyniesie zadymkę, trzeba się spieszyć. Nocne wachty dwuosobowe, po trzy godziny każda. Mroźno, temperatura odczuwalna –11° do –15°C.

Płyniemy szybko baksztagiem, osiągając prędkość do 7 węzłów. Mijamy kolejne posterunki chilijskie, na każdym z nich meldując się przez



Janusz Ptak (fot. T. Łopata)

radio. Wiatr w cieśninach zmienia kierunki, więc często korygujemy ustawienie żagli. Ale cały czas wieje korzystnie. Nad ranem jesteśmy już przy archipelagu Wollaston, ośnieżone szczyty zmieniają krajobraz, przypominając nam, że jesteśmy tu zimą! Zmieniamy kurs i wypływamy na otwarty Ocean Południowy, przed dziobem Cieśnina Drake'a, a na prawo majaczy nasz cel... Wiatr skręca razem z nami, jakby chciał powiedzieć: „daję wam szansę, więc ją wykorzystajcie”. Robimy co się da. Lecimy pełnym kursem, mając duży kliwer, zrefowany grot i bezan, prędkości wciąż rewelacyjne. Skała Hornu coraz bliżej. Przy tym kursie będziemy przepływać naprawdę blisko niej. Widać już strzelające pióropusze piany na dwóch skałkach samotnie sterczących niewiele ponad powierzchnię wody. W końcu jest...

18 sierpnia 2013 roku o godz. 12.05 czasu lokalnego mijamy prawą burtą południk przylądka Horn. Majestatyczna skała tym razem jakby łagodniejsza dla nas, może to efekt siwej, śnieżnej czupryny? „Pokłon Hornowi” i nastroje szampańskie – udało się! Polską nalewką dziękujemy Neptunowi za łaskawość i spełniamy „toast zwycięstwa”. Ale radość zmieszana jest z refleksją – w wodach wokół Hornu leżą kości 40 tysięcy śmiał-



Radość przy Hornie. Od lewej: Jacek Załuski, Janusz Ptak, Krzysztof Jasica, Piotr Kuźniar, Leszek Rychlik (fot. T. Łopata)

ków próbujących tutaj swoich sił, w milczeniu oddajemy cześć ich pamięci. Kontaktujemy się przez radio z latarnikiem na Hornie, krótka wymiana uprzejmości i znowu praca przy żaglach – wiatr delikatnie skręca i dmucha już z prędkością 35 węzłów. Horn mówi wyraźnie – zjeżdżajcie stąd! Surfując na fali, mijamy wyspę Hermite i skręcamy w Paso Mantellero. Tu chwilowo słabnie. Niedobrze, bardzo nam zależy na przepłynięciu zatoki Nassau i wjechaniu w Paso Gore przed spodziewaną wichurą z zachodu. Nie udało się. Grot z trzeciego refu zjeżdża całkiem w dół, duży kliwer podobnie, zostaje mały kliwer i bezan na pierwszym refie. Wiatr przechodzi w wycie – 55 węzłów, do tego mokry śnieg. Zrobiło się naprawdę nieprzyjemnie. Ale wciąż nie musimy halsować, to duży plus. Mijają godziny. W środku nocy wpływamy wreszcie w Paso Gore, wiatr słabnie, pojawiają się gwiazdy. Rano cumujemy wśród kutrów w Puerto Toro. Zmęczeni zasypiamy natychmiast. Po jednym dniu wypoczynku rozpoczynamy żeglugę po fiordach kanału Beagle, ale to już inna historia...

Piotr Kuźniar, Krzysztof Jasica, Tomasz Łopata

„Selma Expeditions”

Kapitan: Piotr Kuźniar

Wyprawa na Georgię Południową i Wyspę Słoniową w terminie 14.10–20.11.2013 roku była drugim etapem treningów przed ekspedycją „Morze Rossa 2015”.

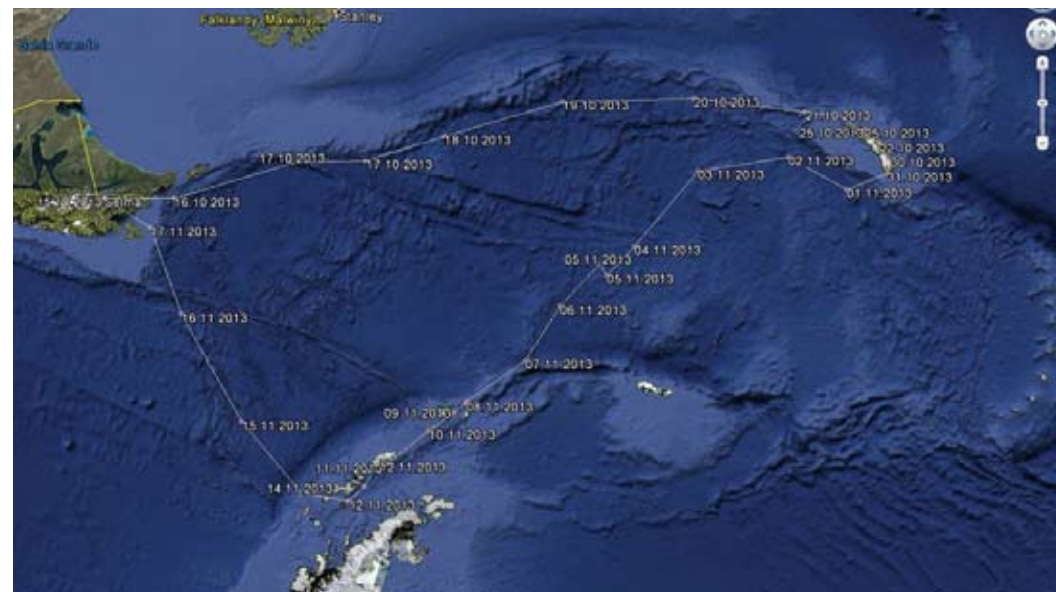
Dystans i czas żeglugi: 3396 mil, 424 godz. na żaglach, 167 godz. na silniku.

Trasa: Ushuaia – kanał Beagle – Południowa Georgia (King Edward Point, Grytviken, Stromness, Blue Whale Bay, Prince Olaf Harbour, Salisbury Plain, Prion Isl, Hercules Bay, Cobblers Cave, Ocean Harbour, St Andreas Bay, Golden Harbour, Cooper Bay) – Wyspa Słoniowa – Wyspa Króla Jerzego (Zatoka Admiralicji – Polska Stacja Naukowa im. Arctowskiego) – Cieśnina Bransfielda – wyspa Deception – Cieśnina Drake’a – przylądek Horn – kanał Beagle – Ushuaia.

Osiągnięcia:

- Pionierska eksploracja Georgii Południowej, odwiedzenie 12 jej zatok, odwiedziny grobu sir Ernesta Shackletona i Franka Wilda.
- Dopłynięcie pierwszego polskiego jachtu do Wyspy Słoniowej i lądowanie na niej, dotarcie do Point Wild – miejsca zimowania ekspedycji Shackletona.
- Skuteczna i bezpieczna żegluga w niezwykle trudnych warunkach żeglarskich. 3400 mil w sztormach „wyjących pięćdziesiątek” i „bezludnych sześćdziesiątek” przez Ocean Południowy w okresie wiosennym. 319 godzin żeglugi przy wiatrach 8–12°B. Bardzo niskie temperatury powietrza i wody powodowały oblodzenie jachtu i konieczność odkuwania lodu z pokładu, masztu i lin. Dodatkowym utrudnieniem była konieczność żeglugi nocą, która w tych szerokościach (55°S do 63,3°S) i o tej porze roku trwa około 7 godzin, przy czym trasa rejsu wiodła w pobliżu granicy zimowego paku lodowego w rejonie najczęstszego występowania gór lodowych.
- Dotarcie do Polskiej Stacji Naukowej im. Arctowskiego i wyspę Deception.
- Przekroczenie w drodze powrotnej południka przylądka Horn.

W stu procentach udało się zrealizować cel wyprawy, którym – podobnie jak w pierwszym etapie – było sprawdzenie załogi i jachtu podczas żeglugi w najtrudniejszych warunkach pogodowych przed planowaną ekspedycją na Morze Rossa w 2015 roku.



Trasa rejsu: Ushuaia–Georgia Południowa–Wyspa Słoniowa–Stacja PAN im. Arctowskiego–Horn–Ushuaia

Wyruszyliśmy z Ushuaia na Georgię Południową z silnym zachodnim wiatrem o sile 9–10°B. Na trasie Ushuaia–Grytviken przepłynęliśmy 1220 mil ze średnią prędkością 7,5 węzła, trzy dni płynęliśmy ze średnią ponad 200 mil na dobę. Mieliśmy 114 godz. powyżej 8°B, w tym 21 godz. powyżej 9°B, 11 godz. powyżej 10°B, 6 godz. powyżej 11°B. W sumie tylko dwie doby poniżej 8°B. Wysokość fal trudno było nam ocenić, ale zgadzam się z Chichesterem, który po dotarciu w „pięćdziesiątki” napisał: „Fale na Oceanie Południowym zrobiły na mnie naprawdę duże wrażenie”. Ogromna przestrzeń oceanu wokół Antarktydy niezatrzymywana kontynentami, pędzona nieustającymi sztormami wytwarza fale, o których trudno mówić, gdyż można być łatwo posądzonym o przesadę. Najgorsze oczywiście jest to, że sztormowy wiatr oscyluje z kierunków SW do N z niesłabnącą siłą. Powoduje to, że jedna fala idzie prosto w rufę i wtedy jacht surfuje, osiągając prędkości chwilowe 14 węzłów, by potem w dolinie fali zwolnić gwałtownie. Jeśli wtedy następna fala przyjdzie prosto w burtę, może być naprawdę groźnie. Wachtowy i sternik muszą zerkać cały czas za plecy oceniając sytuację, a w nocy wykazać się szóstym zmysłem lub po prostu mieć szczęście. Praca przy sterze w tych warunkach była wyjątkowo ciężka. Dodajmy do tego zimno i padający czasem poziomo śnieg...

Były momenty, gdy płynęliśmy z wiatrem, ale fala przychodziła z baksztagu lub – co gorsza – w pół burty, co przy prędkościach ponad 10 węzłów



Wyspa Słoniowa (fot. T. Łopata)

i wietrze 45 węzłów wymagało od sternika pełnej koncentracji. Co jakiś czas fale z różnych kierunków nakładały się na siebie, wytwarzając załamujące się „białego dziada”, przed którym nawet duże jednostki muszą czuć respekt. Dwa takie „dziady” zwały nam się do kokpitu, zmieniając go chwilowo w basen. Na szczęście „Selma” jest wyjątkowo dzielną jednostką projektowaną na regaty w czasach, gdy jacht musiał wytrzymać wszystko. Do tego długość ponad 20 metrów i 40 ton powoduje, że czujemy się na niej naprawdę bezpiecznie. Ale baksztagowa fala zbierała swoje żniwo i pomimo dużego doświadczenia załogi przez pierwsze dwa dni mało osób zjawiało się na posiłki.

W końcu między chmurami pojawiły się szczyty Georgii i Południowej i zakończyliśmy tę – trudno uwierzyć – łatwiejszą część rejsu: żeglugę z wiatrem. Ale na razie nikt nie chce myśleć o zdecydowanie trudniejszej i co najmniej dwa razy dłuższej – powrocie pod wiatr i pod fale. Wpłynęliśmy na spokojne wody King Edward Cove.

Podczas odprawy musieliśmy wykazać się znajomością reguł dotyczących ochrony przyrody na Georgii, dostaliśmy wytyczne, gdzie możemy się poruszać i kotwiczyć. Przygotowaliśmy też specjalny płyn do dezynfekcji butów i ubrań, by nie roznosić bakterii i wirusów między poszczególnymi koloniami zwierząt. A potem już spacer do Grytviken...

W prawie stuletnim kościele stoi popiersie założyciela Grytviken – Larsena oraz biblioteka pełna norweskich woluminów. Założone w 1904



Powrót z Wyspy Słoniowej (fot. T. Łopata)

roku Grytviken funkcjonowało jako stacja wielorybnicza przez 61 lat. Wciąż stoją na brzegu zbiorniki na olej wielorybi, wyciągarki, piły, kotły. Cała potężna maszyna używana w jednym celu... 175 000 wielorybów poniosło śmierć na wodach wokół Georgii Południowej. Wody zatoki King Edward miały przez cały ten czas kolor czerwony, a smród ze stacji wielorybniczych można było ponoć poczuć nawet pod wiatr. Wielorybnictwo przynosiło dochód i nikt nie myślał wtedy o zabijaniu wielorybów w kategorii rzezi. Była to bardzo ciężka praca w skrajnie trudnych warunkach, przy której wielu ludzi poniosło śmierć. Wszystko w jednym celu – zdobycia bogactwa.

W końcu trafiłem na ścieżkę prowadzącą na cmentarz. Szukałem grobu sir Ernesta Shackletona. Ten niezwykle człowiek, jeden z pionierów wypraw antarktycznych wyruszył właśnie stąd w swą najśłynniejszą i najbardziej dramatyczną podróż. Po 18 miesiącach spędzonych w lodach, 18-dniowej żegludze 7-metrową szalupą i 36 godzinach marszu non stop przez góry Georgii Południowej dotarł do punktu startu – Grytviken. Stałem pełen zadumy przy jego grobie, patrząc też na grób obok – w 2011 roku przywieziono tu prochy Franka Wilda, najwierniejszego towarzysza Shackletona, jego „prawej ręki”.



Spotkanie z pingwinami na Georgii Południowej (z archiwum wyprawy)

Grytviken – „brama do Antarktydy”. Historia od czasów Jamesa Cooka, który wprowadził Georgię Południową na mapy świata, przez kolejnych odkrywców, potem łowcy fok, rzeź wielorybów i na koniec uwolniona wreszcie od ludzi przyroda i naukowcy próbujący przywrócić faunę i florę do pierwotnego stanu.

Gdy stoi się na plaży, a wszędzie dookoła widać tysiące zwierząt, basowy ryk słoni morskich niesie się po całej zatoce, podobnie jak przenikliwe krzyki nieprzebranej masy pingwinów, wrażenie jest piorunujące. Wszędzie tętni życie. Zapiera to dech w piersi. Przyroda aż przytłacza, ma się wrażenie, że tak kiedyś musiało wyglądać życie na Ziemi, nim człowiek rozpoczął swoją ekspansję. Dla takich chwil warto ponosić trudy żeglugi po Oceanie Południowym. Przepiękne zatoki i zatoczki Georgii Południowej są prawdziwym rajem przyrodniczym. Fantastyczne tło stanowią góry z przepięknymi lodowcami. Widoki oczarowały nas wszystkich. Obiecaliśmy sobie wrócić tu za rok, by pokonać słynną „trasę Shackletona”.

Zrobiliśmy to!!! Po dziewięciu dniach ciężkiej żeglugi pod sztormy i fale, pokonawszy od Georgii Południowej 1070 mil, dzień w dzień coraz bardziej zamarzając i obmarzając, 9 listopada 2013 roku o godz. 10.30 stanę-



Od lewej stoją: Tomasz Łopata, Didier Houy, Anna Gruszka, Piotr Kuźniar, Krzysztof Jasica. Na pierwszym planie od lewej: Dariusz Kwak, Małgorzata Truchan-Graczyk, Michał Gawron, Paweł Kubiczek. W tle Point Wild (z archiwum wyprawy)

liśmy w dryfie przy Point Wild na Wyspie Słoniowej (61°05'S, 054°38'W), 100 metrów od plaży, na której ekipa sir Ernesta Shackletona pod dowództwem jego zastępcy Franka Wilda czekała w skrajnie trudnych warunkach prawie pięć miesięcy na ratunek. Dewizą Shackletona było: „wytrwałością zwyciężymy”. I rzeczywiście zwyciężyli – po 18 miesiącach spędzonych w lodach wszyscy zostali uratowani.

My też czuliśmy się zwycięzcami. Nie był to łatwy odcinek trasy naszego rejsu i do samego końca natura nie odpuszczała. „Selma” w ciężkich przechyłach „rąbała fale” prawie całą drogę, halsowaliśmy pod wiatr o sile 8–12°B. „Selma” zdała egzamin celująco. Mały dryf i duża prędkość pomimo sztormowej fali sprawiły, że dobowe przebiegi były całkiem zadowalające. Ale życie pod pokładem było bardzo trudne. Uderzenia dziobu spadającego z fali wstrząsały całym kadłubem. Nawet dla doświadczonych żeglarzy były to trudne chwile. Nocne wachty z przenikliwym, bejdedwinowym wiatrem, falą przewalającą się po pokładzie, wodą o temperaturze –1°C spływającą po sztormiakach i goglach, „okiem” zasypywanym śniegiem, ale wytrwale wypatrującym gór lodowych, były naprawdę wyczerpujące. Jeszcze 5 mil od celu wiało ostro w dziób i śnieżycą bardzo

utrudniała rozpoznanie właściwego miejsca. Dziób „Selmy” znowu pokrył się kilkucentymetrową warstwą lodu. Grotmaszt dwa metry od pokładu stanowił zwartą bryłę lodu. Gdy trzeba było zrolować kliwer, musieliśmy odkuwać wcześniej roler.

Ale na koniec wszystkie trudy zostały wynagrodzone. Lawirując ostrożnie w słabo oznaczonym terenie odnaleźliśmy Point Wild i stanęliśmy w dryf tuż przy czole ogromnego lodowca. Każdy na swój sposób przeżywał ten moment. Patrzyliśmy na małą kamienistą plażę w wyjątkowo niegościnnym miejscu, gdzie 100 lat temu 22 mężczyźni walczyło o przetrwanie, nie wiedząc, czy ktokolwiek po nich przypłylnie. Na plaży i okolicznych skałach urzędują pingwiny, to ich dom i one czują się tu doskonale. Ale między nimi stoi mały pomnik – popiersie kapitana kutra „Yelcho”, którym Shackleton przypłynął po swoich ludzi. Chwila zadumy nie trwała długo, ruszyliśmy w dalszą drogę. Na koniec pokazało się słońce i wiatr ucichł, jakby przyroda chciała wynagrodzić nasze trudy.

W nocy zakotwiczyliśmy w małej zatoczce w południowo-zachodniej części Wyspy Słoniowej.

Przyjęcie na Stacji im. Arctowskiego jak zawsze niezwykle miłe. Rozmowy ciągnęły się do późnej nocy. Rano zrobiliśmy krótką wycieczkę na grób naszego przyrodnika Włodzimierza Puchalskiego i obraliśmy kurs na Deception, wyspę będącą stożkiem wulkanu. Do jego wnętrza wpływaliśmy przez wyjątkowo spokojne tym razem Miechy Neptuna, odwiedziliśmy największą na Antarktydzie była bazę wielorybniczą, zamoczyliśmy nogi w gorącej wodzie jeziora wulkanicznego. Na koniec została nam „tylko” okryta złą sławą Cieśnina Drake’a. Ale o dziwo, jakby chcąc nam dać wreszcie chwilę wytchnienia, Neptun zlitował się i ostatni odcinek rejsu był wyjątkowo spokojny.

A potem zobaczyliśmy ląd... Cape Horn – jak dobrze wrócić do domu... 17 listopada 2013 roku o godz. 07.20 czasu lokalnego „Selma Expeditions” przepłynęła kolejny raz południk przylądka Horn w żegludze ze wschodu na zachód. Hurrra!!! Plan wykonany w stu procentach!

Kieliszek dla Władcy Mórz w podziękowaniu za łaskawość, kieliszek za 40 tysięcy dusz spoczywających na dnie koło Hornu i na koniec za nas, za to, że wytrwaliśmy...

A już dzień później zacumowaliśmy w Ushuaia. Wszystko się udało i wszyscy bezpiecznie dotarli do portu. Radość trwała długo i świętowaniu nie było końca...

Tomasz Łopata

„Nashachata”

Kapitan: Artur Mikołajko

15 listopada 2008 roku zaokrętowałem na jacht „Nashachata” międzynarodową załogę, składającą się z pięciu Polaków, czterech Niemców, Duńczyka i Australijczyka. Naszym celem jest powtórzenie historycznej trasy odkrywców i opłynięcie Hornu. Już następnego dnia podejmujemy próbę rozpoczęcia rejsu, jednak ze względu na wiatr o sile do 9°B port Ushuaia zostaje zamknięty i nie dostajemy zgody na wyjście. 17 listopada po dokonaniu zgłoszenia wyjścia opuszczamy port Ushuaia i po około pięciu godzinach żeglugi dopływamy do Puerto Williams, gdzie zgłaszamy się do odprawy granicznej. Ponieważ nikt z załogi nie zna hiszpańskiego, wszystkie formalności załatwiam osobiście, posługując się angielskim, a odpowiedzi otrzymuję po hiszpańsku. Po dwu godzinach wypisywania góry papierków cel zostaje osiągnięty – mamy pozwolenie na żeglugę po wodach chilijskich.

Trzeciego dnia wyprawy opuszczamy port i przepływamy kanał Beagle. Wpływamy do odnogi Brazo Noroeste i zostajemy oczarowani wido-





Widok lodowca Cordillera Darwin w pełnym słońcu (fot. A. Mikołajko)

kami kolejnych lodowców. Na noc cumujemy w spokojnej zatoczce Caleta del Norte, tuż przy wodospadzie. Lodowiec jest na wyciągnięcie ręki.

Przed nami ośnieżona góra Mte Darwin o wysokości 2488 m n.p.m., skąpana w słońcu, na której szczycie chmury wciąż tworzą nowe kształty.

Obserwujemy „cielenie się” lodowca, pływające góry lodowe, widowiskowe zjawisko mieszania się białej wody z lodowca z niebieską wodą morską, słuchamy odgłosów przyrody. Jesteśmy sami, tego dnia nie spotykamy żadnego statku. Transportujemy załogę i ekipę filmową na lodowiec za pomocą pontonu. Na noc stajemy na czterech cumach dowiązanych do drzew i kamieni w przepięknej zatoczce Caleta Lagunas, tuż pod czołem kolejnego lodowca.

Kontynuując naszą podróż historycznym szlakiem odkrywców dopływamy do wyspy Basket, gdzie miejscowi Indianie wykradli łódź wielorybniczą ze statku „Beagle”. Osiągamy najbardziej na zachód wysunięty punkt naszej wyprawy o współrzędnych 54°44’S, 071°33’W. 21 listopada wreszcie żeglujemy z wiatrem. Wiatr 5°B, ale w szkwałach dochodzący nawet do 9°B, co jest wynikiem wiatrów spadających z wysokich gór. Na



Ośnieżone szczyty Mte Darwin w słońcu (fot. A. Mikołajko)

samym fokiu osiągamy prędkość 9 węzłów. Jacht zachowuje się bardzo stabilnie. Po całym dniu wspaniałej żeglugi nocujemy w przepięknej zatoce Estero Coloniae na wyspie Hosle, tuż pod jęzorem lodowca. 22 listopada wracamy do Puerto Williams. Po drodze mijamy kolonię lwów morskich. Wspaniałe widoki!

Po tygodniu od rozpoczęcia rejsu podejmujemy drugi etap naszej wyprawy. Cel – opłynięcie przylądka Horn. Jest piękna pogoda, dzięki czemu możemy podziwiać wspaniałą kolonię słoni morskich, pingwinów i fok wygrzewających się na skałach. Myślami jesteśmy już na Hornie.

Ponieważ cały czas pływaliśmy na wodach chilijskich, procedury odprawy granicznej nie są już wymagane. Zgłaszamy jednak w miejscowej straży granicznej naszą trasę rejsu. Otrzymujemy potwierdzenie trasy i zgodę na wyjście. Co prawda wszystko po hiszpańsku i z mnóstwem dodatkowych papierów, ale najważniejsze, że formalności znów są za nami. Średnio dwa razy dziennie mamy meldować przez radio naszą pozycję w Armada de Chile. Poprzez Brazo Sudoeste i Bahía Cook wypływamy na Pacyfik. Pod genuą i grotem „Nashachata” dzielnie pokonuje długie oceaniczne



Od lewej: Artur Skutecki, Alexander Rabe-Bär, Graham Smith, Jürgen Manfred Hohmuth, Andreas Poschke, Artur Mikołajko, Leszek Mielnik, Jacek Kierpiec, Andrzej Kacała, Zbigniew Jałocha (fot. A. Mikołajko)

fale. Neptun jest dla nas łaskawy – wiatr NW do NE 10–40 węzłów. O godz. 16.00 na trawersie mamy monumentalną skałę Catedra de York.

26 listopada noc mija spokojnie. Około godz. 04.00 dokładnie na tle wschodzącego słońca, w odległości 25 Mm pojawiają się wyspy Hermite i Horn. Przy wietrze o sile 7°B osiągamy prędkość 8 węzłów. Mamy niezwykłych przewodników. Już od świtu prowadzą nas delfiny. Są wszędzie – przed dziobem, po lewej i prawej burcie. Opuszczają nas dopiero w momencie, gdy mijamy Horn. O godz. 07.30 Cabo de Hornos jest na trawersie. Wznosimy toast i składamy podziękowania Neptunowi. O godz. 09.30 Graham prowadzi akcję desantu załogi na ląd przy użyciu pontonu.

Poznajemy oficera dyżurnego Alcamar Hornos oraz jego rodzinę. Po obowiązkowym wpisie do książki pamiątkowej oficer oprowadza nas po wyspie. Pokazuje nam również kapliczkę. Tu czeka nas miła niespodzianka – na czołowym miejscu wisi zdjęcie papieża Jana Pawła II. Opuszczamy Horn pełni wrażeń i płyniemy na noc do Puerto Toro. Notujemy nasz dobowy rekord przebiegu – 128 Mm.

Po kilku godzinach żeglugi 27 listopada o godz. 15.10 cumujemy znowu w Puerto Williams. Zgłaszamy się na obowiązkową odprawę graniczną. Po okazaniu dokumentów oficerowi dyżurnemu jestem poinformowany, że złamałem prawo, płynąc wokół Hornu absolutnie niedozwoloną trasą (Brazo Sudoste–Bahia Cook–Paso Falso Cabo de Hornos–Paso Richmond–Puerto Williams).



W kapliczce na wyspie Horn wisi zdjęcie papieża Jana Pawła II (fot. A. Mikołajko)

Sprawa jest poważna. Komendant Portu informuje mnie, że do czasu zakończenia sprawy aresztuje mnie jako kapitana, zabierając mój paszport. Po kilku rozmowach telefonicznych zatrzymuje również paszporty pozostałych członków załogi. Trwają wyjaśnienia, podczas których dochodzi do konfrontacji wszystkich oficerów dyżurnych ze mną. Wtedy dowiaduję się, nareszcie po angielsku, że przylądek Horn można opłynąć tylko jedną trasą (Canal Beagle–Paso Picton–Paso Goree–Bahia Nassau–Paso Mantellero–Canal Franklin–Paso Mar Del Sur–Cabo de Hornos–Paso Richmond–Paso Picton–Puerto Williams). Jestem trochę zdziwiony, ale nieznaną lokalnego prawa nie zwalnia od odpowiedzialności. Naszą planowaną trasę napisałem na kartce i przekazałem oficerowi dyżurnemu przy przygotowaniu zgłoszenia wyjścia. Oficer kiwał wtedy głową powtarzając „si” i napisał pozwolenie na żeglugę inną trasą. Jednak moją kartkę podpiął pod zgłoszenie wyjścia. Ja napisałem to, co chciałem, on napisał to, co mógł, a obie wersje były złączone. Nie miały ze sobą nic wspólnego, ale wtedy każdy z nas był zadowolony. Dopiero po powrocie z Hornu okazało się, że jego wersja ma większą moc prawną, za co przyszło mi zapłacić mandat. Negocjacje zaczęły się od 1000 \$, ale wykorzystując doświadczenia negocjacyjne, udało mi się ostatecznie skończyć na kwocie 100 \$. Po opłaceniu stosownej kwoty w banku paszporty zwolniono. Znowu nas lubią i tylko szkoda, że już nigdy nikt nie powtórzy naszej trasy opłynięcia Hornu. Było warto.

Artur Mikołajko



Lodowce na Antarktydzie (fot. Z. Jalocho)

„Nashachata”

Kapitan: Jacek Reschke

Po dwóch dniach walki z biurokracją, niedomaganiem rzeczy martwych oraz zaprowiantowaniu na długi, zimny rejs ruszyliśmy 20 października 2010 roku z Puerto Montt (Chile). Po krótkim postoju w sennej Melince 24 października wypłynęliśmy na ocean. Przed nami jeden z trudniejszych etapów podróży. Dwie doby niespokojnego morza i wiejącej niekiedy „dziesiątki” nie dokuczyło załodze. Nawet osławiona zatoka De Penas (El Golfo), zazwyczaj miejsce sprzecznych prądów, wiatrów i fal, nie osłabiła naszego ducha. Dotarliśmy w doskonałych nastrojach do kanału Messier. Tu zakotwiczyliśmy na noc w przytulnej zatoce Connor, zadośćuczyniliśmy chilijskiej tradycji, przybijając do drzewa – *árbol notable* – tabliczkę z logo wyprawy. Chwila zamyślenia i satysfakcja z przebywania w elitarnym towarzystwie.

Po pół dnia żeglugi znajdujemy schronienie w życzliwym Puerto Eden. Mała wioska rybacka jest jedną z najbardziej odizolowanych siedzib ludzkich w Patagonii. 170 mieszkańców, posterunek Armady, nie ma samochodów ani dróg.

O świcie 25 października wyruszamy w dalszą drogę. Przez Paso del Indio i kanał Grappler docieramy do Seno Eyre, gdzie pojawiają się pierwsze bloki kry. Dwudziestomilowa wstążka zatoki otwiera przed nami



Przy lodowcu Piusa XI (fot. E. Zawada)

widok niezapomniany – język lodowca Piusa XI. Jest to jeden z największych patagońskich lodowców napływowych. Szeroka na 3,5 km 50-metrowa ściana lodu mieni się feerią barw, od szarości przez błękit do turkusowego. Lodowiec gubi co chwila potężne bloki lodu, wpadające z olbrzymim hukiem do zatoki.

Surowy klimat patagoński 26 października wreszcie przyniósł nam chwile wy-



Torres del Paine (fot. D. Reschke)

tchnienia. Ciemne, ciężkie chmury ustąpiły miejsca słońcu. Po raz pierwszy możemy zdjąć sztormiaki i spędzić dzień ciesząc się ciepłem. Patagonia zmieniła kolory z groźnych na przyjazne. Cieszymy się widokiem majestatycznych gór i lodowców. Po południu cumujemy w Puerto Bueno.

Następnego dnia pada. Długą podróż przez Estrecho Collingwood kończymy na wyspie Jamie. Cumowanie tym razem sprawia nam nieco kłopotu – pozostawione przez rybaków cumy, do których podwiązaliśmy nasze, okazały się zawodne, a gład, na którym obłożyliśmy drugą linę – zbyt obły. Trudy w końcu zostają uwieńczone sukcesem.

Rankiem 28 października decydujemy się zboczyć z prostej trasy do Puerto Williams i płyniemy do Puerto Natales. Da nam to szansę zajrzenia w Patagonię od środka. Wąskie gardła przejścia Kirke i White stanowią jedyną połączenie ogromnego regionu Ultima Esperanza z oceanem. W rezultacie prądy w przewężeniu Kirke, w które wpływamy z niepewnością, są jednymi z najmocniejszych w Chile. Przejścia te stanowią granicę pomiędzy Andami a strefą przejściową z lasami i na wpół jałową pampą.

Po południu docieramy do Puerto Natales. Rankiem wyruszamy pożyczonymi samochodami do Torres del Paine. Poranne światło umożliwia seans fotograficzny. Ogromne szczyty wień zapierają dech. Obiecujemy sobie, że to już ostatnie zdjęcie, a tu każdy zakręt odsłania nowe niespodzianki. Uważany za najpiękniejszy park Ameryki Południowej, klasyfikowany od 1978 roku jako rezerwat przez UNESCO, jest domem tysięcy kondorów, guanaco, różowych flamingów.

Noc przynosi nam wiatr o prędkości 45 węzłów. Trochę emocji i morskigo „mięsa”. 31 października uciekamy w kanały. Przez cieśninę White docieramy do zatoki Mousse.

1 listopada deszcz, deszcz – dużo wody. Mimo to wybieramy się na krótką wycieczkę dinghy, aby pospacerować po krze, w otoczeniu gór oplecionych wstążkami wodospadów. Na chwilę słońce wychodzi zza chmur. Wieczorem docieramy do zatoki Victoria.

Poranna wachta zapowiada dobry, piękny dzień. Krótki przejazd do Bahía Isthmus, aby wykorzystać słoneczny dzień na eksplorację lądu. I po raz kolejny jest to dobry pomysł kapitana. Wyruszamy na podbój Patagonii.

3 listopada znowu pada. Dzisiaj płyniemy. Kanał Smyth wypływa nas na wody Cieśniny Magellana. Cieśnina wita nas rozjaśnionym niebem. Nie na długo. Wieczorem cumujemy w deszczu: kotwica oraz trzy cumy przywiązane do brzegów Puerto Angosto. Wszyscy śpią spokojnym snem.

Po śniadaniu większość załogi postanawia wspiąć się na otaczające nas wzniesienia. Bosman zawozi nas pod wodospad, wszyscy podejmują dosyć trudne podejście. Znacznie trudniejsze okazuje się zejście.

Na noc przywiązujemy się w Bahía Borja. Znowu stoimy w sąsiedztwie *árbol notable*. Tutaj również ci, których los i żądza przygód przywiodła na wody Cieśniny Magellana, zostawili swój ślad. Przybite do drzewa znajdujemy tu tabliczki „Marii” Ludomira Mączki z wyprawy Victoria 2000 zainicjowanej przez Rudiego Krautschneidera. Czteroletni rejs zawiódł ówczesnego kapitana „Marii” Macieja Krzeptowskiego przez Lizbonę, Wyspy Zielonego Przylądka, Atlantyk i Cieśninę Magellana do Chile, gdzie była przyjmowana przez członków Bractwa Wybrzeża. W 1999 roku uczestnicy rejsu dookoła świata jachtu „Antica” Jurka Wąsowicza przybili swoją tabliczkę. I najświeższy ślad, sprzed kilku miesięcy, naszych ukraińskich przyjaciół z jachtu „Kupawa”. Przybiliśmy naszą tabliczkę.

Płyniemy dalej Cieśniną Magellana i tak przyjemnie rozpoczęty dzień psuje nam kolejna awaria na jachcie (ile ich jeszcze będzie?): PADŁ GENERATOR. Bosman i Janusz walczą z generatorem – niestety bez rezultatu, uszkodzony rozrusznik generatora nie da się naprawić na jachcie. Kapitan podjął więc decyzję o zmianie trasy – płyniemy w kierunku Punta Arenas. Nocujemy w Caleta Baeriswill,



Árbol notable (fot. M. Leśniewska)

54 km na południe od Punta Arenas. Wieczorne rozpoznanie terenu dało nadzieję na naprawę generatora, ale musimy zostać do następnego dnia.

Rano 6 listopada dzięki uprzejmości żony miejscowego elektryka Manuela rozrusznik zostaje zawieszony do Punta Arenas. Przemiała kobieta zostawiła swój biznes, czyli sklep i restaurację, i pojechała z naszym rozrusznikiem do miasta. My zwiedzamy Puerto del Hambre (Port Famine), ruiny pierwszej osady hiszpańskiej, założonej w 1584 roku, której wszyscy mieszkańcy zginęli z głodu pod koniec XVI wieku. Czekając na rozrusznik, zachwycamy się cudownym widokiem na Cieśninę Magellana.

Mamy nowy rozrusznik – stary mimo „młodego wieku” nadaje się na złom. Wieczorem robimy uzupełniające zakupy i możemy płynąć dalej.

Przed świtem 7 listopada, o godz. 03.30 wyruszamy w dalszą drogę. Zaczyna się prawdziwa żegluga – wieje 8°B. Płyniemy nadal kanałami Magellana, Magdaleny, Cockburn i Paso Adelaide. Nocujemy w przytulnej zatoczce Puerto Niemann, ale w nocy przy silnych podmuchach wiatru wysuwa się spod ogromnego kamienia cuma dziobowa i zmusza załogę do manewrów nocnych.

Paso Adelaide, kanały Barbara i Cockburn prowadzą nas w kierunku Pacyfiku. Wiatr wieje z siłą 7–8°B, momentami 10°B, a długa fala daje posmak żeglugi oceanicznej. Płyniemy w kierunku Caleta Brecknock, pięknie położonej wśród pionowych, granitowych skał, uznawanej za jedno z najpiękniejszych miejsc w Patagonii. Niestety pogoda popsuła się, a na koniec grad pokrył białą warstwą pokład naszego jachtu.



W Caleta Brecknock (fot. J. Wszolek)

Ranek 10 listopada powitał nas słońcem i prawie bezchmurnym niebem. Dzisiejsza trasa to: kanał Brecknock i kanał Ballenero. Cumujemy w kolejnej urokliwej zatoczce Caletón Silva i korzystając z ładnej pogody wspinamy się na otaczające zatokę skały, by z góry podziwiać piękno Patagonii w zachodzącym słońcu.

Wczesnym rankiem następnego dnia wypływamy w kierunku lodowca Garibaldi, a mgły na widnokręgu wróżą dobrą pogodę. Kanałami Ballenero, Paso Darwin, północną odnogą kanału Beagle i Seno Garibaldi dopływamy pod majestatyczny lodowiec. Podziwiamy jego potęgę, kolor i czekamy w nadziei, że pomruki, które wydaje, dadzą w efekcie prawdziwy spektakl No i doczekaliśmy się.

12 listopada kontynuujemy żeglugę kanałem Beagle zbaczając do kolejnej odnogi kanału: Seno Pia. „Nashachata” pięknie prezentuje się na tle rozległego lodowca Pia. Zauroczeni lodowcami śpimy w Caleta Beaulieu, a przed dziobem mamy widok na kolejny lodowiec Romanche.

Po śniadaniu płyniemy do kolejnego lodowca, położonego na końcu wschodniej części Seno Pia. Dalej pokonujemy kanał Beagle, podziwiając języki kolejnych lodowców, ogromne wodospady, tarasowe doliny polodowcowe. Na nocleg przybijamy do Caleta Olla. Załoga płynie na brzeg, by po godzinnym marszu podziwiać kolejny lodowiec – Frances – tym razem z lądu.



Od lewej: Krzysztof Kamiński, Ewa Zawada, Jerzy Ćwiek, kpt. Jacek Reschke, Dobrochna Reschke, Małgorzata Leśniewska, Janusz Wszolek, Wojciech Kowalik, Waldemar Stolarski (fot. W. Wolantkowski)

14 listopada obieramy kierunek na Puerto Williams – musimy dostać nową *zarpę* do dalszej żeglugi. Na wysokości Ushuaia spotykamy polski jacht „Selma Expeditions”. Spotkanie tym przyjemniejsze, że kapitanowie obu jachtów znają się, a i wśród załóg odnaleźli się koledzy z Chicago i koledzy z Krakowa. W Puerto Williams mieliśmy zostać do następnego dnia, ale ze względu na okno pogodowe zaraz po uzyskaniu *zarpy* na Cabo de Hornos wychodzimy o godz. 23.45 (jeszcze niedziela) na wody kanału Beagle.

Po nocnej żegludze słabo oznakowaną trasą, wyznaczoną przez Armadę, 15 listopada płyniemy w kierunku przylądka Horn. O godz. 11.20 nawiązujemy kontakt radiowy z latarnią Cabo de Hornos, a o 13.30 mamy „Skałę Skał” na lewym trawersie. Horn pozwolił się opłynąć! Pogoda przyjazna – wieje NW, potem N, 3–4°B, stan morza 2–3. Płyniemy na żaglach (grot i genua), pstrykając setki zdjęć. Oczywiście czcimy ten moment szampanem wiezionym od Puerto Montt, nie zapominamy też o Neptunie, którego już w pierwszym dniu prosiliśmy o przychyłność. Dopływamy do zatoczki, gdzie na pontonie, z powodu niesprawnego silnika na pagajach, zmagając się z falą i przybojem, znaczna część załogi zeszła na ląd. Przemiły latarnik czekał na nas, oprowadził po latarni, gdzie zawiesiliśmy swój rejsowy proporzeczek wśród innych pamiątek. Pamiątkowy wpis do księgi, pieczętka w paszportach, zakup pamiątek,

ostatnie zdjęcie Pomnika Albatrosa i chwila zadumy w kapliczce Stella Maris. Wracamy na jacht. Po kilku godzinach cumujemy do boi w Caleta Martial na wyspie Herschel.

Następnego dnia później niż zwykle wyruszamy w powrotną drogę. Horn pożegnał nas silnym wiatrem 8–10°B. Płynąc Kanałem Franklina zamykamy pętlę wokół Hornu. Po zmroku cumujemy w osadzie Puerto Toro.

Na poranne zwiedzanie osady Toro, gdzie mieszka dziesięć rodzin, wystarczyło nam 15 minut. Puerto Toro pożegnało nas chmurami i deszczem, a kanał Beagle powitał błękitnym niebem i słoneczną pogodą. Cumujemy w kolejnej i ostatniej urokliwej zatoczce.

Budzimy się w pięknie oświetlonej zatoczce, nie chce nam się stąd odpływać, ale czas w dalszą drogę. W Puerto Williams trzeba załatwić odprawę do Argentyny, zatankować paliwo i zrobić ostatnie zakupy.

19 listopada port zamknięty z powodu silnego wiatru, mamy nadzieję, że następnego dnia wypłyniemy.

Czekając na opóźniającą się odprawę, przyglądamy się przygotowanym do startu jachtów biorącym udział w regatach chilijsko-argentyńskich. Wreszcie ruszamy w ostatni etap rejsu. Płyniemy kanałem Beagle na żaglach, pod prąd i pod wiatr. Siła wiatru w porywach dochodziła do 10°B, a nawet zawiąło nam 11°B. Szczęśliwie cumujemy do kei w Ushuaia przy bardzo silnym i dociskającym wietrze. Tym samym „Nashachata” zamknęła koło wokół ziemi.

21 listopada to niestety ostatni dzień rejsu. Przepłynęliśmy 1711 Mm, wypłynęliśmy z Puerto Montt, w drodze do Ushuaia odwiedziliśmy pięć portów: Melinka, Puerto Eden, Puerto Natales, Puerto del Hambre, Puerto Toro, Cabo de Hornos i Puerto Williams – dwukrotnie. Przeważnie nocowaliśmy w cichych uroczych zatoczkach. Horn za nami. Podczas rejsu mieliśmy wszystkie cztery pory roku: ulewne deszcze, mgły, śnieg, grad, ale też bezchmurne niebo i plażową pogodę. Najniższa temperatura to 2,8°C, najwyższa 26°C w słońcu. Wiatr od 0 do 11°B. Zdolności kulinarne załogi przewyższyły najlepsze kuchnie świata, przez pięć tygodni żadne danie obiadowe się nie powtórzyło. Chleb pieczony na jachcie smakował wymiennie. Apetyty dopisywały wszystkim, nikt nie chorował.

Jeszcze tylko wieczór kapitański, rozdanie opinii i certyfikatów opłynięcia Cabo de Hornos i wracamy do domu.

Waldemar Stolarski

*(oprac. na podstawie dziennika prowadzonego przez
Ewę Zawadę, Dobrochnę Reschke i Małgorzatę Leśniewską)*

„Nashachata”

Kapitan: śp. Marek Radwański

Rejs rozpoczął się 30 listopada 2010 roku w Ushuaia. Po zatankowaniu pełnych zbiorników paliwa wyruszyli w kierunku Puerto Williams, następnie 1 grudnia po południu przeszli do Puerto Toro, najbardziej na południe wysuniętej osady. Zatrzymali się tam wieczorem na krótko i około godz. 22.00 wyszli w morze z zamiarem dojścia do wyspy Deception. W nocy 2 grudnia minęli przylądek Horn, kierując się na południe przez Cieśninę Drake’a, płynąc pod małym grotem i genuą, osiągając prędkość około 7 węzłów. Przed Szetlandami Południowymi weszli w strefę silnego sztormu. Przy wiatrach wschodnich 10°B nie mogli utrzymać kursu na wyspę Deception. Wobec tego zrezygnowali z dojścia do niej i schronili się przy Wyspach Melchiora. Ostatecznie 6 grudnia około godz. 21.00 stanęli w zatoce Port Lockroy na wyspie Gaudier. Następnego dnia wysłali informację, że do czwartku 9 grudnia zamierzają pozostać na Antarktydzie, a w piątek rozpocząć powrót. Z Port Lockroy przeszli do Paradise Bay i stanęli tam 8 grudnia. Następnego dnia żeglarze odebrali dwie pokrywające się prognozy pogody – jedną przez telefon satelitarny od armatora i drugą przez radio od służb chilijskich – zapowiadające dobrą pogodę w rejonie Hornu do niedzieli 12 grudnia oraz nadejście sztormu z wiatrem NW do W o sile do 10°B w poniedziałek. Wobec tego kapitan zdecydował natychmiast wracać, żeby zdążyć wcześniej wejść do kanału Beagle. Z Paradise Bay wyszli około godz. 15.30, przy wietrze 2°B, mając około 600 l paliwa.

W niedzielę 12 grudnia rano przesłałem przez telefon Iridium kolejną prognozę pogody na poniedziałek rano 13 grudnia, z ostrzeżeniem o bardzo silnym wietrze, w porywach powyżej 85 węzłów w rejonie przylądka Horn. Prognoza pochodziła ze stacji pogodowej na Diego Ramirez, tuż obok przylądka Horn. Kapitan przesłał mi sms-em informację, że mają do Hornu 85 mil morskich i że wieje 7°–10°B oraz że w nocy 12 grudnia około godz. 23.00 lokalnego czasu powinni być na trawersie przylądka. Wyglądało na to, że głęboki niż zaczął przemieszczać się szybciej niż prognozowano i już w nocy na jachcie zanotowali wiatr w porywach do 120 węzłów – to jest już huragan! Cała załoga walczyła bardzo dzielnie przez całą noc i rano wycieńczeni dotarli szczęśliwie w okolice zatoki Sloggett, tuż przed wejściem do kanału Beagle. Tam postanowili się schronić na parę godzin, aby chwilę odpocząć i wezwać na pomoc statek z Puerto

Williams. Jacht był w ogólnie dobrym stanie jak na ekstremalne warunki, przez które przeszli. Działało radio, silnik, agregat. Jedna z want kolumnowych była luźna z powodu wypadnięcia sworznia ściągacza, ale nie była pęknięta. Osłonięta od zachodu wysokim klifem zatoka wydawała się im bezpiecznym schronieniem.

Poniżej fragment relacji I oficera Wojtka Kowalika z przejścia przylądka Horn w nocy z 12 na 13 grudnia 2010 roku.

Od około 40 mil przed przylądkiem Horn sztormowaliśmy w bardzo ciężkich warunkach, zmieniliśmy kurs docelowy do Puerto Toro, gdyż nawet utrzymanie kursu w kierunku na Horn i dalej zatokę Martial na wyspie Herschel, gdzie można się było schronić, było niemożliwe. Wiało z kierunku NW, wskaźnik wiatru pokazywał 12°B, na ploterze w kabinie nawigacyjnej można było zauważyć podmuchy i szkwały dochodzące do ponad 100 węzłów. W niedzielę około godz. 20.00 kapitan Marek Radwański postanowił, że przy sterze będą częstsze zmiany, nie dłuższe niż 30 minut. Wachtę obejmowała wachta trzecia, ja miałem prowadzić nawigację i kierować zmianami, włączając się z moją wachtą do zmian przy sterze. Przy prędkościach wiatru do około 90 węzłów jacht płynął dobrze, powyżej sprawiał sporo problemów z utrzymaniem go na zadanym kursie – 330 stopni. Przed godz. 04.00 kapitan przejął prowadzenie jachtu i do zmian przy sterze włączyła się druga wachta. Od tego czasu zaczęliśmy przez radio UKF wywoływać stację na wyspie Horn, lecz bez odpowiedzi. Uruchomiłem silnik, z dużymi problemami zdjąłem mały grot (połamały się pełzacze) i ściągnęliśmy go do kokpitu. Kapitan próbował utrzymać kurs na cieśninę Richmond, aby w efekcie próbować się schronić w zatoce na wyspie Lennox, niestety i te próby się nie powiodły. Utrzymywanie kursu pod wiatr zmniejszyło prędkość jachtu, który stawał się niesterowny, kilkakrotnie sternicy kręcili kółka. Z maksymalnie ostrym kursem spychani byliśmy za wyspę Nueva w kierunku oceanu. Cały czas próbowaliśmy nawiązać łączność z Puerto Toro, lecz bezskutecznie. Udało się natomiast skontaktować przez telefon satelitarny z Puerto Williams (około godz. 06.00), łączność była przerywana i nie można było mieć pewności co do jej skutków. Po sprawdzeniu alternatywnego wyjścia: po minięciu wyspy Nueva popłynąć do zatoki Sloggett, około 11 mil, lub zatoki Espaniol w odległości 25 mil, biorąc pod uwagę wyczerpanie załogi, kapitan postanowił kierować się do Sloggett. Ze względu na bardzo ograniczoną widoczność wprowadzałem jacht do zatoki. Kapitan prowadził nawigację. Tak jak się spodziewaliśmy, wewnątrz zatoki fala była bardzo mała, nato-

miast wiatr wiał dalej z prędkością około 100 węzłów. Kapitan polecił mi przygotować dwie kotwice w zestawie szeregowym: Danforth 30 kg i CQR 27 kg, co uczyniłem. O godz. 09.30 po dogodnym ustawieniu jachtu manewr kotwiczenia został z powodzeniem wykonany – kotwice trzymały. Zostały ustawione alarmy na radarze i sondzie głębokości. W międzyczasie została wysłana pozycja jachtu do Puerto Williams – otrzymaliśmy wiadomość zwrotną z informacją, że w naszą stronę udaje się chilijski statek z pomocą.

Ponieważ wiedzieli już, że nie wystarczy im paliwa do Puerto Williams, poprosili przez telefon satelitarny o pomoc. Chodziło im o hol do Puerto Williams lub przynajmniej o asystę. W tym samym czasie, tj. o godz. 10.58 czasu lokalnego w poniedziałek dostałem e-maila od VTS Puerto Williams, aby im przesłać numer telefonu satelitarnego, bo chcą skontaktować się z jachtem. Natychmiast odpisałem i poprosiłem o dalsze informacje. Mimo usilnych prób połączenia, jachtowy telefon Iridium nie odpowiadał. Otrzymałem informację e-mailem, że Chilijczycy zmierzają do nich, aby im udzielić pomocy. Z informacji załogi wynika, że statek chilijski nakazał im pozostanie w zatoce, równocześnie informując, że ze względu na to, iż są na wodach terytorialnych Argentyny, nie mogą im udzielić pomocy. Ja także otrzymałem informację z Ushuaia, po telefonicznym skontaktowaniu się, że o godz. 19.00 czasu lokalnego dotrze do nich statek marynarki argentyńskiej. Napisałem e-maila do Ushuaia Maritime Rescue Coordination Center, że prosimy o jak najszybsze odholowanie jachtu i że akceptujemy podane koszty. Pozostawienie jachtu na noc było zbyt niebezpieczne. Niestety nie wiedzieli, że na ratunek jest już za późno. Tymczasem na jachcie po dwóch lub trzech godzinach postoju sytuacja w zatoce uległa gwałtownie pogorszeniu.

Poniżej drugi fragment relacji Wojtka Kowalika z dnia 13 grudnia 2010 roku.

W oczekiwaniu na pomoc stwierdziliśmy awarię windy kotwicznej – sterowanie nią możliwe było tylko z przedziału dziobowego. Po około trzech godzinach kotwice puściły – kapitan manewrował jachtem, ja z Michałem podnosiłem kotwice. Okazało się, że kotwica Danforth była złamana, a na kotwicy CQR podnieśliśmy z dna około 3 m starego łańcucha kotwicznego. Około 30 minut trwało usunięcie łańcucha z kotwicy. W tym czasie zdryfowaliśmy w kierunku wschodnim, fala zaczęła się podnosić, wiatr nie przekraczał 80 węzłów. Jak się dowiedziałem podczas prowadzonej



„Nashachata” po wywrotce (fot. W. Kowalik)

rozmowy z kapitanem statku chilijskiego wysłanego na pomoc, statek ten został odwołany przez kapitanat Puerto Williams i oddalił się. Statku nie widzieliśmy, mogliśmy tylko określić jego pozycję na podstawie informacji podanych przez radio. W rozmowie z kapitanem statku chilijskiego poprosiliśmy, żeby pozostał na swojej pozycji i zaproponowaliśmy, że dopłyniemy do niego. Kapitan statku chilijskiego nie zgodził się na takie rozwiązanie i poinformował nas, że w naszą stronę został wysłany z Ushuaia statek Armady Argentyńskiej, który miał dotrzeć do nas za około 2 godziny. Kapitan postanowił ponowić próbę kotwiczenia przy użyciu zestawu kotwic składającego się z dwóch kotwic CQR o wadze 27 kg każda. Zestaw przygotowałem, podpłynęliśmy na poprzednią pozycję kotwiczenia i wykonaliśmy manewr, kotwica trzymała. Około godz. 15.00 kapitan polecił, abym znalazł w dokumentacji numer telefonu satelitarnego do Prefektury w Ushuaia w celu potwierdzenia czasu przybycia statku Armady. Zszedłem do jachtu, poprosiłem Marka Borzestowskiego o wyjęcie teczek z dokumentami jachtu. Wspólnie z Arturem rozłożyliśmy teczkę na stole w mesie, aby znaleźć numer telefonu. W tym momencie poczuliśmy, że podnosi nas i przechyla wysoka fala, przechylł zwiększał się do momentu, aż jacht przewrócił się.



Tonąca „Nashachata” w zatoce Sloggett (fot. W. Kowalik)

Stół w mesie oderwał się z mocowania, uderzył mnie w głowę i przycisnął do sufitu. Po kilku sekundach jacht odwrócił się i stanął na kilu. Byłem ranny w głowę, wybiegłem na pokład. W tym czasie Marek Borzestowski wzywał pomocy przez radio UKF – procedura Mayday. Wybiegając na pokład zobaczyłem, że kapitana Marka Radwańskiego, który wcześniej stał za kołem sterowym, i Pawła Radwańskiego, który był przy nim, nie ma na pokładzie. Pokład był totalnie zrujnowany, złamany maszt, tratwa ratunkowa uruchomiła się automatycznie i zerwała się z pokładu, ponton był rozerwany. W odległości około 50–60 metrów od jachtu zobaczyłem Pawła i kilkanaście metrów dalej Marka. Rzuciłem w ich kierunku koło ratunkowe. Przeszedłem do drugiego koła, które – jak się okazało – było zaplątane w liny i nie mogłem go wyzwolić. W tym momencie następna wysoka fala rzuciła jacht w stronę skał. Wiatr i fale odpychały Marka i Pawła od jachtu. Każda kolejna fala przerzucała nas o kilka metrów dalej w kierunku brzegu, załoga walczyła o utrzymanie się na pokładzie. Wydałem polecenie, aby uruchomić EPIRB i transponder, polecenie zostało wykonane. Zszedłem na dół, uruchomiłem na radiu UKF sygnał Distress. Wyjąłem z szafy pojemnik ze środkami pirotechnicznymi i rozdałem wypornościowe kamizelki ratunkowe,

aby członkowie załogi je założyli zamiast kamizelek automatycznych, które mieli na sobie. Markowi Borzestowskiemu poleciłem odpalić jedną rakietę czerwoną, co uczynił. Postanowiliśmy pozostać na jachcie do momentu nadejścia pomocy, której oczekiwaliśmy. Dopiero o godz. 19.00 czasu miejscowego zauważyłem jednostkę Armady Argentyńskiej, poleciłem odpalić dwie czerwone rakiety i rozpoczęliśmy nadawanie latarką sygnału SOS. Statek Armady odpowiedział światłami i wiedzieliśmy, że zostaliśmy zauważeni. Warunki uniemożliwiały podpłynięcie pontonom do jachtu. Schroniliśmy się pod pokład jachtu, gdzie przeczekaliśmy do rana. Następnego dnia około godz. 12.00 zostaliśmy ewakuowani z pokładu jachtu przez marynarzy statku „Francesco de Gurruchaga”.

Jak widać z tej relacji, warunki uległy takiemu pogorszeniu, że marynarze na statku marynarki argentyńskiej nie byli w stanie tego wieczora dotrzeć do jachtu i załogi. Przez całą noc byliśmy w kontakcie ze służbami ratownictwa w Polsce, jak też z centrum koordynacji ratownictwa w Ushuaia. Rano 14 grudnia wynajęliśmy mały prywatny śmigłowiec (niestety centrum ratownictwa nie dysponuje żadnymi śmigłowcami w tamtym rejonie), który poleciał na pomoc do Sloggett Bay. Wiatr w zatoce uciął na tyle, że mogli lecieć. Marynarze zdążyli już wylądować na plaży, tracąc jeden ponton, a drugi zrobił wywrotkę przez dziób, lądując na brzegu. Śmigłowiec odnalazł ciała tragicznie zmarłych Marka i Pawła.

Po kilku godzinach udało się ewakuować całą ocalałą załogę na statek marynarki argentyńskiej „Gurruchaga”. Rano 15 grudnia 2010 roku byli już bezpieczni w porcie Ushuaia. W dniu 15 grudnia o wypadku został poinformowany ubezpieczyciel firma Pantaenius GmbH z siedzibą w Hamburgu. W dniu 16 grudnia e-mailem zawiadomiliśmy Izbę Morską przy sądzie okręgowym w Gdańsku o wypadku i śmierci dwóch członków załogi.

Zbigniew Jałocha

(osobista relacja oparta na rozmowie z dwoma uczestnikami rejsu)

Cześć pamięci tragicznie poległych żeglarzy Marka i Pawła Radwańskich.

Byli dzielni, walcząc o życie swoich kolegów i o uratowanie jachtu. Niech dla nas zawsze pozostaną dzielnymi żeglarzami walczącymi do końca o załogę i przetrwanie w czasie jednego z najcięższych sztormów w okolicach Hornu.

„Operon Racing” Kapitan: Zbigniew Gutkowski



Kpt. j. Zbigniew Gutkowski

Kiedy kapitan Gutkowski na jachcie „Operon Racing” stawał na starcie prestiżowych okołoziemskich regat samotnych Velux 5 Oceans Race, miał za sobą pełne sukcesów starty w klasie 470 i czołowe miejsca w mistrzostwach Polski w klasie 49er. Był też członkiem Cafe Sailing Team, a od 1998 roku

Race Team 2000. W 2000 roku brał udział w regatach okołoziemskich jako oficer wachtowy na jachcie „Warta-Polpharma”, dowodzonym przez kapitana Romana Paszkego. Potem było mistrzostwo Polski i zwycięstwa w innych regatach – klasy 730. Z jego udziałem odbyła się próba bicia rekordu okołoziemskiego na jachcie „Bank BHP”. Startował w regatach Nokia Oops Cup jako skiper trimarana „Bonduelle” i bił z kolegami rekord trasy Świnoujście–Gdynia. W sumie zebrało się przeszło 100 000 mil morskich przeżeglowanych na morzach i oceanach. Był więc znakomitym doświadczonym żeglarzem i również kaphornowcem. Wiedział, że gdy ukończy te regaty, będzie pierwszym polskim żeglarzem, który to uczynił, i żeby je ukończyć, będzie musiał po raz drugi zmierzyć się z Hornem. Z tym Przyłądkiem Nieprzejednanym, pod którym dziesięć lat wcześniej walczyli o życie na „Warcie-Polpharmie”. Jak wspomina kapitan Roman Paszke, wiatr osiągnął wówczas niemal 100 węzłów i podnosił ogromne 20-metrowe fale. Każda z nich mogła być tą ostatnią, a pomyłka w prowadzeniu jachtu oznaczała po prostu śmierć.

Kapitan Gutkowski startował na starym, niemal dwudziestoletnim jachcie. Prawda, że sławnym, bo na nim w latach 1992–1993 w regatach Vendée Globe Alain Gautier odniósł zwycięstwo. Ale w 2010 roku zbudowany w 1991 roku jacht klasy Eco 60 to – używając porównania kapitana Gutkowskiego – stary fiat mirafiori, kiedyś najszybszy w Rajdzie Monte Carlo, który teraz musi się zmierzyć z kilkuletnimi subaru. Dziś w okołoziemskich regatach non stop kończy się taki wyścig w niecałe trzy miesiące, a w czasach, gdy zwyciężał Gautier, trzeba było się mordować o miesiąc dłużej. To sprawa postępu technicznego, bo ocean się nie zmienił, a startujący żeglarze zawsze znakomici. „Operon Racing” kupił Gutkowski rok przed wielkim startem i nie było czasu, by doprowadzić go do idealnego stanu. Kapitan mógł przypuszczać, że awarie będą się zdarzały. I nie pomylił się. Przyszło mu się zmierzyć z większą liczbą awarii niż miała reszta uczestników regat razem wziętych!

Velux 5 Oceans to najstarsze regaty samotnych dookoła świata rozgrywane co cztery lata od 1982 roku. W każdym z pięciu etapów zajęte miejsca są przeliczane na punkty, do których dolicza się bonusy za wyniki na tak zwanych bramkach czasowych. Do pierwszego etapu z La Rochelle do Kapsztadu wyruszyło 17 października 2010 roku pięć jachtów prowadzonych przez wybitnych żeglarzy. Przed nimi było w sumie ponad 30 000 mil żeglugi, często w skrajnie trudnych warunkach. Drugi etap rozpoczął się 16 grudnia tego roku i prowadził do Wellington. Na tym etapie wycofuje się jeden z uczestników Christopher Bullens – z powodu kłopotów z jachtem, i od tego etapu rywalizuje ze sobą czterech uczestników. Te etapy, mimo szeregu awarii i uszkodzeń, między innymi takielunku, Gutkowski kończy na drugim miejscu, co jest z pewnością zaskakująco dobrym wynikiem.

Trzeci etap, do którego jachty wystartowały 6 lutego 2011 roku, to żegluga do Punta del Este nadal w wysokich szerokościach południowych, ale dodatkowo z opłynięciem Hornu. Kapitan Gutkowski mówi: „To największe wyzwanie. Tak jakbyś wchodził na najwyższy szczyt świata. Po Hornie już się tylko schodzi”. Pamięta koszmarną pogodę, jaka pod Hornem dopadła „Wartę-Polpharmę” przed dziesięciu laty, wie o tragedii jachtu „Nashachata”, który na wodach kaphornowych uległ oceanowi. Zginął wtedy kapitan Marek Radwański i jego brat Paweł. To, jaką cenę czasem się płaci za próbę opłynięcia Hornu, wie doskonale jego rywal Kanadyjczyk Derek Hatfield, który drugi raz bierze udział w okołoziemskich regatach. Kiedy pierwszy raz znalazł się pod Hornem, jego jacht miał wywrotkę i stracił maszt. To, że doprowadził swój jacht do portu, graniczyło z cudem.



„Operon Racing” (źródło: Internet)

Cenę, jaką trzeba płacić za opłynięcie Nieprzejednanego, zwykle wysoką, a czasem ostateczną, znają wszyscy ci, którzy go opływali klasyczną trasą.

Trzeci etap zaczął się dla kapitana Gutkowskiego nie najlepiej. Jacht uderzył w kawał dryfującego drewna. To niezwykle groźne zdarzenie. Jeżeli przy prędkości 25 węzłów uderza się w przeszkodę – drewno, wieloryba czy dryfujący przedmiot, może to skończyć się tragedią. A przecież kapitan potrafił wycisnąć ze starej łódki 27 węzłów i w ciągu doby przepłynąć 350 Mm. Tym razem skończyło się na uszkodzonym kilu. Trzeba było go zablokować i tej niedogodności nie udało się usunąć do końca regat. Dalej było jak zwykle na Oceanie Południowym. Silne wiatry, wielka fala, zagrożenie górami lodowymi, narastające zmęczenie i ciągły brak snu dają się mocno we znaki. „Najbardziej się obawiałem, że zabraknie mi trzeciej ręki. Bałem się awarii, z którą sobie nie poradzę i będę musiał przerwać wyścig” – powie w wywiadzie już po powrocie do kraju.

Horn pozostał dla niego wielkim słupem milowym. W kolejnych relacjach zawsze określał odległość od „Nieprzejednanego”. Jest 23 lutego 2011 roku i pogoda zupełnie niezwykła. Podobna do tej, którą pod Hornem napotkał 38 lat wcześniej „Euros” po dwóch sztormowych tygodniach

zakończonych huraganem. „Do Hornu dopływam w pełnym słońcu – mówił przez telefon Gutkowski. – Szczęśliwy jestem jak dziecko, że mi się udało to zrobić pomimo kłopotów ze sprzętem. Spotkałem tu fregatę, która płynie pod pełnymi żaglami, w tym samym kierunku. Uczucie nie do opisania... Warto było się poświęcić, żeby to zobaczyć”.

Do Punta del Este pozostało 1000 Mm. Tam na mecie „Operon” jest drugi po fantastycznym manewrze, którym Gutkowski wyprzedza trzeciego na mecie o 4 sekundy. Na trasie niemal 6000 mil wygrywa o 4 sekundy!

Do Charleston wystartowali 27 marca. Etap trochę podobny do pierwszego. A jednak na tym etapie przerwanie regat jest realne. Do złamanych po upadku do kokpitu żebier dołącza awaria sztagu. Gutkowski decyduje się wejść do Fortalezy. Tam pod opieką lekarzy przebywa 12 dni. Cała przeprawa wypracowana nad Derekiem Hatfieldem stopniała i do ostatniego etapu do La Rochelle wystartowali w dniu 14 maja, mając identyczną liczbę punktów. Przyszły zwycięzca Brad Van Liew był poza zasięgiem, a czwarty – Chris Stanmore-Major nie miał szans na zajęcie drugiego miejsca. Walka była zacięta. Gutkowski postawił wszystko na jedną kartę. Zdarzyło się, że „Operon” pędził z prędkością 29 węzłów, a najlepszy przebieg dobowy wyniósł 384 mile. Metę przekracza 28 maja przed Hatfieldem i jest ostatecznie drugi! Na mecie kapitan Gutkowski powiedział: „Nie sądziłem, że mogę być drugi w regatach dookoła świata, tym bardziej iż wiedziałem od początku, że nie dysponuję najszybszą jednostką, ale udało mi się zrobić wszystkim niespodziankę, sam również byłem zaskoczony tym, co ta łódka potrafi”.

Aleksander Kaszowski

Dane techniczne:

Zbudowany w 1991 roku, długość 18,28 m, szerokość 5,80 m, zanurzenie 3,96 m, powierzchnia żagli w żegludze na wiatr 221 m², w żegludze z wiatrem 460 m².

„Solanus”

Kapitan: Bronisław Radliński

Pod każdym powrocie z kolejnego rejsu zadajemy sobie pytanie: co tak naprawdę ciągnie nas na morze? Co sprawia, że mimo niedogodności bytowania na małym jachcie, często w ciężkich warunkach pogodowych, ulegamy jego fascynacji? Czy to, że nad trudnościami danej chwili góruje świadomość sprawdzenia swoich sił i przeciwstawienia się własnym słabościom, czy chęć poszukiwania granic swoich możliwości? A może najistotniejsze w tym wszystkim jest poczucie wolności, przestrzeni, nieustającej przygody, odkrywanie miejsc, które przez wiele stuleci były człowiekowi nieznane. Morza i oceany nie zmieniły swojego oblicza. Zawsze były, są i będą tajemnicze. Napawają grozą, pobudzają ludzką wyobraźnię. Do dziś ich potęgą budzi respekt żeglarzy. Istnieją miejsca, gdzie rozgrywały się wielkie tragedie pionierskich wypraw. Są nadal porty, w których kiedyś cumowały smukłe żaglowce. Jest w nich jakaś magia, która powoduje, że chcemy odkrywać je po raz kolejny.

16 maja 2010 roku zebrani żegnali „Solanusa” wypływającego w długi rejs. Celem wyprawy jest opłynięcie obu Ameryk w ciągu jednego rejsu, w którym ma uczestniczyć trzyosobowa stała załoga w składzie: Bronisław Radliński, Roman Nowak i Witold Kantak. Postanowiliśmy wybrać drogę prowadzącą z Gdańska do zachodnich brzegów Grenlandii, przez Przejście Północno-Zachodnie, Pacyfik i przylądek Horn do Gdańska. Przygotowując logistycznie całą wyprawę, wiedzieliśmy doskonale, że będziemy



Kpt. j. Bronisław Radliński



„Solanus” (z archiwum LOTTO-Bydgoscia)

żeglować przez co najmniej kilkanaście miesięcy, często w bardzo ciężkich warunkach pogodowych, szczególnie w rejonach Arktyki i samego przylądka Horn. Zastanawialiśmy się, czy psychicznie wytrzymamy tak długą rozłąkę z krajem, rodziną i czy fizycznie sprostamy temu wyzwaniu (średnia wieku załogi 65 lat). Uznaliśmy, że przy każdej okazji wypłynięcia do jakiegokolwiek portu będziemy starali się nawiązać kontakt z mieszkającą tam Polonią. Wspomnienia z wcześniejszych rejsów zagranicznych uświadomiły nam, jak miłe są takie spotkania, zarówno dla załogi, jak i dla Polaków mieszkających poza granicami naszego kraju. Radość tych ludzi, patrzących dumnie na biało-czerwoną banderę powiewającą na maszcie jachtu, zawsze wywoływała nasze wzruszenie. W tym duchu narodził się pomysł rejsu wokół obu Ameryk realizowanego pod hasłem „morskim szlakiem Polonii”.

Przygotowania do wyprawy trwały prawie pięć lat. Większość czasu pochłonął generalny remont jachtu. Gdy w listopadzie 2005 roku pretransportowaliśmy „Solanusa” drogą lądową z Gdańska do Bydgoszczy, mało kto wierzył, że kiedykolwiek wróci on na morze. Nigdy nie dopuszczałem myśli, że taki będzie koniec „Solanusa”. Nie wyobrażałem sobie, aby jacht, który jeszcze niedawno płynął wzdłuż wybrzeży Grenlandii, a wcześniej opłynął Spitsbergen i Islandię, został przetopiony na żyletki. Byłem przekonany, że ta piękna jednostka odzyska swoją dawną świetność. Na szczęście mała, ale z każdym dniem rosnąca grupa żeglarzy i ich przyjaciół była tego samego zdania. Dobra wola, pomysłowość, zaangażowanie i wyteżona praca wielu ludzi sprawiły, że „Solanus” mógł godnie powrócić na morze.

Aby dotrzeć na Pacyfik zgodnie z założoną trasą, musieliśmy przejść wzdłuż zachodnich wybrzeży Grenlandii, a następnie sforsować Przejście Północno-Zachodnie. 15 lipca 2010 roku „Solanus” przeciął równoleżnik 66°33'N koła podbiegunowego – umowną granicę Arktyki.

Początkiem Przejścia Północno-Zachodniego, uznawanego za jeden z najtrudniejszych żeglarskich szlaków, jest cieśnina Lancaster, oddzielająca Ziemię Baffina od wyspy Devon. Stojąc w porcie Upernavik (Grenlandia) byliśmy psychicznie i fizycznie gotowi do startu. Czas mijał nieubłaganie, zbliżał się bowiem koniec arktycznego lata. Żadna z firm ubezpieczeniowych nie zdecydowała się ubezpieczyć tego etapu rejsu. Musieliśmy podjąć ryzyko przejścia bez ubezpieczenia. Po analizie map lodowych, licząc się z tym, że być może trzeba będzie po drodze szukać miejsca na zimowanie, wpłynęliśmy na północne wody Kanady. Wielokrotnie musieliśmy

zmieniać kurs na zupełnie niekorzystny, by bezpiecznie omijać często napotykaną polą lodową. W gęstych mgłach i dokuczliwie mroźnej wilgoci wypatrywaliśmy ledwo widocznych growlerów, które stwarzały poważne zagrożenie dla kadłuba jachtu. Przez wiele dni mozolnie szukaliśmy drogi przedostania się na wolną od lodu wodę. Przy ogromnym wsparciu silnika i bosaków torowaliśmy sobie drogę, rozpychając na boki duże kry lodowe, pojawiające się przed dziobem jachtu. Dzień po dniu, tydzień po tygodniu zdobywaliśmy kolejne mile. Wchodziliśmy do kolejnych osad, by zaopatrzyć się w wodę, paliwo, uzupełnić żywność. Pierwszą osadą, do której dotarliśmy, była osada Pond Inlet, potem skierowaliśmy się w stronę cieśniny Peel, by zakotwiczyć w małej zatoczce Gjoa Haven na Wyspie Księcia Williama. Następnym kotwicowiskiem była osada Cambridge Bay. 20 września 2010 roku na Morzu Czukockim znowu przecinamy koło podbiegunowe. Po czterdziestu dniach przedzierania się przez Przejście Północno-Zachodnie mamy je za rufą.

Szczęśliwi docieramy do Nome na Alasce. Po krótkim odpoczynku i uzupełnieniu zapasów musimy płynąć dalej. Celem wyprawy jest odległy Horn i aby tam dotrzeć, musimy przepłynąć cały Pacyfik. Z żalem rezygnujemy z turystycznych atrakcji i wpływamy na Ocean Spokojny. Zaczyna się etap, który okaże się jednym z najcięższych.

Ocean Spokojny wcale nie jest taki spokojny jak ma to w swojej nazwie. Sztorm przybiera na sile do 10 stopni w skali Beauforta, ocean huczy jak oszalały. Wyjątkowo wysokie fale ścigające „Solanusa” od rufy przypominają gonitwę rozwścieżonych psów chcących dopaść swoją ofiarę za wszelką cenę. Przy spotkaniu dwóch załamujących się fal, nadbiegających z różnych kierunków, powstaje czasem monstrialny grzywacz. Nieustanny ryk potężnych grzywaczy załamujących się w bliskości jachtu, które kładą go na burtę i ześlizgują po sobie z nieprawdopodobną prędkością. Boję się wywrotki. Sądząc po wyglądzie, niektóre fale zdolne są obrócić jacht wokół jego osi, zanim człowiek zdąży o tym pomyśleć. Widok jest fascynujący, a jednocześnie napawający grozą. Czwarta godzina za sterem daje mi się mocno we znaki. Czuję ostry ból wszystkich mięśni pleców. To od ciągłego kręcenia sterem, aby nie dać się ustawić burtą do fali. Musi wystarczyć ułamek sekundy na przygotowanie sternika i jachtu do przyjęcia na siebie gigantycznej masy wody. Chwila dekoncentracji i nieszczęście gotowe. Jacht kładzie się masztami w spienionym oceanie. Przypięty szelkami asekurującymi, stoję po pas w wodzie. W tej sytuacji jestem bezbronny i mogę tylko czekać na moment, kiedy „Solanus” podniesie z powrotem

swoje maszty ku niebu. Jedyne co mogę zrobić, to prosić Neptuna o przetrwanie. Mimo że zejściówka jest szczelnie zamknięta, woda wdiera się do środka jachtu przez nawet najmniejsze szczeliny. Wydaje mi się, że ta chwila trwa wieczność. Tym razem Neptun był dla nas łaskawy, wysłuchał mojej prośby, „Solanus” podniósł swoje maszty z piekielnej kipieli oceanu. Kolejny raz udowodnił, że jest dzielną jednostką, której można zaufać w najtrudniejszych chwilach.

Przygotowane przez rodaków powitanie w Vancouver przerosło nasze oczekiwania. Naprzeciw „Solanusowi” wypłynęły jachty polonijnych żeglarzy z biało-czerwonymi banderami na masztach, towarzysząc mu aż do główek portu. Na nabrzeżu tłumnie zgromadzona Polonia pozdrawiała nas serdecznie. Witano nas chlebem i solą przy akompaniamencie ludowych zespołów polonijnych. Trudno w kilku zdaniach opisać niezwykłą życzliwość, entuzjazm i mobilizację rodaków w okazywaniu nam pomocy w każdym z kolejnych portów.

Postoje w Kanadzie, USA i w Meksyku zawsze zaskakiwały nas gościnnością Polonii. W odległym Meksyku w gronie rodaków spędziliśmy niezapomniane Boże Narodzenie i Nowy Rok.

Po 30 dniach mozolnej żeglugi od wyjścia z Galapagos 4 marca 2011 roku dotarliśmy do Valparaíso. Pora na obejście Hornu była nie najlepsza. W tym czasie powinniśmy być już na Atlantyku. Na półkuli południowej zbliżał się koniec lata i warunki meteorologiczne w rejonie Hornu były coraz gorsze. Strach było myśleć, co nas może jeszcze spotkać. Jeśli tam ma być gorzej niż na Północnym Pacyfiku, to wiem na pewno, gdzie jest prawdziwe piekło na ziemi. Decyzja przejścia Hornu została podjęta nieodwołalnie dużo wcześniej. Fakt, że mieliśmy za sobą bardzo trudny etap Przejścia Północno-Zachodniego i październikowych sztormów na Północnym Pacyfiku, dawał nam nadzieję na pokonanie trudności. W Vancouver dołączył do składu załogi Jarek Pietras, a w Valparaíso Antek Bigaj i Włodek Palmowski, więc było nas sześciu śmiałków gotowych na spotkanie z „Nieprzejeżdżanym”. Przed wyjściem z portu czekał nas ogrom pracy związanej z przygotowaniem jachtu do ciężkiej żeglugi w trudnym rejonie „ryczących czterdziestek”. Bez gruntownego przeglądu kadłuba, olinowania oraz urządzeń sterowych, wybierać się na Horn byłoby nierozważnym krokiem. Wszystko robiliśmy w wielkim pośpiechu, nie lekceważąc żadnej usterki. Warunki meteorologiczne w rejonie Hornu stawały się coraz gorsze, a więc nie było mowy o dłuższym postoju w porcie.



Załoga „Solanusa” po przejściu Hornu. Od lewej: Antoni Bigaj, Roman Nowak, Bronisław Radliński, Włodzimierz Palmowski, Jarosław Pietras, Witold Kantak (z archiwum LOTTO-Bydgoscia)

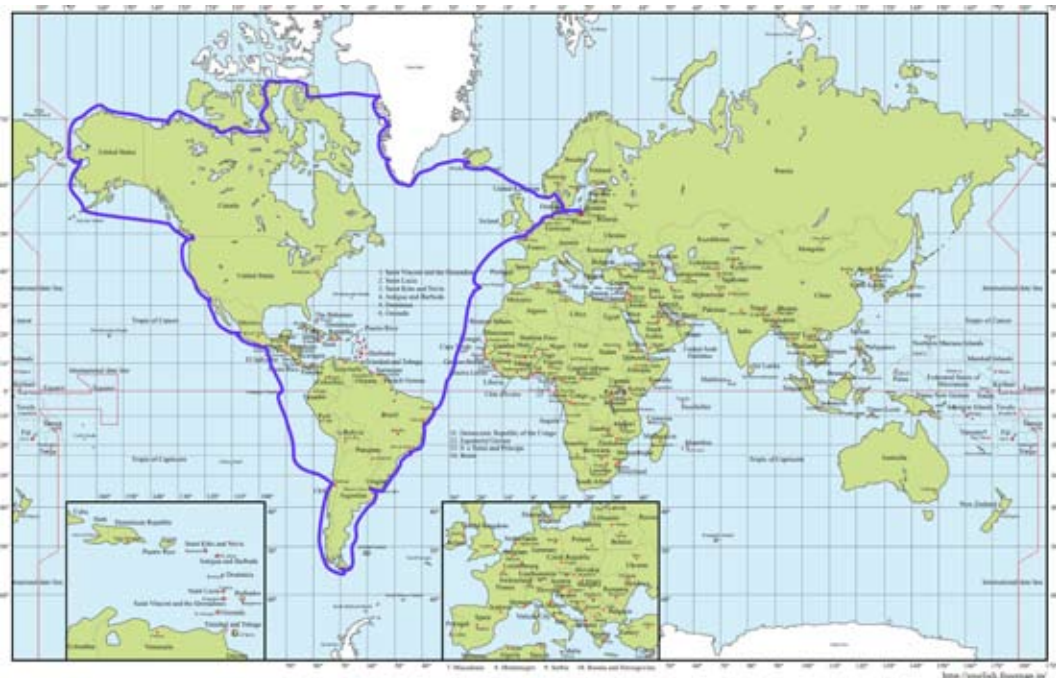
Wychodzimy w morze 10 marca 2011 roku. Jesteśmy spóźnieni o miesiąc w stosunku do założeń. Ocean wita nas słabym wiatrem i łagodną falą, jakby chciał nam powiedzieć – bywam także „Spokojny”. Przez pierwsze dni żeglugi wiatr utrzymywał siłę do 4°B z kierunku południowego. Wyzaczyliśmy kurs na południowy zachód, który pozwalał nam odejść na znaczną odległość od lądu, by ominąć przeciwny Prąd Humboldta, spowalniająca naszą żeglugę.

„Ryczące czterdziestki” przywitały nas „ósemką”. Nic dziwnego. W pasie wód oceanicznych biegnących wokół południowej półkuli na tych szerokościach wieją stałe wiatry zachodnie o bardzo dużej prędkości. Wspomnienia żeglarzy, którzy przemierzali te szerokości, nie zachęcają do żeglugi małych jachtów w tych rejonach w połowie marca. „Solanus” udowodnił nam nieraz, że jest w stanie sprostać każdemu wyzwaniu. Wierzyliśmy w jego odporność na ciosy oceanicznej fali. Silny zachodni wiatr gnał nas w dobrym kierunku. Jak na ciężką stalową



Antek z Włodkiem po wachcie (z archiwum LOTTO-Bydgoscia)

konstrukcję kadłuba pędziliśmy z prędkością dziewięciu węzłów, niosąc na sztaku tylko sztormowy fok. Siła wiatru nieprzekraczająca 8°B w ryczących czterdziestkach była dla nas zaskoczeniem. Spodziewaliśmy się, że będzie gorzej niż na Północnym Pacyfiku. Szczęście nie może jednak trwać wiecznie. Zbliżaliśmy się do pięćdziesiątego równoleżnika. Im dalej posuwaliśmy się na południe, tym bardziej odczuwalna była zmiana siły wiatru i wielkości fali. Momentami wiatr wzrastał do 10°B. Myśl o tym, że tu będzie gorzej niż na półkuli północnej, spędzała nam sen z powiek. Jedyna nadzieja, że damy radę przetrwać przy Hornie, to wiara w to, że Pacyfik już na północy dał nam bilet wstępu na jego wody. Żegluga w nocy przy sile wiatru od 9°B do 10°B wymaga dużej koncentracji podczas sterowania, zwłaszcza w momentach, kiedy rozszalałe fale zalewają oczy sternika, wciskając w nie pokaźną dawkę soli. Ledwo widoczny skrawek białego żagielka na dziobie jest jedynym wskaźnikiem naszego kursu w stosunku do gigantycznych fal.



Trasa rejsu „Solanusa”, „morskim szlakiem Polonii 2010”

25 marca 2011 roku jesteśmy na równoleżniku 52°26'S w odległości 110 Mm od zachodnich wybrzeży Chile. Z mapy wynika, że na tej szerokości znajduje się wejście do Cieśniny Magellana. Ocean huczy jak oszalały, a do Hornu jeszcze około 400 Mm. Każda godzina wachty spędzonej na pokładzie w ciężkim sztormie wymaga od sternika ogromnego wysiłku fizycznego i psychicznego. Niestety miejsce, w którym zabudowane jest koło sterowe, nie ma żadnej osłony przed wiatrem i falą, co sprawia, że sternik przyjmuje na siebie rozpędzoną masę wody. Tak wspomina jedną ze swoich wacht Antoni Bigaj:

W czasie moich 35 lat pływania po Bałtyku i Morzu Północnym byłem już w sztormie 11°B, a 10°B przeżyłem kilkakrotnie. Ale to, co zaczęło się dziać tutaj, przeszło najśmielsze moje wyobrażenia. W czasie pierwszej wachty w tej kipieli po 15 minutach za sterem byłem cały spocony. Spocony z emocji, a nie od kręcenia kołem sterowym. Utrzymanie jachtu pod odpowiednim kątem do fali było nie lada wyczynem. Jeszcze gorsza była nocna wachta. Absolutnie czarna noc. Nie widać nawet tego trójkątka żagla na dziobie. Wtedy przyjętą technikę sterowania nazwałem „na nos i ucho”. Kiedy wyostrzałem – zaczynałem czuć wiatr na nosie schowanym pod kapturem sztormiaka, a kiedy odpadałem – wiatr zaczynał gwizdać w takielunku innym tonem. Te dwie godziny wachty będą pamiętałem bardzo długo.

Moment wyjścia na wachtę w ciężkim sztormie, kiedy rozwścieczony ocean chce pochłoniąć wszystko, co znajduje się na jego powierzchni, budzi w człowieku niezwykle uczucie lęku przed nierówną walką, jaką musi z nim stoczyć. Czujesz się wtedy jak żołnierz w okopie, który czeka na znak, by nagle ruszyć z niego pod ogień karabinów wroga. Myślisz tylko o jednym – przetrwać za wszelką cenę! Uczucie strachu w ekstremalnie niebezpiecznych sytuacjach jest normalnym stanem, pod warunkiem że możesz nad nim panować. To żaden wstyd „bać się”, trzeba mieć jednak odwagę do tego się przyznać. W piękny sposób opisuje ten stan emocji Gerard Janichon w książce „Damien”. *Góry lodowe i morza Południa*: „Żeby zrozumieć Ocean i szanować jego prawa, trzeba się go bać. Trzeba go kochać gniewem i gwałtem, zwątpieniem i tkliwością prawdziwej miłości, która nie usypia, lecz dzień po dniu walczy o swoje spełnienie. Żadnych słabości, żadnej rutyny, żadnych przyzwyczajień”.

27 marca 2011 roku z pozycji naniesionej na mapie wynika, że znajdujemy się około 200 Mm od przylądka Horn i 100 Mm od linii brzegowej Chile. Chwilami wydaje się, że sztorm słabnie do 8°B, niestety czasami w porywach zwiększa swoją siłę do 10°B. Przez telefon satelitarny otrzymujemy prognozę pogody na obszar, w którym się znajdujemy. Wynika z niej, że niż, który od kilku dni trzyma nas w swoich objęciach, zmienia swój kierunek z północno-zachodniego i odchodzi na północny wschód. Jeżeli taka sytuacja baryczna utrzyma się przynajmniej przez następne dwie doby, to możemy liczyć na znośne warunki pogodowe przy samym Hornie. Pozostały tylko dwie doby żeglowania do spełnienia naszych marzeń, by zobaczyć Nieprzejednanego w całej jego okazałości.

29 marca 2011 roku o godz. 15.32 czasu lokalnego lewą burtą mijamy przylądek Horn. Widzimy go doskonale, choć dzieli nas kilkumilowa odległość. W skupieniu przeżywamy moment przejścia południka wyznaczającego to okryte złą sławą miejsce na ziemi, które zawsze było i jest tajemnicze, nieprzewidywalne, kryjące wiele ludzkich tragedii. Jesteśmy szczęśliwi, że po jedenastu miesiącach żeglugi od wyjścia z Gdańska możemy je podziwiać.

Bronisław Radliński

Dane techniczne:

Stalowy jacht zbudowany w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy (obecnie PESA Bydgoszcz S.A.) w 1992 roku. Typ J-80, długość 14,5 m, szerokość 3,56 m, zanurzenie 1,95 m, powierzchnia żagli 79 m², liczba koi 9, silnik Perkins 37 kW.



„Anna F” przy Hornie (z archiwum wyprawy)



Od lewej: Tomasz Szewczyk, Marek Maderski (fot. A. Kozak)

„Anna F”

Kapitan: Tomasz Szewczyk

Pomysł wyprawy powstał w 2010 roku wśród grupy znajomych, której trzon stanowili trzej uczestnicy całego rejsu: Wojciech Hajduk, Szymon Wojciechowski, Tomasz Szewczyk. Wybór jachtu padł na s/y „Anna F”, zwodowany w 2008 roku, stalowy słup typu Bruceo 44, wyposażony w niewielki silnik Vetus o mocy 33 kW.

Oficjalne rozpoczęcie wyprawy nastąpiło na początku czerwca 2011 roku w Mogan na Gran Canarii, skąd „Anna F” wyruszyła w ponadroczny rejs wokół Ameryki Południowej. Od początku planowano opłynięcie przylądka Horn ze wschodu na zachód, czyli pod wiatr i prąd.

Zakończenie wyprawy nastąpiło 14 czerwca 2012 roku w Lizbonie.

W Puerto Deseado staliśmy ponad tydzień, czekając na Krzyśka „Bona” Bonczara. Pomimo negatywnych opinii o tym porcie, stało się znakomicie. „Anna F” cumowała longside do „Yamany” – statku pilota. Jako główną atrakcję Puerto Deseado należy traktować dwa rezerwaty pingwinów, z których jeden można odwiedzać, a drugiego absolutnie nie. Uzbrojeni w kamerę popłynęliśmy pontonem na drugą stronę rzeki złożyć wizytę pingwinom, które zamieszkują norki wykopane pod nielicznymi krzakami. Mewy składają jajka bezpośrednio na kamieniach i atakują każdego, kto się zbliży, podnosząc przy tym straszliwe larum. Po powrocie okazało się, że pomyliliśmy rezerwaty i musiałem złożyć wyjaśnienia w Prefectura Naval.

W znakomitych nastrojach wypłynęliśmy na niemal 600-milowy przelot do Ushuaia. Czyli całe „wyjście pięćdziesiątki” za jednym zamachem! I tu największe zaskoczenie – ciepło, miło, przyjemnie – generalnie cisza. Powoli płynęliśmy na południe na przemian na silniku lub spinakerze. Nigdy nie sądziłem, że spinaker przyda się akurat w takich szerokościach. Jako że było nas czterech, przeszliśmy na system wacht jednoosobowych, trwających po dwie godziny i to jedynie w nocy. W dzień każdy sterował, kiedy miał ochotę.

W końcu przyszła prognoza – idzie sztorm! Postanowiłem przecze-kać go na Isla de los Estados, w zatoce Puerto Hoppner, polecanej w locji jako dobre schronienie, jednakże trudnej w podejściu ze względu na prądy w wąskim przesmyku. Mówiąc „wąskim” mam na myśli nie więcej niż 5 m, a „Anna” ma szerokość 3,88 m. Locja mówi, że przy spokojnej pogodzie, na wysokiej wodzie przejście to jest *extremely tricky*. Cóż, zobaczymy...

Cała zatoka składa się z dwóch części – zewnętrznej, już nieco osłoniętej od oceanicznej fali, i wewnętrznej, za przesmykiem, w której cumuje się do drzew na brzegu i kamieni na maleńkiej wysepce. Opłynąłem wkoło zewnętrznej części zatoki i naniosłem zmierzone głębokości na mapkę w locji. Nikt tu jeszcze nigdy tego nie robił! Okazało się, że dno schodzi bardzo stromo, do ponad 50 m i nigdzie nie ma możliwości rzucenia kotwicy. A sztorm idzie. Chcieliśmy wpłynąć głębiej, ale akurat był koniec odpływu, więc wysoka woda dopiero za osiem godzin, a sztorm idzie. Przypominały o tym postrzępione chmury przelatujące nad ośnieżonymi szczytami.

Szymon z Bonem popłynęli pontonem na zwiady i wrócili z dosyć niepewną miną – nawet pontonem strach wpływać... a sztorm idzie. Przeklinam pod nosem, widząc, jak długa, oceaniczna fala przewala się pomiędzy skałami, dając jednakże szansę przepłynąć na szczycie grzywacza



Ciasne przejście do Puerto Hoppner na Isla de Estados, widziane w czasie przyływu (fot. T. Szewczyk)

te kilkadziesiąt metrów pod prąd odpływu. Wykładamy odbijacze na lewą burtę – słaba pociecha... Zamieniam się w kalkulator, liczę, ile trwa przejście fali, czekam na dobry moment i ruszamy. Kilka szybszych ruchów sterem, trochę pracy manetką gazu i jesteśmy po drugiej stronie, teraz wystarczy tylko zacumować. Cała operacja trochę się przeciąga, skały są mokre i śliskie, w końcu jest odpływ. Ciężko podejść pontonem, do tego każda lina ma ponad 50 m i nie należy bynajmniej do gatunku pływających. Kręcę się w kółko, kosząc śrubą kelpy – wodorosty, których jest wszędzie pełno. Ostatecznie mamy cztery cumy i kotwicę. Wszystko poprowadzone tak, że można jacht obracać dowolnie w kółko, byle dziobem do wiatru. To już jest nasza unikatowa technika, wymagająca zgrania załogi, ale za to kadłub stawia mniejszy opór i co ważne, można mieć otwartą zejściówkę, kiedy pada deszcz.

Planujemy wycieczki na następne dni, kiedy będziemy tu stali, czekając na lepszą pogodę. Zaczynamy od „spacerku” na najwyższy szczyt w okolicy i jak zawsze ten sam błąd – to co z daleka wygląda jak trawa, okazuje się być gęstym laskiem wysokości 1,5 m, akurat wystarczającej, żeby chlastać po

oczach średniego wzrostu piechu-
ra. Na dodatek wszystko porośnięte
jest mchem, w którym zapadamy
się po kolana.

Po powrocie z kolejnego spa-
ceru ściągamy prognozę pogody
i wygląda na to, że trzeba jak naj-
szybciej wypływać. Wychodzimy
natychmiast, zanim zrobi się ciem-
no. Wąskie przejście pokonujemy
znowu na najniższej wodzie, ale
z prądem resztek odpływu. „Anna”
wyskakuje na ocean ze swoją mak-
symalną prędkością na silniku
całych 4 węzłów. Szybko płynie-
my w kierunku cieśniny Le Mai-
re, uważanej za równie paskudną
jak Horn, jeśli nie jeszcze gorszą.
W szczególności przez prądy do-
chodzące do 9 węzłów, co przy
silnym wietrze na płytszej wodzie
wywołuje stojącą falę dochodzącą
do 10 m wysokości. Nie wspomi-
nam już, co się dzieje, gdy powieje...



„Anna F” w Puerto Hoppner (fot. T. Szewczyk)

No i powiało. Baksztagiem na zarefowanych żaglach pędzimy środ-
kiem cieśniny, bo za kilka godzin prąd będzie przeciwny, ale do wyjścia
pozostaje tylko 14 mil. Do tego pada mżawka, latarnie morskie jak zawsze
nie działają, a Prefektura jak zwykle nie odpowiada na moje wołania. Gdy
zaczyna świtać, stwierdzamy, że w sumie znowu poszło całkiem lekko,
więc popłyniemy kawałek dalej do zatoki Pto. Espaniol, gdzie przecze-
kamy kolejny zachodni sztorm. Stajemy na dwóch kotwicach, dodatkowo
rzucamy bojkę z silną linką, aby w razie czego szybko wyciągnąć całe żela-
stwo z wody i uciekać na pełne morze. Jakies 8 mil od nas na skałach leży
wrak polskiego jachtu „Nashachata”.

Prawie każdy sztormowy niż, jaki przewala się w okolicy Hornu,
zaczyna się wiatrem z NW, aby następnie odkręcić na SW i ostatecznie
zakończyć nawet słabnącym S. Tak więc jacht szukający schronienia w za-
toczce dającej dobrą osłonę dla NW i W z początku w miarę spokojnie stoi

na kotwicy, w czasie kiedy na morzu rośnie fala, i to nie byle jaka fala. Następnie odkręcający wiatr zaczyna rozbudowane już góry wodne wypychać do zatoki. Więc mimo że jacht osłonięty jest od wiatru, to 15 m głębokości, na jakiej zakotwiczyl, okazuje się już być pośrodku kipieli.

W Pto. Espaniol zakotwiczylismy więc nie na końcu zatoki, ale mniej więcej w połowie, osłaniając się jedynie od kierunku wiatru z zachodu. Najpierw trochę gwizdało, ale obydwie kotwice trzymały doskonale. Później spadł śnieg, a cały następny dzień obserwowaliśmy wspaniałe grzywacze załamujące się za rufą jachtu, w miejscu, gdzie na mapie oznaczone jest kotwiczowisko.

Sztorm przeszedł, więc sprawnie pokonujemy 80 mil dzielące nas od Ushuaia. Nad ranem cumujemy w Ushuaia, gdzie czekają już „Selma” i „Polonus”. Bon skręca nogę w kolanie przy przechodzeniu z pomostu na jacht. Po rentgenie w szpitalu i konsultacji z ubezpieczycielem wiemy już, że na Horn z nami nie popłynię.

Ruszamy do Puerto Williams, gdzie musimy dostać oficjalne zezwolenie na opłynięcie Hornu. Owiane złą sławą formalności w Chile okazują się bardzo proste. Wystarczy nie czytać (!!!) dokumentów dotyczących stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, tylko zaznaczyć, że „wszystko gra” i pod tym się podpisać.

Samo miasteczko jest niezwykle malownicze. Wprawdzie nie ma tu utwardzonych dróg, a wszędzie pasą się dzikie konie, ale za to zabudowania, samochody i ogródki wyglądają wyjątkowo czysto i porządnie. Inna sprawa, że 70 procent ludzi, którzy tu mieszkają, to wojskowi z miejscowej bazy Marynarki Wojennej.

8 grudnia 2011 roku „Anna F” zabezpieczona przed sztormową pogodą kartką papieru z listą stacji brzegowych i pieczęcią Armada de Chile rusza na Horn! Dzień zaczyna się od całkowitej flauty, potem na wyścigi z niemiecką łódką „Miepe II” płyniemy pod spinakerem, aby pod wieczór w marznącej mżawce, pod sztormowymi żaglami, wejść do Caleta Martial na wyspie Herschel.

Jak zawsze rzucamy dwie kotwice i bojkę.

Oczywiście całą noc nie spałem, pomimo że wyznaczone były wachty kotwiczne. Po prostu w takim gwiździe i huku kapitan nigdy nie zna spokoju. Kiedy nagle wiatr siada, zaczyna już świtać. Budzę załogę i o godz. 05.30 czasu lokalnego ruszamy. Wstaje piękny, słoneczny dzień i ostatecznie 9 grudnia 2011 roku o godz. 09.48 „Anna F” mija prawą burtą południk przylądka Horn.



Od lewej: Szymon Wojciechowski, Wojciech Hajduk, Adam Kozak, Marek Maderski, Mateusz Wojtkowski
(fot. A. Kozak)

Po latach żeglarskich przygotowań udaje się to zrobić, pod wiatr i pod prąd. Ale nie ma czasu na żadne refleksje, trzeba wznieść toast, robić zdjęcia, i desantować załogę na wyspę Horn. Rzadko kiedy są korzystne warunki do zwiedzenia wyspy, więc trzeba wykorzystać sytuację. Marek spróbuje nawet polatać i będzie zapewne pierwszym pilotem w historii paralotniarstwa, któremu się to uda na tym mrocznym archipelagu. Po chwili w zatoczce, z której prowadzą schodki do domu latarnika i pod Pomnik Albatrosa, krążą już trzy jachty, bo do „Anny F” i „Miepe II” dołączył czarny „Mago del Sur”. Planujemy wspólny powrót do Caleta Martial na noc. Załogi biegiem zwiedzają wyspę. Armada de Chile zazwyczaj nie zezwala na kotwiczenie przy Hornie ze względu na szybkie zmiany pogody, więc mało który kapitan kiedykolwiek zszedł tu na ląd. Może to i lepiej...

Rano ruszamy w kierunku Puerto Toro na wyspie Navarino. Cały dzień mija na wspaniałej żegludze pod zmniejszonym ożaglowaniem. Trzy jachty na wyścigi pędzą przez Bahia Nassau. Do rollera i grota na refie dokładamy jeszcze sztormowy fok i „Anna” pędzi w kłębie piany. Kilka mil

od Puerto Toro log pokazuje już ponad 9 węzłów. Szybka zmiana żagli i nie zwalniając płyniemy pod całym grotem.

Kiedy stoimy już sklarowani w Puerto Toro, przez VHF słyszę rozmowę „Polonusa” z Armadą, na wieczór też będą w Toro. Wieczorem siedzimy z Heniem Wolskim i wspominamy nasze spotkanie na Grenlandii, kiedy ja byłem na „Starym”, a on na pasażerskim „Bremen”, jako kierownik wycieczek.

Rano wychodzimy do Puerto Williams. Halsujemy we wzmagającym się wietrze. Prognoza nie jest optymistyczna, wiatr zachodni ponad 30 węzłów. Pod sztormowym zestawem halsujemy jak dzicy w wąskim przejściu, widząc już jachty zacumowane w Jacht Clubie „Micalvi”. Ostatni hals wypada nam prosto w kierunku osadzonego na dnie statku, który służy za keję i knajpę jednocześnie.

Po kolejnych trzech dniach wracamy do Ushuaia. Zaczynamy gromadzić zapasy na dalsze, miesięczne żeglowanie w kanałach Patagonii. Nie będzie można tam liczyć na jakikolwiek dostęp do cywilizacji, ponieważ kolejnym portem będzie dopiero Valdivia.

W pogodny dzień wybraliśmy się z Markiem na pobliski lodowiec i wykonaliśmy po kilka lotów na paralotniach, w wyjątkowo malowniczej dolinie. Dla mnie było to pierwsze latanie w wysokich górach. Oczywiście pojawienie się kolorowych skrzydeł spowodowało zgromadzenie się znacznej ilości gapiów, zachwyconych, kiedy uczeń pragnąc naśladować mistrza, po pięknym lądowaniu wleciał na plecy do błota wśród wiatujących tłumów.

Dalsza trasa wiodła przez kanały Patagonii, aż w okolice wyspy Chiloé, po czym wzdłuż brzegów Ameryki Południowej do Panamy, na archipelag San Blas i na Kubę. Z Hawany, żeglując ze sprzyjającym Prądem Zatokowym, „Anna F” dopłynęła na Azory ze średnim przelotem dobowym prawie 160 mil morskich, co jest niezwykłym osiągnięciem jak na tego typu jednostkę.

W okolicach brazylijskiego portu Recife doszło do niecodziennego spotkania. Na otwartym Atlantyku spotkały się dwa polskie jachty: „Anna F”, zmierzająca w kierunku Ameryki Południowej i „Solanus”, kończący wspaniały rejs wokół obu Ameryk. Później załoga „Anny F” spotkała jeszcze „Selmę”, „Polonusa”, „Ulissesa”, „Tapasyę”, „Domek” i „Lukę”, spędzając wiele niezapomnianych chwil w gronie polskich żeglarzy.

W rejsie oczywiście przeważał aspekt żeglarski, jednakże uczestnicy w zależności od możliwości uprawiali również takie sporty, jak paralo-



„Anna F” w kanałach Patagonii (fot. S. Wojciechowski)

niarstwo, surfing, wspinaczkę górską oraz narciarstwo. Sprzęt do wszystkich wymienionych form aktywności przez całą wyprawę znajdował się na pokładzie. Warto podkreślić fakt, że dnia 9 grudnia 2011 roku Marek Maderski wykonał pierwszy w historii lot na paralotni w bezpośredniej okolicy przylądka Horn.

Załoga podjęła też wiele śmiałych decyzji dotyczących odwiedzonych po drodze portów i kotwicowisk, z pozoru wydających się wręcz niedostępnymi dla jachtu ze względu na warunki nawigacyjne i atmosferyczne, szczególnie na wymagającym akwenie, jakim bez wątpienia są kanały Patagonii. „Anna F” odwiedziła łącznie 61 portów i kotwicowisk, przepływając 18 675 mil morskich.

Tomasz Szewczyk

Dane techniczne:

Typ „Bruceo 44, długość 13,49 m, szerokość 3,91 m, zanurzenie 1,85 m, powierzchnia żagli 79 m², liczba koi 7, silnik Vetus 40 kW.

„Polonus”

Kapitan: Radosław Przebitkowski

Już pierwsze kroki po wylądowaniu w Ushuaia przypominają, że nie jestem w Chorwacji. Mimo pięknego słońca i cumulusów, już po kilku minutach podmuch wiatru chce mnie zwałić z nóg. Po chwili uspokaja się wraz z ulewą. Znam tę pogodę. Żeglowałem tu w sezonie 2006–2007.

Na pokładzie „Polonusa” pojawiłem się rano 4 stycznia 2012 roku. Załogi poprzedniego etapu już nie było, bo jacht miał kilkudniowy postój techniczny. „Polonus” dotarł do Ushuaia z Polski w ramach wieloetapowej wyprawy „Śladami »Śmiałego«”, a etap na Antarktydę był kulminacją tej wyprawy.

Reszta załogi dotarła jeszcze tego samego dnia. W większości to żeglarze, z którymi pływałem na „Polonusie” we wcześniejszych sezonach w Arktyce. Zналиśmy więc dobrze jacht i siebie nawzajem. Z Tomkiem, Mietkiem i zwłaszcza z Piotrem, armatorem „Polonusa”, przygotowywałem wyprawę jeszcze w Polsce. Przez ostatnie lata Tomek zajmował się kadłubem, a Mietek silnikiem. Piotr tworzył koncepcje kolejnych wypraw. Tadeusz jest dentystą, więc mieliśmy również lekarza. Zapytałem go:

– A jak sobie poradzisz z bolącym zębem, skoro nie masz wiertarki dentystycznej?

Tadzio wyciągnął z kieszeni małe dłuto i wskazał na zwykły młotek, mówiąc:

– Przed wiekami nie znali prądu, a zęby leczyli.

Uspokoił mnie.

„Polonus” był w dość dobrym stanie, więc przygotowania nie trwały długo i 7 stycznia wyszliśmy według utartego schematu biurokratyczno-formalnego. Najpierw do Puerto Williams w Chile. W Puerto Williams odprawiliśmy się na rejs krajowy na Antarktydę. Tę część Antarktydy Chilijczycy uważają za integralną część Chile i nazywają „Antartica Chilena”. Po dotarciu do Puerto Toro i odebraniu depeszy meteo narysowałem mapę baryczną i oszacowałem prognozowaną siłę wiatru. Zebrałem wszystkich i powiedziałem:



W Zatoce Admiralicji (fot. R. Przebitkowski)

– Jutro z rana pogoda ustabilizuje się i będzie gasnąca dziesiątka z SW. Czy jesteście psychicznie gotowi na wyjście jutro rano?

– Tak – usłyszałem i dorzuciłem jeszcze:

– Przy tych warunkach Hornu jutro nie jesteśmy w stanie osiągnąć i popłyniemy bezpośrednio na Antarktydę.

Rano 10 stycznia oddaliśmy cumy w Puerto Toro i spokojnie popłynęliśmy na południe pod osłoną wysp. Po południu wiatr dochodził już do 10°B. Utrzymywał się również wysoki stan morza. Dopiero po przecięciu równoleżnika 60°S warunki wyraźnie się poprawiły, a także nastroje załogi.

Cieśninę Drake’a pokonaliśmy w ciągu pięciu dób i zawinęliśmy do Zatoki Admiralicji 15 stycznia, kotwicząc przy Stacji im. Arctowskiego. Poza wielką gościnnością załogi stacji atutem jest możliwość wycieczek pieszych po Wyspie Króla Jerzego. Tu spędziliśmy noc na kotwicy i następnego dnia wyszliśmy na wody Cieśniny Bransfielda.

17 stycznia osiągnęliśmy Isla Deception, wchodząc do największego naturalnego portu świata przez wąską wyrwę w kraterze zwaną Ustami Neptuna. Wiatr jednak nie pozwolił nam na kotwiczenie i lądowanie na



Żeglujemy w cieśninie Bismarcka. Za sterem Tadeusz Ledwoń (fot. R. Przebitkowski)

brzegu. U wybrzeży Antarktydy trzeba się liczyć z częstym korygowaniem planów z uwagi na zmiany pogody oraz warunki lodowe.

Zostawiliśmy Deception za rufą i popłynęliśmy w stronę Cieśniny Gerlache'a. 18 stycznia wpłynęliśmy do kanału Errera – wąskiego przejścia pomiędzy Półwyspem Arctowskiego a wyspą Range. Kanał przepłynęliśmy w nocy. Mimo że słońce już na dwie godziny zachodziło, nie robiło się ciemno. Wiatr zdryfował i stłoczył w tym wąskim przejściu tyle pływających form lodowych, że nie było widać przejścia. Im dalej wpływaliśmy, tym więcej możliwości bezpiecznego przejścia ukazywało się w lodowym labiryncie.

Po przejściu kanału Errera wpłynęliśmy do Bahia Paraiso i 19 stycznia w nocy stanęliśmy na kotwicy w wystarczająco osłoniętej zatoce, przy chilijskiej stacji Gabriel Gonzalez. Nasza wizyta wyraźnie ucieszyła znudzoną załogę bazy, ale była przede wszystkim okazją dla nas do postawienia nogi na kontynencie.

Jeszcze tego dnia pożeglowaliśmy przy pełnym słońcu między ośnieżonymi górami i dopłynęliśmy do Port Lockroy, będącego bazą brytyjską

przekształconą w muzeum po dawnej stacji wielorybniczej z lat pięćdziesiątych.

Tu opuszczamy Antarktykę, wychodząc w trasę powrotną Cieśniną Bismarcka na otwarte wody Cieśniny Drake'a. Żeglujemy w śnieży, choć przy łagodnym zachodnim wietrze. Strategia powrotu zakładała dalekie wyjście na Pacyfik kursem na NW, aby zdobyć wysokość względem zachodniego wiatru. Trawers Hornu osiągnęliśmy 25 stycznia, wracając na Atlantyk. Przy samym Hornie wiało już 10°B. Przy braku szczęścia moglibyśmy również w drodze powrotnej nie opłynąć Hornu.

Do Ushuaia wpłynęliśmy 28 stycznia, po przepłynięciu 1726 mil morskich. Załogę wyokrętowałem 1 lutego i zakrętowałem nową. Z nową załogą poprowadziłem „Polonusa” przez kanały Patagonii chilijskiej aż do Valdivii.

W sezonie 2014/2015 organizujemy „Wyprawę Shackleton 2014” na Antarktykę. Odwiedzimy miejsca związane z Ernestem Shackletonem. „Polonus” wypłynie w lipcu 2014 roku ze Szczecina i zawinie na Falklandy, Szetlandy Południowe i Orkady Południowe. Finał planujemy na Georgii Południowej przy grobie Shackletona. Jacht wróci do kraju przez Kapsztad.

Radosław Przebitkowski

Dane techniczne:

Stalowy kecz typu Bruceo, rok budowy 1991. Długość 13,7 m, szerokość 3,9 m, powierzchnia ożaglowania 80 m², liczba koi 8, silnik Leyland 78 KM.



„Polska Miedź”

Kapitan: Tomasz Cichocki



Kpt. j. Tomasz Cichocki

Wokółziemski rejs wokół trzech groźnych przylądków samotnie i bez zachodzenia do portów to jedno z największych wyzwań, które stają przed żeglarzem. Jeżeli klasyczne opłynięcie Hornu porównujemy do wejścia na Mount Everest, to samotny rejs trasą kliprów herbacianych z pewnością stanowi zdobycie „korony Ziemi”. Ukończenie takiego rejsu wymaga ogromnej odporności psychicznej i kondycji fizycznej niezbędnych do pokonywania przeciwności, które przecież w takim rejsie są nieuniknione. Taki rejs już od 2003 roku planował kapitan Tomasz Cichocki. Wyprawę tę zwaną „Delphia Project Around the World” kapitan przygotowywał siedem lat, a przez ostatnie dwa lata kompletował wyposażenie. Wreszcie był gotów. On i jego jacht – „Polska Miedź” – zbudowany w Polsce 11-metrowy sloop typu Delphia 40.3.

„Polska Miedź” na trawersie latarni morskiej Petit Minou w pobliżu Brestu znalazła się 1 lipca 2011 roku. Wielki rejs się rozpoczął. Nikt w najczarniejszych przypuszczeniach nie mógł przewidzieć, ile przeciwności i przeszkód okrutny los zgotuje kapitanowi. Tomasz Cichocki napisał i wydał piękną książkę *Zew Oceanu. 312 dni samotnego rejsu dookoła świata*. To opowieść o jego przeżyciach i przemyśleniach, ale i skrajnie trudnych momentach. W rozmowie z red. Karoliną Rożej w „Sobocie z Jedyneką” wspominał: „Przeżywałem coś znacznie gorszego niż depresja, proszę mi wierzyć. To były chwile, kiedy dosłownie chciało się wyskoczyć za burtę”.

Żegluga do Przylądka Dobrej Nadziei przebiegała właściwie zgodnie z planem. Te 77 dni, w ciągu których jacht przepłynął 7500 mil morskich,

nie zapisały się w pamięci żeglarza niezwykłymi zdarzeniami, może poza kłopotami z energią elektryczną spowodowanymi słabymi wiatrami oraz chłodem, który specjalnie dał się we znaki kapitanowi w dwudniowym sztormie pod koniec sierpnia. Chłodem spowodowanym bardzo surową zimą na południu Afryki. Wreszcie Ocean Indyjski i na trawersie Przylądek Igielny. Na tych wodach wiatry zachodnie spotykają się z przeciwnym prądem i skutki tych spotkań często bywają koszmarne. Od dwóch dni szalał sztorm, gdy 28 września po dwóch uderzeniach fal nadbiegających z różnych kierunków jacht natrafił na jakąś przeszkodę, co spowodowało uszkodzenie steru i utratę sterowności. Żeglarz prowizorycznie umocował trzon steru w dolnym łożysku. Jakoś dało się płynąć, ale jak długo? I wtedy boczna fala powaliła jacht, a kapitan ocknął się z omdlenia z pękniętymi żebrami i 15-centymetrową w raną w głowie, nie licząc guzów i siniaków. Nie było wyjścia – trzeba było się cofnąć i wejść do Port Elizabeth, gdzie jacht dotarł 14 października.



„Polska Miedź” (źródło: Internet)

Po leczeniu i wymianie steru 3 listopada znów na oceanie. Na oceanie długo pozostającym w pamięci żeglarzy, którzy go pokonali. Nim jacht znajdzie się na trawersie przylądka Leeuwin, minie 56 dni, z których wiele chciałoby się zapomnieć. Sztormy czternaście razy dopadały jacht, często

trwały dziesiątki godzin, a bywało, że kilka dni, a co najmniej trzy razy osiągnęły 12°B. Żeglarz poniewierany we wnętrzu jachtu dziesięć razy tracił przytomność. W sumie sztormowych dni zebrało się ponad trzydzieści. Do tego osiem tygodni zimna i częste mgły gęste jak mleko. Na szczęście można było pogadać z rodziną w kraju. Do czasu. 22 listopada, w drugiej dobie sztormu, w jacht uderza ogromna boczna fala i „Polska Miedź” wali się na burtę i dalej, aż przechył dochodzi do 140 stopni. Co się wówczas dzieje we wnętrzu, nie da się opisać. Wiedzą to tylko ci, którzy podobną wywrotkę przeżyli. Huk, brzęk, latające najróżniejsze przedmioty i te hektolitry wody wdzierającej się do jachtu. Zgroza! Na szczęście jacht wstał i maszt nie został złamany, choć nie było już na nim anteny radarowej.

Po dwóch dniach katorżniczej pracy okazało się, że niemal cała elektronika wysiadła, z telefonem satelitarnym włącznie. Na szczęście działał nadal nadajnik AIS i można było w kraju śledzić pozycję jachtu. Gorzej, że połowa żywności uległa zniszczeniu i do końca rejsu jej nie wystarczy. Cichocki odrzucił pokusę wejścia do portu dla dokonania napraw i uzupełnienia zapasów. Płyń dalej, bez elektroniki i na głodowych racjach. Już na Pacyfiku drugiego dnia dość smutnych świąt Bożego Narodzenia spotyka wreszcie statek. To rosyjski „Profesor Kromow”, który pośredniczy w łączności z krajem. Kapitan upewnia się, że AIS działa i pozycja jachtu w Polsce jest śledzona, co poprawia jego samopoczucie. Już 15 stycznia kolejny problem – awaria samosteru. Trzeba go wymienić na zapasowy. Ale ten nawala dzień później. W obu wypadkach wyłamały się zęby tych samych kół zębatach. A więc nie do naprawy na jachcie. Jest to cios niezwykle bolesny.

Droga na Horn wydłuża się niebywale. Ale żeglarz się nie poddaje. Po wielu próbach znalazł sposób na samosterowność. Na słupie! Znowu można osiągać przebiegi około 100 mil na dobę. Ocean na razie nie pokazuje swej mocy. Może uda się przepłynąć Cieśninę Drake’a za niezbyt wygórowaną cenę? Akurat! Gdy 27 stycznia do Hornu pozostało około 700 mil, zaczęły się sztormy. Jak to zwykle bywa, każdy kolejny był gorszy od poprzedniego. Potężniejący wiatr o prędkości do 65 węzłów, niewyobrażalnie wielkie fale, przenikliwie zimno i na dodatek od czasu do czasu grad, deszcz i deszcz ze śniegiem. Żadne opisy nie oddadzą grozy, jaką odczuwa samotny żeglarz w tym piekle. To trzeba przeżyć. Zdarzyło się, że kapitan musiał sterować 17 godzin bez przerwy, nim niemal cudem zdołał ustawić samosterowność i zejść pod pokład. Kolejnej godziny na pokładzie już by nie przeżył.

Pogoda sztormowa trwała. W ostatnim dniu stycznia spotkał kontenerowiec „Clare” i nawiązał kontakt z krajem. Następnego dnia, już w lepszym nastroju wyszedł na pokład, by stwierdzić, że wyrwane zostały trzy łopatki generatora wiatrowego. A akumulatory pilnie wymagały ładowania. Samotnik włącza więc silnik i schodzi do wnętrza, by się trochę od jego ciepła ogrzać. I wtedy coś zazgrzytało – silnik zamarł! Pozostał jeszcze sprawny generator wysokoprężny i akumulatory zostały naładowane. Tego, że rozszalał się kolejny sztorm, nie trzeba dodawać.

W nocy z 3 na 4 lutego po pokonaniu 21 500 mil morskich „Polska Miedź” weszła na wody Cieśniny Drake’a. Do Hornu pozostało zaledwie 320 mil. Zaledwie? Srożył się sztorm z kierunków zachodnich, ale jacht samosterownie mógł żeglować tylko baksztagiem. Z trudem przesuwał się na wschód. Ten czas tak wspomina kapitan: „Czułem się jak w jakimś gigantycznym kotle z wrzącą wodą. Z tą drobną różnicą, że zalewające mnie masy wody były diabelnie zimne. Tej nocy odnotowałem wiatr o sile 79 węzłów. Jeden wielki huk i całkowita bezradność wobec rozwścieczonego żywiołu”. Dopiero 8 lutego nad ranem jacht minął trawers Hornu. Zwykle się wspominać, że po minięciu Hornu było już „z górki”. Akurat! 15 lutego kończył się sztorm, taki sobie zwykły, z wiatrem 50 węzłów i 5-metrową falą. Można było posiedzieć w mesie. Nagle w burtę jachtu uderzyła prawdziwa góra wody. Dlaczego tak wielka i z innego kierunku? Jacht runął masztem na wodę i powtórzył się koszmar z Oceanu Indyjskiego. Gdy kapitan wyjrzał na pokład, stwierdził, że umocowany ośmioma śrubami solidny stół pokładowy zniknął, głowica kolumny steru zwisała na kilku przewodach, a szprycbuda zniszczona. To nie wszystko: ostatni fok, niezbędny przy samosterownej żegludze, w strzępach. Dwa dni później trajsel obrócony o 90 stopni w pewnym stopniu zastąpił utracony bezcenny fok. Ale i tak pozostało do celu 7000 mil, a żywności na zaledwie 30 posiłków.

Ogromnym wysiłkiem woli słabnący z głodu żeglarz prowadzi jacht do ciągle odległego Brestu. Awarii ulec może już tylko generator i 14 marca to się staje. Koniec prądu na jachcie. Zostało go tyle, ile było w akumulatorach, około 116 amperogodzin. Wystarczy do korzystania z plotera raz w tygodniu przez kilka minut i na nic więcej. Co gorsza, jacht zniknął z ekranów i przez 42 dni nie było wiadomo, gdzie się znajduje. A kapitan Cichocki, teraz chudszy o 30 kilogramów, na jeszcze bardziej głodowych racjach je co drugi dzień z i uporem żegluguje. 25 kwietnia mija Azory, 3 maja zjada ostatnią puszkę szprotek i resztę chleba. Następne dni to tkwienie bez przerwy za sterem, bo ruch statków na morzu duży. 7 maja wywołuje go



Kapitan Cichocki kończy rejs (źródło: www.kapitancichocki.pl)

krótkofalówka, a o 17.45 tego samego dnia, po 312 dniach, „Polska Miedź” minęła trawers latarni Petit Minou w pobliżu Brestu.

Kapitan Tomasz Cichocki odebrał „Srebrny Sekstant” za rok 2012. Nie mogło być wątpliwości, kto na niego zasłużył. Jak zdołał dokończyć taki rejs, trudno sobie wyobrazić. Kapitan Cichocki powiedział kiedyś: „Samotny rejs dookoła świata ma sens tylko wtedy, kiedy mamy dokąd wracać. A wracamy do ludzi, do kogoś, a nie do czegoś”. Kapitan Cichocki miał do kogo wracać i myślę, że dlatego mu się udało.

Aleksander Kaszowski

Dane techniczne:

Typ Delphia 40.3 projektu Andrzeja Skrzata, długość 11,95 m, szerokość 3,94 m, zanurzenie 2,27 m, ciężar 8600 kg, powierzchnia ożaglowania 78,1 m², silnik Volvo Penta 55.



Łukasz Natanek (fot. T. Natanek)

„Nekton”

Kapitan: Łukasz Natanek

Całą noc 22 stycznia wiało nie więcej niż 10 węzłów i ciągle jechaliśmy na silniku. Zacząłem się zastanawiać, czy okrążenie przylądka Horn na silniku przynosi taką samą żeglarską chwałę, jak pod żaglami.

Obudziłem się, gdy przepływaliśmy cieśniną pomiędzy wyspami Herschel i Deceit. Tuż za nimi wyłoniły się surowe, groźne, poszarpane szczyty Isla Hornos. W czasach zanim przekopano Kanał Panamski, większość statków płynących z Atlantyku na Pacyfik opływało przylądek Horn. Setki z nich zatoniły, a tysiące ludzi straciło tu życie. Wody wokół Hornu należą do najniebezpieczniejszych na Ziemi. Opłynięcie tego przylądka w świecie żeglarskim jest warte tyle samo co wejście na Mount Everest w świecie wspinaczy! Tym, którzy go opłyną, należy się żeglarska chwała, ponadto, według starej tradycji, od tego momentu będą mieli prawo gwizdać na statku oraz słuwać na nawietrzną.

Decyzja kapitana: spróbujemy okrążyć Horn ze wschodu na zachód – w znacznie trudniejszą stronę, w kierunku przeciwnym do przeważających wiatrów.



„Nekton” w Ushuaia (fot. T. Natanek)

Płynęliśmy na południe od wschodniej strony wyspy Horn. Wiało – jak zwykle w tym rejonie – idealnie z zachodu, czyli prosto w dziób. Stopniowo, gdy posuwaliśmy się na południe, wiatr delikatnie wzmagał się, w końcu ustabilizował się na prędkości 25–30 węzłów. Oby tylko tak zostało. Postawiliśmy jeden ref na grocie i przygotowaliśmy mały fok, na wszelki wypadek. Tutaj pogoda może zmienić się w mgnieniu oka.

Horn ukazał się w całej okazałości. Poszarpane szczyty tonęły w słońcu. Piękna, żeglarska pogoda. Długa, oceaniczna fala w Cieśninie Drake’a nie była większa niż 2–3 metry. Zjechaliśmy ostrym bejdedwindem 5 mil na SSW, potem zwrot i lewym halsem, kursem NNW, z powrotem pod wyspę. Wiatr nieznacznie kręcił, ale trzymał się kierunku zachodniego, szczęśliwie nie przybierał na sile. Zrobiliśmy kolejny zwrot na południe, płynęliśmy jak najostrej tylko się dało. Chwilę później zwrot na północ i już mogliśmy bezpiecznie ominąć wyspę od zachodu. Okrążaliśmy wyspę prawą burtą, za północnym jej brzegiem wiatr prawie zupełnie siadł i znów włączyliśmy silnik.

Na wyspie jest latarnia, którą można odwiedzić. Lądować bączkiem można w zatoce Caleta Leon. Locja wspomina o bardzo kiepskim kotwi-



Karol Janas, Tadeusz Natanek, Łukasz Natanek, Małgorzata Czujko (fot. T. Natanek)

cowisku w tym miejscu, więc zdecydowaliśmy się stanąć w dryfie. Podzieliliśmy się na dwie grupy – gdy jedna popłynie zwiedzać wyspę, druga zostanie na jachcie. Pierwsi popłynęli Łukasz z Gosią i Connorem, a ja z Tadeuszem zostaliśmy na jachcie. Po pół godziny zmiana. Gosia zdecydowała załapać się na obie wycieczki.

Bączkiem wylądowaliśmy na małej, kamienistej plaży. Wyciągnęliśmy łódkę na brzeg i przywiązaliśmy do polera, po czym wspięliśmy się na szczyt klifu po starych drewnianych schodach.

Latarnik jest żołnierzem na służbie Armady Chilijskiej, mieszka tu wraz z żoną i dziesięcioletnim synem. Odpowiedzialny jest nie tylko za obsługę latarni, ale również kontrolę nad jednostkami pływającymi wokół Hornu. Służba trwa okrągły rok. Cała rodzina wyraźnie jest dumna, że może tutaj mieszkać.

– Z pięciuset rodzin wybrano tylko dwanaście, musieliśmy przejść przez szereg różnych testów, zaczynając od wiedzy nautycznej, a kończąc na stanie uzębienia – opowiadał latarnik.

Jedenaście pozostałych rodzin mieszka na innych wyspach Ziemi Ognistej.



Na wycieczce w Patagonii (fot. T. Natanek)

W domu funkcjonuje księga gości odwiedzających przylądek. Udało nam się odnaleźć wpis Tadka sprzed dziesięciu lat, gdy odwiedził to miejsce na „Zjawie IV”. My też wpisaliśmy się do księgi, a kapitan podpisał nasze paszporty pieczętkami.

Kilkaset metrów od latarni stoi Pomnik Albatrosa. Jest poświęcony wszystkim tym, którzy stracili życie na Hornie, a zbudowano go z kadłubów wraków rozbitych na przylądku.

Przed zmierzchem wylądowaliśmy z powrotem na „Nektonie”. Następnego dnia powinniśmy dopłynąć do Puerto Williams.

Karol Janas

„Tarka” (26 lat później) Kapitan: Marek Sobieski

W wrześniu 2012 roku na corocznym spotkaniu w rocznicę naszego opłynięcia Hornu na „Asteriasie” w 1988 roku Marek stwierdził, że w okrągłą – dwudziestą piątą rocznicę powinniśmy być tam ponownie, bo tak sobie wówczas obiecaliśmy. Trzeba znaleźć dobry jacht, polecimy samolotem do Ushuaia, najbardziej optymalny termin to luty, bo teoretycznie wtedy jest dobra pogoda. W tym momencie było to dla każdego z nas oczywiste i logiczne. Dopiero w domu każdy zadawał sobie kilka bardzo zasadniczych pytań. Na pierwszym spotkaniu organizacyjnym ustalamy, że Sławek Skowroński i Andrzej Krzemień (mieszka we Francji) zajmą się jachtem, a Marek sponsoringiem, jako że przeloty do i z Ushuaia sporo kosztują. Po miesiącu okazało się, że jachty pływające w tamtych akwenach są do wzięcia, ale dopiero w 2014 roku.

Ostatecznie wybraliśmy francuski jacht „Tarka”, którego właściciel zaproponował najlepsze warunki i termin w lutym (zaraz po powrocie z Antarktydy). Pieniądze na przeloty też się znalazły. Została cała reszta różnych innych spraw, ale to już nie były problemy. W odróżnieniu od organizacji poprzedniej wyprawy (mnóstwo wyjazdów, spotkań, telefonów, dziesiątki pism) teraz wystarczył komputer czy laptop, telefon komórkowy e-maile lub sms-y.

Ustalamy, że polecimy do Ushuaia trzy dni wcześniej, potem tydzień na ewentualne opłynięcie Hornu, tydzień na żeglugę przez tzw. aleję lodowców (Brazo Noroeste i Brazo Sudoeste) i trzy dni w Buenos Aires. Bilety lotnicze zarezerwowaliśmy, umowę z właścicielem „Tarki” podpisaliśmy i do września 2013 roku zaległa





Od lewej: Marek Sobieski, Piotr Wilhelm, Andrzej Kurzeja, Sławomir Skowroński, Mieczysław Werner, Jan Bernacki, Andrzej Krzemień (fot. P. Olivier – armator s/y „Tarka”)

w temacie wyprawy pozorna cisza. Od października 2013 roku zaczęły się normalne przygotowania, a raz w miesiącu spotkanie w firmie Sławka w Mikołowie. Przede wszystkim rozmawialiśmy na nich ze znajomymi żeglarzami (Tomek Szewczyk i Marek Wojciechowski), którzy pływali po kanałach Patagonii, wypytujac ich o różne istotne szczegóły. Czytaliśmy relacje z tych rejsów i oczywiście locję. Trzeba było też zarezerwować spanie na dni przed i po rejsie, a że Internet jest wielki, wszystko co było ważne w Ushuaia (noclegi i wycieczka rowerowa po Parku Narodowym) i Buenos Aires (zwiedzanie, tango, noclegi), załatwiliśmy komputerowo. Ponieważ wszyscy ciągle uprawiamy żeglarstwo (każdy w sumie opłynął świat pod żaglami nieomal dwukrotnie), z doborem osobistego morskiego wyposażenia nie było żadnego problemu.

6 lutego 2014 roku żeglarska wyprawa startuje. Odlatujemy do Frankfurtu, tam szybka zmiana samolotu i 13,5-godzinny lot do Buenos Aires, które wita nas potężną ulewą. Zmieniamy lotnisko i z dwugodzinnym



S/y „Tarka” (fot. P. Wilhelm)

opóźnieniem lądujemy w Ushuaia. Dookoła ośnieżone szczyty jeszcze w słońcu – tylko stać i patrzeć. Licząca 56 km wycieczka rowerowa po National Park była męcząca, ale warto było.

10 lutego rano szybka odprawa, niezbędny klar i o godz. 13.30 wychodzimy. Po godzinie w porywach wieje 7–8°B, ale płyniemy baksztagiem pod dużą genuą i niezła żegluga aż do Puerto Williams. Stajemy przy burcie legendarnego wraku „Micalvi”. Kilkanaście jachtów albo z, albo na Antarktydę, albo na północ kanałami. Stoimy półtorej doby, bo Chilijczycy zamknęli port – wieje za ostro, pada deszcz na zmianę z gradem. W śróde wypływamy, ale wiatr wykręca i stajemy w Puerto Toro. 13 lutego wychodzimy wcześniej, wieje 4–5°B, ale po dwóch godzinach podmuchy do 52 węzłów i trzeba się schować w Caleta Martial, bo na Hornie nieźle dmucha.

O godz. 6.00 pobudka i w drogę. Pogoda piękna, słońce, wiatr niezwykle łagodny, 3–4°B, ale z dobrego kierunku. O godz. 11.00 LT 14 lutego



Lodowiec Gulicher w fiordzie Seno Pia (fot. A. Kurzeja)

jesteśmy na trawersie Hornu, mijamy go lewą burtą. Radość ogromna, zdjęcia, gratulacje, życzenia. To, co obiecaliśmy sobie 26 lat temu, stało się faktem.

Z telefonu satelitarnego szczęśliwi dzwoniemy do rodzin, odbieramy gratulacje. Jacht winduje się raz w górę, raz w dół, bo rozkołys jest duży, ale nikomu to nie przeszkadza. Był też oczywiście toast dla Neptuna, a i dla nas wystarczyło. Teraz szybko do Puerto Toro i dalej do Puerto Williams odprawić się i w kanały do lodowców.

W Puerto Williams na „Micalvi” w barze przybijamy naszą banderę (jest ich tutaj mnóstwo), piszemy i o Hornie na „Asteriasie”, i teraz na „Tarcie”, i o tym, że po 26 latach w tym samym składzie. Wielu żeglarzy czyta to i nam gratuluje, nazywając szczęściarzami, bo – jak mówią – przypadek to nieczęsty.

Wpływamy do Brazo Noroeste, potem „zakręć” w lewo do Brazo Sudoeste (w kanale Beagle) i stając w różnych zatokach robimy wycieczki



Horn z bliska (fot. A. Kurzeja)

w góry i na lodowce. Widoki zwalają z nóg. Wszystko to nie do opisanie, nie do sfotografowania i nie do opowiedzenia. Tutaj trzeba być i to zobaczyć. Teraz mamy dowód na to, że pomysł powrotu był ze wszech miar uzasadniony. Jest po prostu przepięknie. Ale trzeba dodać, że pływanie na jachcie w kanałach to nie tylko zachwyty. Pogoda zmienia się błyskawicznie i to kilka razy w ciągu dnia. Grad, śnieg, słońce i ostry wiatr (przywiewa do 45 węzłów) powodują, że trzeba bardzo uważać. 24 lutego stajemy w Ushuaia, obok stoi „Selma”. Oni płyną na Antarktydę, a my niestety kończymy, odlatujemy do Buenos Aires.

Jaki był ten rejs? Nie biliśmy rekordów, nie traktowaliśmy tego jako wyczyn, ale zrealizowaliśmy nasze marzenie sprzed 26 lat, że wrócimy. Atmosfera i nastroje były rewelacyjne – każdy z nas miał świadomość, że nawyki i problemy zostają na kei, bo tylko wtedy gra się razem i dla sprawy, co daje szansę na powodzenie. Jednego tylko nie rozumiem: dlaczego średnia wieku naszej siódemki wynosi już 60 lat?

Andrzej Kurzeja

BRACTWO ALBATROSÓW



Początek początku

Książka, którą mamy prze sobą, jest uzupełnionym wznowieniem oryginału, który powstał w 2000 roku, z okazji 25-lecia Bractwa Kaphornowców. Był dotknięty raczej znamieniem idei niż koncepcji. W pocie czoła strugaliśmy słowo i myśl. Zdzisław Pieńkawa, Grotmaszt, uzbrojony w Conrada, w swej odpowiedzialności grzmiał nam nad uszami: „Żadnego odpoczynku, dopóki robota nie będzie skończona. Pracujcie do upadłego. Po to tu jesteście”. Kazimierzowi Kołodziejowi m.in. przypadło napisać rozdział „Tak się zaczęło”. Teraz on z Ostatniej Wachtę strzeże mojej pilności.

Początek musiał przecież mieć swój prapoczątek. „Głos Wybrzeża” był wówczas redakcją prawdziwie umarynistyczną, świadomą obowiązków, jakie spoczywają na piśmie wychodzącym nad morzem. Morską załogę stanowili publicyści: Kazimierz Kołodziej, Zenon Gralak (znany także jako Adam Bard), Jerzy Model, Izabella Greczanik, Barbara Thoma i ja – Tadeusz Jabłoński (Paweł Dzianisz). Kapitan, czyli naczelny Stanisław Celichowski i jego zastępca Tadeusz Kuta serdecznie nas wspierali.

Czasy dla żeglarstwa były wtedy nie najgorsze. Naszej trójce (Kołodziej, Gralak i ja), udało się przebojem i po pokonaniu tysiąca trudności ustanowić ekskluzywną nagrodę Redakcji oraz Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej – Rejs Roku. Wręczanie żeglarskich honorów stało się w Gdańsku prawdziwie morskim świętem. Zjeżdżało doń bractwo z całej Polski, czasem i z zagranicy. Świętowaliśmy od rana – od wizyt w redakcji, kawek u naczelnego czy w dziale morskim – po późną noc, kiedy na ciemnych uliczkach rozbrzmiewały marynarskie pieśni, echa poklepywania się po ramionach, głośne przyjacielskie cmokania.

Z Kołodziejem i Gralakiem czuliśmy się dla Rejsu Roku dobrymi sternikami. Nie było więc problemu z ich wsparciem, kiedy przedstawiłem redakcji ideę założenia polskiego Bractwa Kaphornowców. A czas był szczególnie. W 1973 roku Przylądek Nieprzejednany pokonał Krzysztof Baranowski na „Polonezie”, tuż za nim „Euros” prowadzony przez Aleksandra Kaszowskiego i „Konstanty Maciejewicz” pod dowództwem



Pomysłodawcy założenia Bractwa Kaphornowców (1974). Od prawej: Tadeusz Jabłoński (Paweł Dzianisz), Zenon Gralak, Kazimierz Kołodziej

Tomasza Zydlera, W 1974 roku do tej trójki dołączyły: „Otago” Zdzisława Pieńkawy i „Copernicus” Zygmunta Perlickiego. Prawdziwa armada, razem 25 chwackich żeglarzy, wśród nich niezapomniana „pierwsza kobieta” – Iwona Pieńkawa. Jakże ich nie zgromadzić?

Kolegium redakcyjne. Nie pamiętam, jaki to był dzień 1974 roku, jaka pogoda za oknami. Pewnie dobra, skoro bez wielkiego deliberowania, przy dobrym wietrze i znanym kursie postanowiono zabrać się do roboty i skrzyknąć bractwo. I taki był początek początku, kiedy czekało mnie wiele rozmów, listów, jak przy organizacji czegoś nowego. I znowu spieszenie, coraz spieszenie. Program, recepcja, terminy, miejsce, zaproszenia, dyplomy, *Rota*, chusty, rum i bigos. A tu w Gdyni Operation Sail, pomnik Conrada – Santa Naviga! Poratuj!

Poratowała! Otworzyliśmy założycielskie zgromadzenie Bractwa Kaphornowców. Był rok 1974, 19 lipca. Urokliwa sala „Palowej” w Gdańsku przy ul. Długiej, nastrój niezwykły, przyjemne lampy, zielone świece płomykami wychwytną głowę przy głowie, także tych trzech kaphornowców polskich, którzy w 1937 roku opłynęli groźny przylądek na „Darze

Pomorza”. Tak więc budując nową tradycję naszego żeglarstwa, mogliśmy sięgnąć do jej „Darowego” źródła – zaliczyć do Bractwa na razie trzech z odszukanych kaphornowców z „Daru” jako członków honorowych.

Kiedy na dzwonie wybito cztery szklanki, serdeczne słowo powitalne wygłosił Stanisław Celichowski, redaktor naczelny „Głosu Wybrzeża”. Znakomicie wyczuł wprowadzony przezeń ton powagi, koleżeństwa, towarzyskiej zabawy żeglarskiej wybrany mistrzem ceremonii znany pisarz marynista Andrzej Perepeczko. Rozpoczął wezwaniem do uczczenia pamięci pierwszego dowódcy, który pod żaglami przeniósł polską banderę wokół przylądka Horn – kpt. Konstantego Maciejewicza. W powadze zebrani wysłuchali *Roty* Bractwa.

Wśród gości były znane autorytety świata morskiego, m.in. wybitny znawca żeglarstwa kmdr Julian Czerwiński, sekretarz generalny PZZ kpt. Wiesław Rogala, autor *Wspaniałego świata żeglarstwa* Włodzimierz Głowacki, uczestniczka TARS-72 kpt. Teresa Remiszewska, znany żeglarz polarny kpt. Dariusz Bogucki, pierwszy zdobywca Spitsbergenu kpt. Wacław Liskiewicz.

Mistrz ceremonii oddał głos Stanisławowi Ludwigowi, który przejmująco opisał grozę wód Cieśniny Drake’a i uwypuklił rangę wyczynu, jakim jest opłynięcie Hornu.

Andrzej Perepeczko zaproponował później, według bardzo starego obyczaju żeglarskiego, przewiązanie kaphornowcom żółtych chust na lewym ramieniu. Sam pasował w ten sposób kaphornowca z „Daru Pomorza” kpt. Mieczysława Abramowskiego, ten z kolei pasował na członków Bractwa swoich kolegów – kpt. Jerzego Kudzina i innych z ćwierć setki zdobywców Hornu.

Pasowani na członków Bractwa Kaphornowców otrzymali dyplomy stwierdzające, iż NN „...okazawszy niezbitą dowód, że na jachcie opłynął przylądek Horn, osiągnąwszy jego trawers... o godz. ... uzyskuje przydomek Albatros Hornu i prawo przynależności do Bractwa Kaphornowców wraz z wszystkimi przywilejami”. Jak oświadczył mistrz ceremonii, do przywilejów tych należy prawo spluwania na nawietrzną i gwizdania na pokładzie.

Znakomity nastrój zgromadzenia podnosiły przerywniki muzyczne, którymi Jerzy Wadowski przywołał stare *shanties*, pieśni żeglarzy z dawnych caphornerów.

I kolejne przemówienie, tym razem Włodzimierza Głowackiego, a Stanisław Teliga ofiarował z dedykacją książkę swego brata Leonida, na zaczątek biblioteki Bractwa.



Zygfryd Perlicki, Henryk Jaskuła i Zdzisław Pieńkawa, świeżo upieczeni laureaci Rejsu Roku

Na stół trafiły pikantne i ostre jak piekło kiełbaski oraz kubki rumu. Znowu *shanties*, gratulacje od kobiet (T. Remiszewska, J. Kaszyńska, M. Jabłońska-Knabe) dla pierwszej Polki na Hornie Iwony Pieńkawy. Nastrój wspaniały, dobry prognostyk dla przyszłości Bractwa.

I oto mistrz ceremonii zapowiedział wybory Grotmaszta (przewodniczący Bractwa); z upoważnienia Neptuna i wszystkich bóstw morza zaproponował kpt. Krzysztofa Baranowskiego. Grotmaszt, wybierany na trzy lata, ma obowiązek przynajmniej raz w roku, w porze najczęstszych opłynięć Hornu, tzn. w lutym, zwołać wszystkich członków Bractwa na towarzyskie spotkanie do Gdańska.

Kaphornowcy wstali kolejno i przez przyłożenie prawej ręki do ust (znak i pozdrowienie kaphornowców) opowiedzieli się za przedstawioną kandydaturą. Kapitan Baranowski został jednomyślnie wybrany Grotmasztem; podziękował za zaufanie, złożył deklarację. Jeszcze śpiew chóralny *Hej, żeglarzu, jeszcze niespodzianka „Palowej”* w postaci występu rewelersów, artystów Opery Bałtyckiej (J. Kusiewicz, S. Cejrowski, F. Kokot, J. Gdaniec, J. Szymański). Potem koleżeńskie serdeczne rozmowy, wspomnienia, opowieści żeglarskie, plany na przyszłość.



Pomysłodawcy powołania Bractwa Kaphornowców po latach: Zenon Gralak (drugi od lewej), Tadeusz Jabłoński (czwarty od lewej) w towarzystwie grotmaszta kontradmirala Czesława Dyrca, Miry Urbaniak, red. Aleksandra Goska (w środku), bezanmaszta kmdra Mariusza Mięsikowskiego (z lewej) (fot. K. Miłoś)

Tak to się zaczęło czterdzieści lat temu i trwa po dziś. Rok po roku, coraz liczniej, coraz serdeczniej. Towarzyszące na ogół Rejsowi Roku spotkania Bractwa Kaphornowców są może jedyną okazją do rozmów między żeglarzami z całego kraju i z Polonii, do utrwalania przyjaźni, do dyskusji o tym, co robić, żeby w przyszłości nie brakowało kandydatów na laureatów nagród Rejs Roku czy do Bractwa Kaphornowców.

A mnie postarzało się pióro od tego czasu, kiedy napisałem pierwsze słowo realizujące w Polsce ideę kaphornowską. Myślę, że warto to wspomnienie zakończyć pozdrowieniem, którego także pierwszy raz użyłem w liście-ankiecie z datą 3 października 1993 roku, a w obieg wprowadził niezapomniany Grotmaszt Zdzisław Pieńkawa – Pokłon Hornowi. Tak właśnie też nazwaliśmy tę książkę.

Paweł Dzianisz

Ceremoniał i rekwizyty Bractwa

W Bractwie Kaphornowców bardzo ważne są ceremoniał i rekwizyty. To właśnie wyróżnia nas spośród innych stowarzyszeń ludzi pielęgnujących morskie tradycje.

Żeglarze kaphornowcy zawsze uważali się za elitę w gronie ludzi morza i dlatego zrozumiała jest ich chęć wyróżnienia się spośród innych, choćby tego samego morskiego rzemiosła. Wyróżniało ich przede wszystkim to, że podejmowali najtrudniejsze wyzwania – pływanie na kraniec świata, jakim były i pozostały do dzisiaj wody wokół przylądka Horn.

Z biegiem lat, choć jeszcze nie istniało światowe ani krajowe bractwo kaphornowców, żeglarze spod znaku kaphornowego albatrosa wymyślili wiele sposobów, żeby się w tłumie morskiej braci wyróżnić, jak choćby chusty wiązane na ramieniu.

Nasze polskie Bractwo Kaphornowców rozpoczynając swoją działalność, miało więc możliwość nawiązania do tej wielowiekowej tradycji kaphornowego żeglarstwa i tę szansę w pełni wykorzystywaliśmy. Jednak od początku widać było wśród naszych braci przemożną chęć stworzenia własnego ceremoniału i własnych rekwizytów. I co ciekawe – nie jest to nigdzie zapisane i obowiązujące jako jakiś kanon. Jeśli któremuś z braci wpadł do głowy ciekawy pomysł i jeśli kapituła Bractwa uznała go za godny uwagi, natychmiast był w praktyce stosowany.

Od początku istniał pomysł wykonania ładnego znaczka Bractwa Kaphornowców. Początkowo były to znaczki według pomysłu grafika redakcyjnego Zdzisława Króla, robione w drukarni „Głosu Wybrzeża” dość prymitywnym sposobem, ale potem dorobiliśmy się znaczka wykonanego ze srebra. Przedstawia on albatrosa w locie nad Hornem. Znaczki są numerowane i każdy numer jest przypisany do konkretnej osoby. Są to więc znaczki, których nikt inny poza kaphornowcami nosić nie może.

Wiadomo, że gdy się spotyka grono kaphornowców, to zachodzi potrzeba przepłukania gardła i posilenia się czymś konkretnym. Dobry obyczaj nakazuje, aby gardło przepłukać grzonym piwem z korzeniami (kiedyś



Ważny znak przynależności – żółta chusta kaphornowa (fot. M. Chróścielewski)

też piło się grzane wino z korzeniami) i zakąsić kaphornowym bigosem. Obyczaj ten trwa nieprzerwanie od powstania Bractwa.

W trudnych okresach, na przykład w stanie wojennym działalność Bractwa, związana ściśle z imprezą organizowaną przez „Głos Wybrzeża” pod nazwą Rejs Roku, polegającą na wyborze najlepszego żeglarza roku – nie uległa zawieszeniu. Mimo zakazu zgromadzeń jakimś cudem udało się nam załatwić, że w Klubie Dziennikarza w Domu Prasy odbyła się zarówno impreza Rejs Roku, jak również doroczne spotkanie kaphornowców. Bigos kaphornowy gotowaliśmy w prywatnej redakcyjnej kuchni, zaproszeni bracia, wiedzeni instynktem, przybyli na spotkanie zaopatrzeni w piersióweczki, a trzeba pamiętać, że wtedy wódka była na kartki, a więc na wagę złota. Mimo niesprzyjającego wojennego otoczenia, impreza była udana.

W opowieści o rekwizytach nie można zapomnieć o dzwonie kaphornowym, odlanym przez sławnego polskiego ludwisarza Eugeniusza Felczyńskiego z Przemyśla, specjalnie dla Bractwa Kaphornowców, co jest poświadczane stosownym napisem na odlewie. Felczyński dwukrotnie uwzględniał propozycje „Głosu Wybrzeża”: pierwszy raz, gdy odlewał dzwon dla „Daru Pomorza” jako wielką honorową nagrodę redakcji Rejs Roku za zwycięstwo w Operacji Żagiel 1972 i drugi raz, gdy podobnej wielkości dzwon odlewał dla naszego Bractwa. Małżonkowie Felczyńscy pisa-



Ewa Skut otrzymuje czerwoną chustę (fot. K. Miłosz)

li: „Bardzo nam miło, że mogliśmy się przyczynić do upamiętnienia takich wielkich wyczynów żeglarskich, jakimi są rejsy wokół przylądka Horn. (...) Życzymy Bractwu, aby jak najwięcej ludzi szło w ślady jego członków i bohaterskimi czynami przysparzało sławy Polsce”.

Dzwon jest zrobiony ze stopu miedzi, cyny i srebra, ma bardzo piękne brzmienie, jak wszystkie dzwony z pracowni Eugeniusza Felczyńskiego. Dzwon ten ma dość burzliwe dzieje.

Przez jakiś czas ozdobił gabinet redaktora naczelnego „Głosu Wybrzeża”, ale wypożyczony był na uroczystości kaphornowe i na uroczystości wręczania nagród Rejs Roku. Niewiele brakowało, aby w czasie jednej z takich imprez został skradziony. Dzięki przypadkiem przechodzącemu bratu Kazimierzowi Kołodziejowi przyłapano dwóch oprychów, którzy ciągnęli dzwon po schodach; niechybnie wyładowałby w jakimś punkcie złomu. Redakcja „Głosu Wybrzeża” na stałe przekazała dzwon Bractwu.

Jak dawniej tak i teraz oznajmia rozpoczęcie uroczystości wręczenia nagród Rejs Roku, a jego brzmienie poprzedza także ceremoniał ślubowania nowo przyjętych członków Bractwa Kaphornowców.



Fokmaszt Bohdan Sienkiewicz dekoruje kpt. Zbigniewa Jalochę (fot. K. Miłosz)

Bardzo sympatycznym obyczajem w Bractwie Kaphornowców jest witanie się z braćmi słowami: „Pokłon Hornowi”. Proponowane były różne formy powitania, jak na przykład żeglarskie „ahoj”, „czołem albatrosie”, i wiele innych sposobów. Przywitanie słowami: „Pokłon Hornowi” początkowo wydawało się trochę sztuczne, ale zostało zaakceptowane i jest w powszechnym użyciu.

Zaszczytnym zwyczajem jest składanie wiązanki kwiatów przed tablicą w kościele św. Jakuba w Gdańsku, upamiętniającą żeglarzy zaginionych w oceanie u przylądka Horn. Kwiaty składamy także przed pomnikami Białej Wdowy i Conrada w Gdyni, na mogiłach Iwony Pieńkawy i zmarłych Grotmasztów. Przynajmniej raz do roku z okazji spotkania w Gdańsku Bractwa Kaphornowców ma miejsce taki symboliczny gest w stosunku do tych, którzy odeszli na wieczną wachtę.

Wiadomo, że prawdziwy żeglarz na uroczystości żeglarskie zakłada uroczysty strój – granatową marynarkę i szare spodnie. A czym ma się wyróżnić żeglarz kaphornowy? Bracia uznali, że ma się wyróżnić chustą

przepasaną na lewym ramieniu. Ustalono, że mają być dwa rodzaje chust – żółta i czerwona. Żółta za opłynięcie Hornu po raz pierwszy, czerwona za ponowne opłynięcie przylądka.

Na początku przyjmowani bracia za Grotmasztem powtarzali słowa *Roty* Bractwa Kaphornowców i to było ich ślubowanie, które upoważniało do założenia chusty. Teraz odbywa się to jeszcze bardziej uroczysto. Nowo przyjmowani bracia słowa *roty* wypowiadają kładąc dwa palce na odłamku czarnej skały z przylądka Horn. Taką samą przysięgę składają bracia, którzy otrzymują chustę po raz drugi, czyli czerwoną.

Chusta to nie jedyny rekwizyt, jaki otrzymuje nowo przyjmowany brat. Dostaje on także od Grotmaszta dyplom, który upoważnia go do tytułowania się Albatrosem Hornu.

Na początku istnienia Bractwa nowo przyjmowanym braciom wręczano także medale kaphornowe, które zawieszano na szyi. Pierwsze medale odlewane z brązu były ciężkie. Gdyby marynarz z takim medalem wypadł za burtę, to niechybnie poszedłby na dno jak z kamieniem młyńskim u szyi.

Kolejna wersja medali kaphornowych była wykonana ze skóry, a obecnie medali się nie wręcza.

Pomysłów dla uświetnienia atmosfery Bractwa Kaphornowców było wiele, nie wszystkie zostały w pełni urzeczywistnione. Jednym z takich na wpół urzeczywistnionych pomysłów jest hejnał Bractwa Kaphornowców. Skomponował go Janusz Hajdun z Polskiego Radia w Gdańsku, ale hejnał ten tylko sporadycznie był odtwarzany.

W czasie minionych lat dzięki inwencji braci kaphornowców, a w szczególności Tadeusza Jabłońskiego, Zdzisława Pieńkawy, Aleksandra Kaszowskiego, Bogdana Berggrüna i wielu innych, Bractwo Kaphornowców stworzyło swoją własną ceremonialno-obrzędową tradycję.

Kazimierz Kołodziej



Uroczystość zaprzysiężenia nowych Braci, uczestników kilku wypraw „Zjawy IV”, w Konsulacie Generalnym RP w Toronto 31 maja 2005 roku. Rotę przed kapitanem Michałem Bogusławskim w obecności Konsula Generalnego dra Piotra Konowrockiego wypowiedzieli członkowie klubu „Biały Żagiel” z Toronto: Henryk Szukiel, Tadeusz Natanek, Gerard Natanek, Leszek Stankiewicz, Jacek Kiluk, Arek Boczan, Arek Wlizio

Tawerna „Pod Wieżą”

W moich wspomnieniach ze spotkań Bractwa w tawernie „Pod Wieżą” we wdzięcznej pamięci jawi się postać naszego niezapomnianego Brata i Grotmaszta Zdzisława Pieńkawy. Gdy został Grotmasztem, uznał, że musi znaleźć jakieś miejsce, w którym w miłej żeglarskiej atmosferze Bracia będą mogli się spotykać nie tylko raz w roku, ale również co miesiąc, w umówionym dniu. Niedaleko Ratusza Głównomiejskiego, gdzie corocznie odbywało się wręczanie nagród Rejs Roku, jest restauracja „Pod Wieżą”. Tę restaurację upatrzył sobie nasz Grotmaszt jako miejsce naszych spotkań. Jej nastrojowe wnętrza i gotyckie podziemia świetnie nadawały się na miejsce spotkań nie tylko dla tych, co opłynęli Horn, ale również dla gości Bractwa. W owym czasie restauracja ta była prowadzona przez państwa Barbarę i Ka-



W tawernie „Pod Wieżą” – uroczysty toast wznosi komendant Akademii Marynarki Wojennej kontradmirał Antoni Komorowski



Doroczne spotkanie w „Restauracji Gdańskiej” (fot. K. Miłosz)

zimierza Ostajewskich. Oboje sympatycy żeglarstwa i żeglarze propozycję kapitana Pieńkawy stworzenia „Pod Wieżą” tawerny kaphornowej przyjęli bez wahania. Wzbogacony o kaphornowe pamiątki wystrój sal i podziemi tworzył wyjątkowy nastrój. Już po wejściu można było zobaczyć na oprawionych powiększonych zdjęciach prawdziwy poczet ówczesnych kapitanów kaphornowych: Krzysztofa Baranowskiego, Aleksandra Kaszowskiego, Zdzisława Pieńkawy, Zygryda Perlickiego, Dariusza Boguckiego, Henryka Jaskułę, Ryszarda Wabika, Leszka Wiktorowicza, Marka Sobieskiego, Czesława Dyrca. W pięknych podziemiach umieszczono mapy Hornu, opisy Nieprzejednanego i dzwon kaphornowy. W tak przyozdobionej sali odbywały się comiesięczne zebrania kapituły Bractwa Kaphornowców pod przewodnictwem Grotmaszta kapitana Pieńkawy. On to wymyślił prawdziwie żeglarsko brzmiące nazwy funkcji w Bractwie i wprowadził rytuał naszych spotkań. Na powitanie wypowiedane są słowa: „Pokłon Hornowi”. Akceptację dla pomysłu lub poglądu wyrażamy uderzeniami dłonią w stół.

W kaphornowej tawernie odbywały się również coroczne spotkania Bractwa w pierwszy piątek marca. Datę tę wybrano dlatego, że w tym okresie najczęściej opływano Horn. W tym dniu również wręczane są nagrody



Doroczne spotkania w „Restauracji Gdańskiej” (fot. K. Miłosz)



Rejs Roku. Na spotkaniach „Pod Wieżą” zawsze było tłoczno, bo oprócz kaphornowców przychodziło mnóstwo gości. Pamiętam dźwięk dzwonu otwierającego spotkanie, wypowiedaną za Grotmasztem *Rotę* Bractwa: „My, Członkowie Bractwa Kaphornowców, przywołując pamięć wszystkich żeglarzy...” Była to zawsze wzruszająca chwila spotęgowana gotyckim wnętrzem i dyskretnym półmrokiem. Potem następowała ceremonia przyjmowania w nasze szeregi nowych członków, którym na lewym ramieniu wiązał Grotmaszt żółtą, a zdarzało się, że i czerwoną chustę. Po ceremonii odbywało się spotkanie przy kaphornowym bigosie i piwie. Dla wszystkich był to radosny dzień, gdy mogli spotkać się z Braćmi, zwykle rok niewidzianymi.

Niestety nie ma już kaphornowej tawerny „Pod Wieżą”. Przez kilka lat spotykaliśmy się w salach „Restauracji Gdańskiej”. Też blisko Ratusza, ze stylowym wnętrzem i przemiłą obsługą. Ale... to nie była kaphornowa tawerna. W roku czterdziestolecia istnienia Bractwa uroczystość przyjęcia nowych braci, a więc wręczenie dyplomów i zawiązanie chust na ramionach przez Grotmaszta Czesława Dyrca odbyło się w Dworze Artusa w czasie uroczystości nagród Rejs Roku. Na spotkaniu towarzyskim nasi goście i my w restauracji „Club Fahrenheit” spędziliśmy miło czas, ciesząc się sobą w dobrej jak zwykle atmosferze.

Aleksander Kaszowski

Poczet Grotmasztów

J. kpt. ż.w. Krzysztof Baranowski Grotmaszt Bractwa 1974–1985

Urodził się 26 czerwca 1938 roku we Lwowie. J. kpt. ż.w., inż. elektronik – absolwent Politechniki Wrocławskiej, dziennikarz – Studium Dziennikarskie Uniwersytetu Warszawskiego, nauczyciel, krótkofalowiec (SP5AVT), filmowiec – twórca ponad 50 filmów dokumentalnych, autor kilkunastu książek o tematyce żeglarskiej i podróźniczej, m.in. *Drogi na Horn*, która miała cztery wydania (ponad 250 tys. egz.). Najpopularniejszy polski żeglarz – pierwszy, który pod białą-czerwoną banderą opłynął na jachcie przylądek Horn. Uczestnik m.in. dwukrotnych samotniczych rejsów dookoła świata:



(fot. M. Chmielewski)

- w 1972–1973 roku na jachcie „Polonez”, trasą południową wokół trzech przylądków – przy Hornie 23 lutego 1973 roku; wcześniej zaliczył transatlantyckie regaty samotnych żeglarzy TARS '72, zdobywając 12. lokatę;
- w 1999–2000 roku na s/y „Lady B”, trasą pasatową z wejściem do 20 portów.

Kapitan barkentyny „Pogoria” oraz inicjator budowy i pierwszy kapitan brygu „Fryderyk Chopin”. Prowadził m.in. także niemiecki żaglowiec pasażerski „Atlantis”. Kpt. Baranowski jest pomysłodawcą i założycielem Szkoły pod Żaglami, której działalność, rozpoczęta w latach osiemdziesiątych, z różnym nasileniem i szczęściem, trwa do dziś. Jako pierwszy

Grotmaszt Bractwa Kaphornowców sprawował władzę ponad dwie pełne kadencje (1974–1984).

Za swoją działalność został uhonorowany wieloma odznaczeniami państwowymi i honorowymi, m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, a także najwyższymi trofeami żeglarskimi: nagrodą Rejs Roku, Srebrnym Sekstantem, nagrodą Conrada, nagrodą Super Kolos.

J. kpt. ż.w. Aleksander Kaszowski Grotmaszt Bractwa 1985–1993



Urodził się 26 grudnia 1935 roku w Poznaniu. J. kpt. ż.w. (patent nr 300 z 1969 r.), mgr inż. mechanik – absolwent Politechniki Gdańskiej. Od połowy lat sześćdziesiątych związany z Bydgoszczą i... kolejnictwem, jako wieloletni dyrektor, zarządca, prezes Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego, które przeprowadził z powodzeniem przez cały okres transformacji. Inicjator powołania Sekcji Żeglarstwa Morskiego przy KKS Brda oraz budowy pełnomorskich jachtów: „Euros”, „Zentek”, „Solanus”. Kapitan wielu pionierskich rejsów na tych jednostkach, szczególnie na s/y „Euros”, głównie na akwenach północnych, m.in.: na s/y „Euros” – w 1968 roku (jako I oficer) uczestniczył w pionierskim opłynięciu Islandii, w 1970 roku poprowadził rejs przez cieśninę Pentland Firth, w 1971 roku na „Eurosie” bez silnika i samosteru samotnie dwukrotnie przeszedł Cieśninę Duńskie, w 1973 roku dowodził w słynnym wyścigu trzech polskich jachtów wokół przylądka Horn (gdzie „Euros” jako 25. jacht w historii światowego żeglarstwa zameldował się 27 lutego), w 1977 roku poprowadził „Eurosa” na Spitsbergen. Godność Grotmaszta, przyjętą w 1985 roku, sprawował przez dwie kadencje. Za jego czasów ustanowiona została honorowa Nagroda Grotmaszta „za dobrą pracę żeglarską w wyjątkowo ciężkich warunkach”,

skich rejsów na tych jednostkach, szczególnie na s/y „Euros”, głównie na akwenach północnych, m.in.: na s/y „Euros” – w 1968 roku (jako I oficer) uczestniczył w pionierskim opłynięciu Islandii, w 1970 roku poprowadził rejs przez cieśninę Pentland Firth, w 1971 roku na „Eurosie” bez silnika i samosteru samotnie dwukrotnie przeszedł Cieśninę Duńskie, w 1973 roku dowodził w słynnym wyścigu trzech polskich jachtów wokół przylądka Horn (gdzie „Euros” jako 25. jacht w historii światowego żeglarstwa zameldował się 27 lutego), w 1977 roku poprowadził „Eurosa” na Spitsbergen. Godność Grotmaszta, przyjętą w 1985 roku, sprawował przez dwie kadencje. Za jego czasów ustanowiona została honorowa Nagroda Grotmaszta „za dobrą pracę żeglarską w wyjątkowo ciężkich warunkach”,

wręczana w terminie jednoczesnym z nagrodami Rejs Roku. Jest fundatorem tablicy pamiątkowej w hołdzie żeglarzom, którzy zginęli na wodach wokół przylądka Horn, wmurowanej w kościele św. Jakuba w Gdańsku. Aleksander Kaszowski jest popularnym działaczem bydgoskiego środowiska żeglarskiego, Kapitanem Seniosem Pomorskiego Kolegium Kapitanów Jachtowych. Wychował całe pokolenia tamtejszych żeglarzy. Autor (lub współautor z śp. Z. Urbanyim) wielu książek o morzu i żegludze. Jest m.in. honorowym członkiem International Association of Cape Horners, honorowym członkiem Bractwa Kaphornowców i honorowym członkiem PZŻ, odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, wielokrotny laureat nagrody Rejs Roku.

J. kpt. ż.w. Zdzisław Pieńkawa Grotmaszt Bractwa 1993–2000

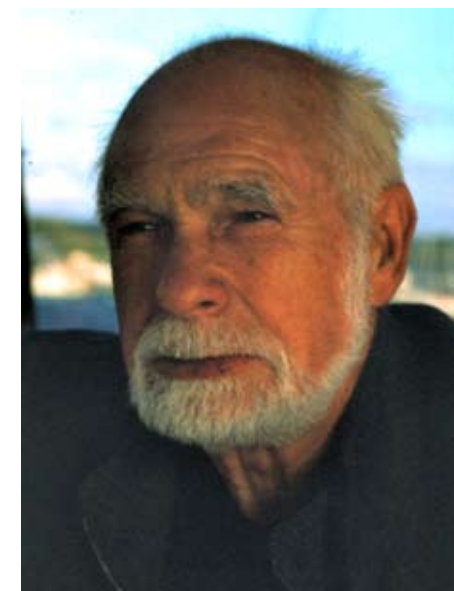
Urodził się 16 lutego 1930 roku w Otwocku. J. kpt. ż.w., inżynier-okrętowiec – absolwent Politechniki Gdańskiej, konstruktor, specjalista od bocznego wodowania dużych statków (nagroda państwowa!). W latach siedemdziesiątych pełnił wysokie funkcje dyrektorskie w polskim przemyśle okrętowym. Później był wieloletnim przedstawicielem morskich central handlowych w USA, a także najemnym kapitanem na jachtach i statkach motorowodnych na Morzu Karaibskim i Śródziemnym. W kraju pracował na rzecz wychowania kadr żeglarskich, m.in. z młodzieżą na „Pogorii”. Ojciec tragicznie, przedwcześnie zmarłej żeglarki Iwony (autorki popularnej reportażowej książki „Otago”, „Otago na zdrowie! o regatach wokółziemskich, pisał o nich także sam kpt. Pieńkawa w książce *Żeglarski maraton*). Współzałożyciel Bractwa Kaphornowców, zawsze był zaan-



gażowany w jego działalność. Czołowy inicjator udziału polskich jachtów w pierwszych międzynarodowych regatach dookoła świata wokół trzech przylądków – Whitbread Round the World Race, czyli szlakiem windjammerów 1973/1974. Na tę trasę wystartowały wówczas z Polski dwie jednostki – „Otago” i „Copernicus”. Kpt. Pieńkawa dowodził s/y „Otago” (rok budowy 1959, załoga z Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej), który przylądek Horn minął 5 lutego 1974 roku, bardzo ciężkie regaty ukończył – pomimo złamanego masztu - jako najstarsza jednostka flotylli. Zdzisław Pieńkawa przejął ster rządów w Bractwie w 1993 roku. Pełnił tę godność przez siedem lat, aż do nieoczekiwanej śmierci w 2000 roku.

J. kpt. ż.w. Dariusz Bogucki Grotmaszt Bractwa 2000–2002

Urodził się 19 grudnia 1927 roku w Warszawie. J. kpt. ż.w., okrętowiec, dr nauk technicznych – absolwent Politechniki Gdańskiej, polarnik, pisarz. Konstruktor i budowniczy wielu jednostek specjalistycznych, m.in. statku badawczo-naukowego MIR „Prof. Siedlecki”, a także jachtu „Gedania” – przygotowanego do wypraw polarnych. Jako żeglarz uczestniczył w dwunastu wyprawach oceanicznych na wody polarne – w siedmiu był kapitanem, m.in. dowodził jachtem, który jako pierwszy dotarł do Zachodniej Grenlandii powyżej 80°N od strony Spitsbergenu. Podjął – nie w pełni udaną – próbę sfinansowania Przejścia Północno-Zachodniego w podróży wokół obu Ameryk. Wtedy opłynął przylądek Horn („Gedania” 8 marca 1976 roku), dotarł też do brzegów Antarktydy. Autor licznych książek poświęconych żegludze po lodowych akwenach, podróżom, filozofii życia w drodze. Wydaną pośmiertnie autobiografię *Śladami życia* zakończył dosłownie (!) wraz z ostatnim tchnieniem...



Dariusz Bogucki był jednym z pierwszych Polaków przyjętych w poczet członków nowojorskiego The Explorer Club, należał też do Bractwa Wybrzeża, działał w Lidze Morskiej. Otrzymał wiele nagród i odznaczeń, m.in. Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, kilkakrotnie nagrodę Rejs Roku i nagrodę Conrada, a także dwukrotnie literacką nagrodę im. L. Teligi. Pierwszą żoną D. Boguckiego była znana gdańska graficzka i tłumaczka poezji hiszpańskiej Irena Kuran-Bogucka, ich dwie córki – Ewa i Katarzyna – są pisarkami i poetkami. Godność Grotmaszta Dariusz Bogucki, mianowany w 2000 roku, pełnił zaledwie przez 2 lata. Zmarł nagle 22 września 2002 roku.

Kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz **Grotmaszt Bractwa 2002–2007**

Urodził się 18 sierpnia 1937 roku w Boreczku k. Sędziszowa Małopolskiego na Podkarpaciu. Kpt. ż.w. – absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, wieloletni komendant „Daru Młodzieży”, wychowawca pokoleń oficerów marynarki. Od młodości związany z żaglowymi statkami szkolnymi, pracował na „Darze Pomorza”, awansując od instruktora po I oficera. Jednocześnie poza sezonem mustrował na statki floty PŻM, gdzie od 1978 roku – pierwszego kapitaństwa na tankowcu „Siarkopol” – dowodził największymi jednostkami handlowymi polskiej floty. W 1981 r. nadzorował budowę „Daru Młodzieży”, na którego pokładzie pozostał niemal do końca życia. Dziewiczy rejs na fregacie odbył jako kierownik nauk, aby już w następnym objąć dowodzenie. Gospodarzem „pierwszego mostku polskiej marynarki” pozostał do lata 2009 roku. Wsławił się w tym czasie wieloma brawurowymi



rejsami, szczególnie podczas regat The Tall Ship Races, w których Biała Fregata niemal zawsze zdobywała wysokie lokaty. Podczas rejsu dookoła świata – z zaliczeniem przyładka Horn 6 marca 1988 roku – szkolny żagłowiec pod dowództwem L. Wiktorowicza dokonał niezwykle przejścia pod żaglami pod znanym mostem w Sydney. Cały świat śledził to wydarzenie... Los sprawił, że w końcówce życia komendant odszedł z „Daru Młodzieży”, znalazł miejsce na pokładzie muzealnego poprzednika, jako komendant-kustosz „Daru Pomorza”. Dbał o konserwację sędziwego statku niemalże do ostatnich miesięcy życia. Komendant Wiktorowicz był niezwykle popularną postacią na Wybrzeżu i w światowym środowisku morskim. Pełnił wiele zaszczytnych funkcji, m.in. wiceprezesa Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej i Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”. Godność Grotmaszta Bractwa Kaphornowców wypełniał w latach 2000–2007. Zmarł nagle w Gdyni 24 czerwca 2010 roku.

Kadm. Czesław Dyrzc **Grotmaszt Bractwa 2007–**

Urodził się 22 stycznia 1955 roku w Przemyślu. J. kpt. ż.w., kontradmirał, komendant-rector Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Absolwent Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej (obecnie Akademii), Wydziału Nauk Geografii i Geologii Uniwersytetu w Poznaniu, wielu studiów dowódco-sztabowych MON. Przeszedł służbę na okrętach podwodnych i szkolnych Marynarki Wojennej, zdobywając kolejne szlify oficerskie. W 1982 roku odkomenderowany do nadzoru budowy ORP „Iskra II”, na kilkanaście lat związał się z tym żagłowcem, zostając w 1984 roku jego komendantem. Wielokrotnie prowadził „Iskrę II”



podczas regat The Tall Ship Races, w 1989 roku zdobywając najwyższy laur – Cutty Sark Trophy. W latach 1987–1988 zamustrował na „Dar Młodzieży” jako II oficer, by odbyć podróż dookoła świata. W kilka lat później poprowadził w rejs wokółziemski ORP „Iskrę II” – opływając po raz drugi przylądek Horn 27 listopada 1995 roku. W sumie przepłynął na okrętach i żaglowcach około 75 tys. mil morskich. W 2005 roku awansował na stopień kontradmirała. Pełnił różne funkcje dowódcze w marynarce wojennej. W 2007 roku został komendantem-rektorem Akademii Marynarki Wojennej. Jest autorem wielu publikacji naukowych z zakresu marynarki wojennej. Posiada wiele odznaczeń i medali, m.in. Pierścień Hallera oraz jest laureatem Międzynarodowej Nagrody „Conrady 2013” w kategorii Indywidualności Morskie. Grotmasztem Bractwa Kaphornowców został w 2007 roku i miłościwie panuje nadal.

Nagrody Grotmasztów Bractwa Kaphornowców

Pośród nagród Rejs Roku przyznawanych od 1970 roku nagroda Grotmaszta Bractwa Kaphornowców pojawiła się po raz pierwszy dopiero w 1985 roku. Ustanowił ją pełniący wówczas funkcję Grotmaszta kpt. Aleksander Kaszowski. Nagrodę tę odebrał kpt. Witold Sędziwy z s/y „Asterias” za rejs do Grenlandii. Na dyplomie honorowym napisano: „Za dobrą robotę żeglarską w wyjątkowo ciężkich warunkach” i odtąd taka formuła widnieje na każdym dyplomie Grotmaszta. Nie każdego roku taka nagroda była przyznawana.

Od 2007 roku nagrodę Grotmaszta stanowi plakietka sprezentowana Bractwu przez jej twórcę Mateusza Bąka, studenta ASP we Wrocławiu w 2007 roku.



Nagroda Grotmaszta przyznana kpt. Tomaszowi Cichockiemu w 2012 roku (fot. K. Miłosz)



Nagrodę Grotmaszta odbiera kpt. Cezary Bartosiewicz w asyście kpt. Zbigniewa Fiderewicza (fot. K. Miłosz)

1986 – nagrody nie przyznano;
 1987 – kpt. Bogdan Marciniak – s/y „Asterias”;
 1988 – kpt. Wojciech Jacobson – s/y „Vagabond 2”;
 1989 – kpt. Krzysztof Baranowski – s/y „Pogoria”;
 1990 – kpt. Jan Ludwig – s/y „Zawisza Czarny”;
 1991 – kpt. Kazimierz Bilyk – s/y „Polonus”;
 1992 – kpt. Wojciech Skórski – s/y „Agnessa”;
 1993 – kpt. Jan Pinkiewicz – s/y „Dar Świecia”;
 1994 – nagrody nie przyznano;
 1995 – nagrody nie przyznano;
 1996 – kmdr Czesław Dyrz – ORP „Iskra II”;
 1997 – kpt. Roman Paszke – s/y „MK Café”;
 1998 – kpt. Janusz Kurbiel – s/y „Vagabond’elle”;

1999 – nagrody nie przyznano;
 2000 – kpt. Jerzy Wąsowicz – s/y „Antica”;
 2001 – nagrody nie przyznano;
 2002 – kpt. Waław Strusiński – s/y „Alefant”;
 2003 – kpt. Jacek Waławski – s/y „Stary”;
 2004 – kpt. Przemysław Mączkowski – s/y „Politechnika”;
 2005 – kpt. Janusz Kurbiel – s/y „Vagabond’elle”;
 2006 – kpt. Janusz Słowiński – s/y „Bona Terra”;
 2007 – kpt. Janusz Słowiński – s/y „Bona Terra”;
 2008 – s/v „Dar Pomorza” z okazji 100. rocznicy wodowania jednostki w uznaniu zasług dla żeglarstwa polskiego w służbie pod białą-czerwoną banderą;
 2009 – kpt. Michał May-Majewski – s/y „Mazur”;
 2010 – inż. Zygmunt Choreń za dobrą robotę żeglarską w tworzeniu światowej floty żaglowców;
 2011 – kpt. Piotr Kuźniar – s/y „Selma Expeditions”;
 2012 – kpt. Tomasz Cichocki – s/y „Polska Miedź”;
 2013 – kpt. Cezary Bartosiewicz – s/y „Województwo Toruńskie”.

Z KAPHORNOWEGO KUBRYKA



IWONIE

*Panno Mała,
Rybo w złote pasy
Nie ma Cię dzisiaj
Chociaż pełna krasy
Tak życiu miłemu
Wychodziłaś w przelaj*

*Morze. Miłość. Modlitwa.
W morzu zatracenie
Poezja – najpiękniej
I zwykle zmęczenie*

*Znałem cię ...minuty
Stałem Tobie blisko
Nie poznałem – ślepy
Dzisiaj – klękam nisko
Świeć nam Gwiazdą
W noc ciemną
Smutnie żeglującym
Nieżywym wśród zgiełku
Wiecznie żyć mającym*

*A gdy i nam przyjdzie
Dobić już przystani
Wyjdź na naszą drogę
Cumę obłóż na niej*

*Siądziem przy Tobie blisko
Cicho, zamyśleni
Nic już nie wiedzący:
Tej smutnej Jesieni
Tej Wiosny – wiatrów kołyski
Lata – ciszy macierzy
Zimy – zimnej, lodowej
Nocy mych pacierzy
A Ty nam zaśpiewasz
A Ty nam zanucisz
I powiesz najciszej
Że już tu nie wrócisz
I dobrze tam będzie
Zejdą się chłopaki
Stare wielorybniki
Morskie wilkołaki*

*A Ty nam będziesz
Gwiazdą w nocie ciemne
I szeptać nam będziesz
Modlitwy tajemne
Za żywych na morzu
Za żywych na Ziemi
Za smutnych najsmutniej
I płakać za nimi.*

G. R. Z. (autor nieznanym)
19/20.01.1976

Polki na Hornie

Kobiety zawsze odgrywały wielką rolę w życiu społeczeństw na całym świecie. Przez wiele stuleci doceniano ich wdzięk, rozum i serce, ale tylko na lądzie i w domu. Ostatnie dziesięciolecia pokazały, że nie sprawdzają się przesady mówiące o tym, że należy unikać ich na pokładzie jachtu czy żaglowca, a brak damskiego towarzystwa zastępować kobiecymi galionami, aby odnajdywać właściwe wiatry i odganiać sztormy.

Owiany legendą przylądek Horn jest życiowym marzeniem wielu żeglarczy i podróżników, w tym również kobiet. Pierwszą Polką, która okrążyła Horn w 1974 roku, była 18-letnia Iwona Maria Pieńkawa. Wspaniała, młoda żeglarka, studentka architektury Politechniki Gdańskiej. Osoba niezwykle wrażliwa, która tę wrażliwość okazała w książce „*Otago*”, „*Otago*”, *na zdrowie*, opisującej wyprawę jachtu „*Otago*”, który brał udział w regatach okołoziemskich (dookoła Hornu) Whitbread Round the World Race. Przez wiele lat była jedyną kobietą, która należała do Bractwa Kaphornowców.

Kolejne polskie wyprawy na jachtach i żaglowcach sprawiły, że obecnie lista polskich kobiet, które okrążyły Horn, liczy blisko setki. Są to kobiety, uczestniczące zarówno w dalekich wyprawach (dookoła Ameryki Południowej lub świata, na Antarktydę), jak również w krótszych rejsach, okrążając Horn niejako przy okazji. Są też takie, które wzięły udział w dwutygodniowych rejsach zorganizowanych specjalnie po to, aby okrążyć ten sławny przylądek. Dla każdej z nich zdobycie Hornu było pewnym etapem w życiu, tak jak jest przełomowym etapem każdego rejsu w tamtych rejonach. Horn wzbudza bowiem respekt każdego.

Okrażenie Hornu, bez względu na charakter rejsu, jest zawsze trudne, gdyż odbywa się na akwenie



Iwona Pieńkawa



Od lewej: Elbieta Lisowska, Kornelia Bernaciak, Krystyna Matysek

z często zmieniającą się pogodą, stwarzającą niebezpieczne warunki do żeglugi. Stąd też żeglarstwo, tym bardziej w trudnych warunkach, z urzędu przypisywane było (i nierzadko nadal jest) mężczyznom. Wielu nadal by powiedziało, że słaba płeć nie nadaje się do żeglowania w trudnych warunkach. Jednak obecnie kobieta na jachcie to normalna sprawa. Chwała tym mężczyznom, u których w załogach obecne były kobiety! Wiadomo bowiem, że ewentualny brak siły fizycznej jest zastępowany myśleniem, planowaniem, wyszkoleniem i precyzją w działaniu.

Żeglarstwo daje bogactwo przeżyć wszystkim, którzy je uprawiają. Kobieta na pokładzie dodatkowo ubogaca rejs swoim wdziękiem, naturalnością i ciepłem. Jednak znaczenie kobiet w składzie załóg jest dużo większe. Są one również znakomicie wykształcone, pełne



Kpt. Joanna Pajkowska odbiera I nagrodę Rejs Roku 2009

empatii, z wysokim poziomem osobistej godności i umysłem otwartym na świat i wyzwania, jakie on przynosi.

Polskie żeglarki kaphornowe to Panie wybitne. Zarówno te znane, które na zawsze zapisały się na polskich kartach historii, jak również te nieznanne – anonimowe, które na co dzień możemy minąć na ulicy, gdy spieszą się do pracy lub wracają do domu. Ich zawody są różne. Jest wśród nich m.in. lekarka, architekt, muzyk, informatyk, ekonomista. Niektóre z nich to znane podróżniczki jak Monika Witkowska, czy wspaniała żeglarka regatowa Joanna Pajkowska. Jest również Polska Dama Żeglarstwa j. kpt. ż.w. Karmena Stańkowska – lekarz kardiolog z Wrocławia oraz najmłodsza, 14-letnia Polka, Agata Banach z Bydgoszczy. Była tam również Mira Urbaniak – redaktor, Joanna Szczepańska – oceanograf, Anna Bieranowska-Dobrzańska – analityk, Grażyna Panek-Sołowij – inżynier ochrony środowiska, Małgorzata Wojtaczka – speleolog. Na pokładzie polskich jachtów, które okrążyły Horn, można znaleźć również kobiety z innych krajów świata: Brazylii, Argentyny, Meksyku, Anglii, Czech, Niemiec. Najmłodszą polsko-angielską, 10-letnią dziewczyną, była Nella Gocal-Mc.Conkey. Wszystkie te znakomite kobiety, bardziej lub mniej



Ewa Skut



Karmena Stańkowska



Anna Bieranowska-Dobrzańska



Agata Banach

znane, łączy jedna pasja – żeglarstwo, miłość do przygody i poznawania tego, co nieznanne. Czasami zadaje Im się pytanie: Dlaczego właśnie żeglarstwo? To przecież niebezpieczny sport. Dla Nich to jednak zdobywanie swoich „everestów”, a czasami spełnienie dziecięcych marzeń. To One łamią stereotyp kobiety jako osoby słabej i delikatnej. Są wielkie duchem, wytrwałe i twarde, a Ich twarze ogorzałe od wiatru i słońca.

We współczesnym świecie przełamały się więc utarte do niedawna przesady o unikaniu kobiet na pokładzie. Dziś stanowią one nie tylko dobrze wyszkoloną część załogi, ale również z racji swej natury łagodzą obyczaje i przynoszą szczęście, tak jak kiedyś galiony na dziobach żaglowców.

Ewa Skut

Poczet żeglarzek polskich na Hornie

„Otago” – 05.02.1974

Iwona Pieńkawa

„Wojewoda Koszaliński” – 03.03.1982

Elżbieta Lisowska

„Iskra II” – 27.11.1995

dr Kornelia Bernaciak,

mgr Krystyna Matysek

„Fryderyk Chopin” – 22.01.1999

Patrycja Bucholc, Agnieszka

Ciechocińska, Marta Dąbrowska,

Małgorzata Gliwińska, Marta Grzywacz,

Luiza Majchrzak, Maria Mioduska,

Magdalena Pakuła, Dorota Spiker,

Hanna Stanecka, Anna Szczucka,

Agnieszka Szyszko, Magdalena

Świerczek, Agnieszka Waszczuk,

Anna Zawadzka

„Zawisza Czarny” – 25.01.1999

Dorota Obrycka

„Zawisza Czarny” – 02.02.1999

Aleksandra Trzaskowska, Mira Urbaniak

„Stary” – 29.03.2003

Monika Witkowska

„Zjawa IV” – 19.11.2003

Małgorzata Bańkowska – IV oficer

„Zjawa IV” – 02.12.2003

Małgorzata Bańkowska

„Zjawa IV” – 23.12.2003

Joanna Pajkowska – oficer wachtowy,

Agnieszka Krassowska

„Zjawa IV” – 14.01.2004

Elżbieta Lee, Lucyna Kopczyńska

„Zjawa IV” – 06.02.2004

Aneta Cybula

„Zjawa IV” – 24.02.2004

Magdalena Jabłonowska – I oficer

„Zjawa IV” – 06.03.2004

Magdalena Gutowska

„Panorama” – 18.12.2004

Alicja Pichiewicz – I oficer,

Agnieszka Papierniok – III oficer,

Agata Pospieszńska

„Panorama” – 07.01.2005

Ewa Skut – II oficer,

Alicja Pichiewicz – bosman

„Panorama” – 07.02.2005

Karmena Stańkowska – I oficer,

Dorota Zabłocka

„Panorama” 21.02.2005

Katarzyna Kaczmarzyk, Agnieszka Kuś

„Bona Terra” – 06.12.2007

Maria Felczak

„Selma Expeditions” – 29.01.2008

Małgorzata Truchan-Graczyk

„Selma Expeditions” – 14.02.2008

Ewa Skut – I oficer,

Agata Moroń – intendent

„Selma Expeditions” – 17.03.2008

Agnieszka Stróżyk-Nowak,

Lucyna Pleśniar

„Selma Expeditions” – 31.03.2008

Agnieszka Stróżyk-Nowak

„Nashachata” – 01.11.2008

Agata Grzywa

„Nashachata” – 02.12.2008

Dobrochna Reschke

„Selma Expeditions” – 02.02.2009

Ewa Skut – z-ca kapitana

„Selma Expeditions” – 27.02.2009

Anna Bieranowska-Dobrzańska

„Selma Expeditions” – 08.03.2009

Anna Bieranowska-Dobrzańska

„Selma Expeditions” – 25.03.2009

Magdalena Torzyńska,

Agnieszka Czarniecka

„Selma Expeditions” – 08.01.2010

Elizabeth Mc.Conkey, Nella Gocal-

Mc.Conkey, Magdalena Torzyńska

„Selma Expeditions” – 28.01.2010

Anna Migoń

„Selma Expeditions” – 03.02.2010

Małgorzata Wojtaczka

- „Selma Expeditions” – 17.02.2010
Małgorzata Wojtaczka
- „Selma Expeditions” – 14.03.2010
Agnieszka Kucharska – oficer wachtowy,
Joanna Kafar
- „Selma Expeditions” – 24.03.2010
Marta Brańczak, Hanna Witek,
Aleksandra Czerech
- „Selma Expeditions” – 08.04.2010
Aleksandra Czerech,
Dominika Dąbrowska,
Katarzyna Sęktas, Anna Rawska
- „Selma Expeditions” – 25.04.2010
Aleksandra Czerech,
Joanna Fiszer-Choromańska
- „Selma Expeditions” – 11.11.2010
Anna Gruszka, Berenika Dąbrowska
- „Nashachata” – 15.11.2010
Małgorzata Leśniewska,
Dobrochna Reschke, Ewa Zawada
- „Selma Expeditions” – 05.12.2010
Anna Gruszka
- „Selma Expeditions” – 03.02.2011
Ewa Skut, Aleksandra Król
- „Selma Expeditions” – 01.03.2011
Agata Kielmer
- „Selma Expeditions” – 08.03.2011
Julita Dobrowolska, Agata Kielmer
- „Selma Expeditions” – 22.03.2011
Anna Gruszka
- „Selma Expeditions” – 06.04.2011
Aleksandra Czerech
- „Panika” – 16.04.2011
Krystyna Plewik
- „Selma Expeditions” – 21.04.2011
Aleksandra Czerech
- „Polonus” – 17.11.2011
Anna Kulczak – oficer wachtowy
- „Selma Expeditions” – 27.11.2011
Agata Banach, Marta Sychowska,
Alicja Barbara Szymankiewicz
- „Selma Expeditions” – 13.12.2011
Magdalena Kopczyńska
- „Selma Expeditions” – 09.01.2012
Magdalena Zając
- „Selma Expeditions” – 13.02.2012
Grażyna Panek-Sołowij,
Małgorzata Wojtaczka
- „Selma Expeditions” – 15.03.2012
Anna Gruszka
- „Selma Expeditions” – 17.11.2012
Justyna Jasica – z-ca kapitana
- „Selma Expeditions” – 29.12.2012
Aleksandra Sobczak,
Joanna Szczepańska
- „Selma Expeditions” – 23.01.2013
Marta Witośławska
- „Selma Expeditions” – 03.02.2013
Katarzyna Korsieko-Wójcik
- „Selma Expeditions” – 26.02.2013 i
13.03.2013
Agnieszka Nowak, Łucja Łoś
- „Selma Expeditions” – 17.11.2013
Małgorzata Truchan-Graczyk,
Anna Gruszka
- „Selma Expeditions” – 15.12.2013 i
17.12.2013
Justyna Łopata – z-ca kapitana,
Luiza Chrzanowska, Ewa Pogorzelska
- „Selma Expeditions” – 10.01.2014
i 15.01.2014
Justyna Łopata – z-ca kapitana,
oficer wachtowy), Marta Kasprzak
- „Nekton” – 22.01.2014
Małgorzata Czujko
- „Crystal” – 16.02.2014
Helena Adwent, Magdalena Piotrowska

Żeglarze Polskiego Klubu Żeglarskiego z Nowego Jorku na Hornie

Polski Klub Żeglarski w Nowym Jorku to drugi polonijny klub na ziemi amerykańskiej. Został powołany do życia w czerwcu 1990 roku. Jego założycielem i pierwszym komandorem był późniejszy kaphornowiec kpt. Grzegorz Stefaniak. W książce stanowiącej barwną kronikę klubu pisze o imponującej liczbie 20 polonijnych żeglarzy, członków klubu, którym dane było pokłonić się Hornowi.

Pierwszym naszym kaphornowcem został Stefan Bienias, który płynąc z Valparaiso do Ushuaia na „Zawiszy Czarnym” dowodzonym przez kpt. Waldemara Mieczkowskiego minął Horn w dniu 25 stycznia 1999 roku o godz. 17.30. Drugi raz dane mu było widzieć Przyładek w dniu 2 lutego o godz. 15.27 płynąc z Ushuaia do Punta Arenas.

Miesiąc później Leszek Pitula i Paweł Stróżyński płynąc z Atlantyku na Pacyfik na jachcie „Antica” pod dowództwem Jerzego Wąsowicza minęli Horn w dniu 1 marca o godz. 17.50.

Prawdziwy klubowy atak na Horn nastąpił dopiero w sezonie 2003/2004, kiedy nasz klub „opanował” „Zjawę IV”. Na pierwszy kaphornowy etap popłynęli klubowi koledzy Andrzej Gruszka i Artur Kruk. Rejs prowadził z Mar del Plata do Ushuaia. „Zjawę” dowodził w tym etapie kpt. Paweł Oska. Warunki pogodowe w końcówce rejsu były bardzo ciężkie, dopłynęli jednak. Horn ukazał im się na trawersie w dniu 19 listopada 2003 roku.

Najliczniej obsadzony przez klubowiczów był etap w styczniu 2004 roku. Kapitan Michał Bogusławski na funkcje oficerskie powołał z PKŻ Jurka Kołakowskiego i Alfreda Brodzińskiego. Członkami załogi byli klubowicze: Marcel Hovra, Lucyna Kopczyńska, Marek Kopczyński, Elżbieta Lee, Patrick Lee i Ryszard Stasiak. Pozostali to trójka żeglarzy z Kanady, oficerowie Kazimierz Maucy i Gerard Natanek oraz załogant Tadeusz Natanek. „Zjawa IV” dopływa do Hornu w dniu 14 stycznia 2004 roku. Pogoda w tym dniu sprzyjała żeglarzom, którzy w dwóch rzutach pontonem

dopłynęli na wyspę Horn. Ten etap przeszedł do historii polskiego żeglarstwa, gdyż w dniu 22 stycznia 2004 roku jego załoga jako pierwsza polska załoga dopłynęła na jachcie i dotknęła stopami stałego lądu Antarktydy!

Następny rejs „Zjawy” na wody Hornu rozpoczął się 3 lutego 2004 roku. W skład załogi weszli członkowie Polskiego Klubu Żeglarskiego: Rafał Biernacki, Krzysztof Sierant i Wiesław Strózek. Rafał Biernacki pełnił funkcję pierwszego oficera. Jak zanotowano w dzienniku jachtowym, w dniu 6 lutego o godz. 14.00 jacht osiągnął trawers Hornu. Załoga dopłynęła bliżej wyspy i od strony zawietrznej udało im się w dwóch grupach zejść na ląd. Pobyt na lądzie dla każdej grupy na najdalej wysuniętym na południe cyplu Ameryki trwał niespełna godzinę.

Ostatnim, który pokłonił się Hornowi w 2004 roku, był pełniący funkcję oficera klubowicz Grzegorz Stefaniak. Ten etap prowadził z Ushuaia poprzez Horn do Buenos Aires. Załoga „Zjawy” w ciężkich warunkach sztormowych minęła trawers Hornu w dniu 6 marca 2004 roku o godz. 18.30. Następnie po zwrocie wzięła kurs na Falklandy, skąd poprzez Urugwaj dopłynęła do Buenos Aires.

Nie był to jednak koniec kaphornowych rejsów członków klubu. W 2007 roku pojawiła się następna szansa. „Selma Expeditions” rozpoczęła swoją przygodę z Hornem. Na etap bardzo ambitny zgłosili się członkowie klubu: Janusz Kędziński, Tomek Białkowski i Ryszard Poźniak. Plan zakładał przejście przez Cieśninę Magellana do Punta Arenas i od strony Pacyfiku minięcie Hornu lewą burtą. Niestety warunki pogodowe, drobne i większe awarie nie pozwoliły na jego realizację. Zmieniono plan i „Selmie” przy naprawie ciężkiej sztormowej pogodzie udało się wyjść na otwarte wody pod Hornem. Dochodzą do Hornu 15 grudnia o godz. 18.00. Tradycyjny „pokłon Hornowi” i ruszają do Puerto Williams, a następnie do Ushuaia. Rejs kończy się dla nich 23 grudnia 2007 roku. Niektórym udaje się na święta dotrzeć do domów.

We wszystkich etapach zarówno „Zjawy” jak i „Selmy” uczestniczył – przebywając na lądzie – Robert Krasowski, który prawie codziennie dostarczał nam prognozy pogody. Gdyby nie on, życie żeglarzy narażone by było na większe niebezpieczeństwo.

Grzegorz Stefaniak

Kaphornowiec Joseph Conrad



Joseph Conrad

Joseph Conrad, autor wielu powieści zaliczanych do światowej klasyki marynistycznej (dla przykładu: *Zwierciadło morza*, *Murzyn z załogi „Narcyza”*, *Tajfun*, *Smuga cienia*, *Lord Jim*), był z zawodu marynarzem. W liście do K. Waliszewskiego z 5 grudnia 1903 roku powie:

„Życie moje marynarskie, chociaż kierowane głównie ciekawością (a także czystym zamiłowaniem do rzemiosła) odbyłem porządnie, zdając wszystkie egzaminy, które zdać wypadało, zdobywając sobie (w mojej skromnej sferze) uznanie od ludzi, którzy z pewnością nie z rozrzewnieniem świadczyli o mnie jako o »dobrym marynarzu i godnym zaufania oficerze okrętu«. W dość ciężkich przeprawach, zdaje mi się, że tradycjom wybranego zawodu zawsze wierny byłem”.

W *Ze wspomnień – przedmowa bez ceremonii* uwypuklił sens swego marynarskiego życia: „Dojrzewałem na morzu, wśród szczególnych warunków morskiego życia, i mam specjalny pietyzm dla tej fazy mojej przeszłości; bowiem skupione w niej wrażenia były żywe, jej zew bezpośredni, a wymagania tego rodzaju, że mogłem im sprostać z właściwym młodemu wiekowi uniesieniem i siłą. (...) Nic więc dziwnego, że w moich dwóch wyłącznie morskich książkach, w *Murzynie z załogi „Narcyza”* i *Zwierciadle morza*, a także w kilku krótkich opowieściach z morskiego życia, np. w *Młodości* i *Tajfunie*, usiłowałem z nieledwie synowskim szacunkiem odtworzyć życie drgające w wielkim świetle wód, w sercach prostych ludzi, którzy od wieków wędrują po jego pustych obszarach, a także oddać to coś żywego, co zdaje się tkwić



Pomnik Josepha Conrada w Gdyni
(ze zbiorów Pawła Dzianisza)

w okrętach – dziele ludzkich rąk i przedmiocie ludzkiej pieczołowitości”.

Conrad był kaphornowcem, jeśli nie pierwszym Polakiem (bo można przypuszczać, że Polacy pływali także w załogach kaphornowych statków wcześniej), to pierwszym znanym z nazwiska polskim kaphornowcem.

Zdzisław Najder w swej conradowskiej summie (*Życie Conrada Korzeniowskiego*) widzi Conrada na „Duke of Sutherland” (1879), a więc dokładnie przed 120 laty w rejsie z Sydney wokół Hornu, dodając: „jak się zdaje”. Niewątpliwie natomiast jest jego opłynięcie Hornu na „Loch Etive” (1881). Jerry Allen wspomina o dwu opłynięciach Conrada wokół Hornu. Byłby więc Conrad nosicielem naszej czerwonej chusty.

Józef Miłobędzki w poświęconym Conradowi marynarzowi tomie szkiców (*Conrad w żeglarskiej kurcie*) przyjmuje, że właśnie na „Duke of Sutherland” wokół przylądka Horn

Conrad doświadczył wszystkich trudów związanych z pracą na żaglowcu.

Andrzej Braun w szkicu *Conrad żeglarz* (w tomie *Szkoła Conrada*) przyjmuje obie kaphornowe wyprawy Conrada – na „Duke of Sutherland” i na „Loch Etive”, przy czym dodaje, że właśnie w tym pierwszym rejsie Conrad zaznał wszelkiego żywiołu, doświadczył całej nędzy, brutalności oraz prymitywizmu marynarskiego bytowania, wchłonął całą prozę mordęgi na samym dnie (owo „dno” piekła było często na szczytach masztów i rejach marsli), ale wtedy to i stamtąd wyniósł ową głęboką więź, współczucie i solidarność z ludźmi z forkasztelu, która umożliwiła mu skreślenie najgłębszych kart *Murzyna z załogi „Narcyza”*. Okazał się wytrwały, choć często na granicy załamania. I to były chyba lata największej próby, jeśli chodzi o znajomość żeglarskiego zawodu.

Przypominając kaphornową przeszłość Conrada nie zapominamy, że znakomity pisarz, jak nikt inny, uzmysłowił światu wartości i sens marynarskich cnót, z wiernością i poczuciem obowiązku na czele.

Paweł Dzianisz

Kaszubski kapelan

W coraz głębszym cieniu pogrążają się heroiczne czasy żeglugi. Zaciemnia się pamięć o nich, odchodzą w coraz dalszą przeszłość. Czasem tylko jeszcze odżywają pod piórem pisarzy uprzytomniających, jak długa była sztafeta pokoleń, które przekazywały sobie kolejno doświadczenia i pamięć o niewyobrażalnie trudnych rejsach pod żaglami wokół nieprzejednanego przylądka Horn.

Franciszek Fenikowski w *Przytułku Świętego Jakuba* wskrzesza sylwestrowy wieczór, w którym to trzynastu starych okrętników z przytułku opodal gdańskiego, sędziwego kościoła na Łagiewniczej Grobli skupiło się w „Bractwo tych, co opływali Horn” i snuło mrozące krew w żyłach opowieści. Augustyn Necel w *Haftowanej Banderze* przywołuje z przeszłości „Helene”, na której Henryk Długi krzyknął do Budzisa, Gojki i Skoczka: „Skalista wysepka przed nami! To przylądek Horn!”

Iluż to kaszubskich okrętników opłynęło w sztormach i zamieciach ów szalony przylądek? Necel wskrzesza także w swych *Rewianach* Krefta i Balasza, ale Rewa – owo kaszubskie gniazdo śmiałych żeglarzy – wysyłała na oceany całe pokolenia ludzi spod żagli.

Rwie się wielka sztafeta, ale tradycje jeszcze nie przebrzmiały, pałeczkę przejmują żeglarze jachtowi, nie mniej śmiali od rewskich okrętników.

Co roku na przełomie lutego i marca zbiera się w Gdańsku założone w 1974 roku z inicjatywy „Głosu Wybrzeża” Bractwo Kaphornowców.

W tym gronie godna uwagi jest grupa seniorów, członków honorowych, którzy jako pierwsi w morskiej współczesności pod polską banderą w 1937 roku (dokładnie 1 marca) opłynęli Horn na pokładzie „Daru Pomorza”. Odszukano ich pierwotnie trzech – zjawili się w 38. rocznicę pamiętnego pokonania Hornu w sobotę 1 marca 1975 roku, na pierwszym pozałożycielskim zgromadzeniu Bractwa Kaphornowców. Trzech weteranów.

Na drugim zgromadzeniu gdańskim pojawili się dalsi weterani kaphornowcy z „Daru Pomorza”, wśród nich chyba jedyny w tym gronie Kaszuba – ks. Wojciech Kossak-Główczewski, ówczesny kapelan.

Wojciech Kossak-Główczewski urodził się 28 marca 1904 roku w Orliku, w dawnym powiecie chojnickim, w kaszubskiej rodzinie, której przodkowie walczyli z Sobieskim pod Wiedniem. Rodzice, Jan i Franciszka z Chamier-Gliszczyńskich, gdy miał osiem lat, wysłali go do Zielonego Dworu pod Drawskiem. W 1925 roku ukończył – jak w innych latach wielu Kossak-Główczewskich i Chamier-Gliszczyńskich – gimnazjum w Chojnicach. Święcenia kapłańskie otrzymał z rąk ks. Biskupa Okoniewskiego w 1929 roku. W 1934 roku został kapelanem „Daru Pomorza”. W wydanym przez gdyńską Wyższą Szkołę Morską spisie osobowym znaleźć można w rubryce „Członkowie załogi »Daru Pomorza« 1930–1939” imię i nazwisko kapelana, bez wymienienia funkcji. Na liście obsady statku w podróży dookoła świata nazwisko Wojciecha Kossak-Główczewskiego, z objaśnieniem: kapelan – figuruje w rubryce „urzędnicy”.

Interesujący wielce jest zapis dokonany 6.01.1937 dla władz w Papeete (Tahiti). Przy nazwisku kapelana Wojciecha Główczewskiego widnieje charakterystyka objaśniająca, że zamustrował 1.09.1934 w Gdyni, wiek 32 lata, wysokość 183, waga 85. I oto mamy zarys postaci.

Osobiste drukowane wspomnienie ks. Wojciecha Kossak-Główczewskiego nie jest szerzej znane, można je tu chyba więc fragmentarycznie zacytować. Kapelan wspomina:

„Kpt. Maciejewicz, zdając sobie sprawę z niebezpiecznego cyklonu na Oceanie Indyjskim, podszedł do mnie stojącego na pokładzie i powiedział: »Uczniowie nie zdają sobie sprawy z niebezpieczeństwa, w jakim się znajdujemy. Księdzu kapelanowi mogę to powiedzieć – jest źle. Dlatego proszę zejść do kabiny i pomodlić się. Jak ksiądz wie, ja mało się modliłem. Ale ilekroć się modliłem, to do Matki Boskiej. Niech ksiądz zejdzie z pokładu i pomodli się«. Odetchnęliśmy dopiero wtedy, gdy zaczął już nas zasłaniać kontynent afrykański”.

Pyszna anegdota i w ogóle nie wiadomo, czy większym filutem okazał się być komendant „Daru Pomorza”, dyplomatycznie próbujący pozbyć się z pokładu przeszkadzającego kapelana (może i w trosce o niego), czy też sam kapelan, który tę historyjkę przytacza.

Jest w jego zatartych już czasem wspomnieniach kilka potknięć. „Dar Pomorza” wyruszał w rejs nie z Basenu Prezydenta, gdyż wcześniej przeszedł do Nabrzeża Francuskiego przy kei Dworca Morskiego w Gdyni.

Pisze też kapelan o nadejściu w przeddzień wypłynięcia w rejs dookoła świata depeszy o zaginięciu czteromasztowca „Kopenhaga”, gdy w istocie

wydarzenie ze statkiem szkolnym „København” miało miejsce w 1928 roku. A tak wspomina kapelan „swój” Horn:

„Trzecia ciężka przeprawa to przyłodek Horn. Wypłynąwszy z Tahiti spóźniliśmy się do Buenos Aires o kilka tygodni, bo tak długo przytrzymał nas sztorm na burzliwym przyłodek Horn. Horn uchodzi za najniebezpieczniejsze dla żaglowców miejsce na oceanach. Były momenty bardzo niebezpieczne, bo uporczywy wiatr spychał nas ustawicznie na skalistą wyspę. Płynąc wzdłuż Ziemi Ognistej i Patagonii musieliśmy sięgnąć po żelazny zapas żywności z łodzi ratunkowych, nie było już co jeść, bo wskutek walki z żywiołem byliśmy opóźnieni o kilka tygodni. Pewnego wieczoru, gdy płynęliśmy wzdłuż Patagonii, siedzieliśmy właśnie w mesie oficerskiej przy kolacji, gdy nagle ucichły wszelkie rozmowy przy stole.

Wszyscy struchleli. »Dar Pomorza« przechylając się z burty na burtę powracał z trudnością do poziomej pozycji. Trwało to dobrą chwilę, zanim przewrócił się na drugą burtę. Odezwał się dzwonek alarmowy. Kapitan Kosko, który pełnił służbę na pokładzie, dzwonił na alarm. Wszyscy wybiegli na pokład. Okazało się, że zerwał się nagle potężny sztorm, który bijąc w żagle nie pozwalał wracać im do pozycji wyjściowej. Wiedzieliśmy, że był to właściwy brzegom Patagonii sztorm, który nawet przy spokojnym morzu potrafił zerwać się nagle z taką siłą, że stawał się niebezpieczny. Ma ten sztorm specjalną nazwę, której po tylu latach niestety nie pamiętam”.

Kapelana miał zapewne na myśli wściekle silny wiatr spadowy „willywaw”. Zauważmy, że ksiądz kapelan nie jest najmocniejszy w terminologii morskiej, możemy go sobie jednak doskonale wyobrazić w roli przejętego opowiadacza wśród świętojakubowych okrętników. Każdy na swój sposób przeżył swój Horn.

Nadszedł rok 1939. Ksiądz Wojciech Kossak-Główczewski zgłosił się – nadal czuł się kapelanem – do Wojska Polskiego. Biskup Gawlina skierował go do 2. Korpusu Kadetów w Rawiczu. W Dowództwie Okręgu Korpusu VII wysłano go do Lwowa, gdzie już była część rawickich kadetów i 1. Korpus Kadetów. Pod Gródkiem Jagiellońskim Kossak-Główczewski dostał się do niewoli, z której zbiegł w Jarosławiu. Przedostał się na Pomorze, do rodzinnych podchojnickich stron. Przedsięwziąwszy wyprawę do tzw. Generalnej Guberni, został aresztowany przez gestapo w Kutnie. Zbiegł i stamtąd, ale został ponownie aresztowany i osadzony w więzieniu w Chojnicach. Według jego wspomnień, torturowano go tam, gdy nie chciał zdradzić miejsca ukrywania się ks. Wryczy.

Przez więzienie w Gdańsku dostał się 26 maja 1940 roku do obozu koncentracyjnego w Stutthofie, potem przeniesiono go do Sachsenhausen i Dachau. Po wyzwoleniu dostał się do Francji, gdzie był kapłanem obozu wojskowego w Miluzie i Sorgues, a potem szefem duszpasterstwa w Reims w polskich kompaniach wartowniczych. W listopadzie 1946 roku powrócił do kraju.

„Z wybrzeża polskiego ruszyłem na wojnę jako kapłan morski – wspomina – wróciłem na ukochane wybrzeże polskie jako »proboszcz morski«, mianowany przez nowego ordynariusza diecezji proboszczem w Jastarni. W grudniu 1945 roku zostałem mianowany majorem”.

A potem – szczegół nie najważniejszy, ale też na swój sposób nobilitujący: 1 marca 1975 roku uzyskał tytuł „Albatrosa Hornu” w gdańskim Bractwie Kaphornowców.

Pamiętam tę chwilę. Poważny, wysoki, siwy, w jasnych okularach, z wyraźnym wzruszeniem przyjmował wiązaną mu na ramieniu przez Grotmaszta (przewodniczącego Bractwa Kaphornowców) żółtą chustę i specjalny medal z dyplomem.

Niedługo był członkiem Bractwa. Wkrótce w „Głosie Wybrzeża” ukazał się nekrolog: „Dnia 14 września 1975 roku zmarł w szpitalu w Sztumie przeżywszy lat 71 Wojciech Kossak-Główczewski, członek załogi »Daru Pomorza« w rejsie dookoła przylądka Horn, członek Bractwa Kaphornowców. Cześć Jego pamięci. Gdańsk 16.09.1975 Bractwo Kaphornowców”.

Następca kaszubskiego kapelana kaphornowca na probostwie jastarniańskim ks. Z. Bembnista na pytanie autora tego wspomnienia odpisał:

„Cóż mogę powiedzieć o zasłużonym dla parafii Jastarnia i dla Diecezji Chełmińskiej Księdzu Kan. Wojciechu Główczewskim? Znałem go krótko (od 1971 r.), należał do kapłanów starszej generacji. Był człowiekiem pracowitym, oddanym parafii i kościołowi w Jastarni. W kościele jastarniańskim są tego ślady. Był stanowczy jako administrator i duszpasterz. Kochał lud kaszubski i starał się mu służyć ze wszystkich sił. Tyle mogłem odczytać ze spotkań krótkich z nim i z obserwacji jego życia, już jako emerytowanego proboszcza Jastarni w ciągu 3 lat, tzn. od objęcia po nim parafii w 1973 roku aż do jego śmierci w 1975 roku”.

Paweł Dzianisz



(fot. Nancy Zydler)

Tom Zydler na Zachodzie

Dopiero w 2007 roku zobaczyłem przylądek Horn ponownie, raz nawet wylądowaliśmy tam z jachtu. Parę tygodni później mijałem go w drodze na południe do Antarktydy. To trzecie przejście trwa ciągle żywo w mojej pamięci, bo gdy w drodze powrotnej z Antarktydy na północ mijaliśmy blisko przylądek Horn lewą burtą, nagle pojawiła się dokładnie nad nim jasna, ze świecącym długim ogonem kometa McNaught. Zaprawdę niezapomniany widok.

Opuściłem „Maciejewicza” w Niemczech, ponieważ nie wyobrażałem sobie powrotu do komunistycznej Polski. Z powodu mojej dobrej znajomości języka angielskiego służby specjalne proponowały mi obowiązki w bazie podsłuchu jakiegoś oddziału wojskowego wywiadu. Podróż na „Maciejewicz”, popierana przez Ministerstwo Żeglugi i niosąca wartości propagandowe, na moment uratowała mnie od tego.

W czasie gdy byłem nauczycielem języka angielskiego na Uniwersytecie Łódzkim, służby bezpieczeństwa usiłowały mnie zmusić do donoszenia

na profesora z Anglii, z którym się przyjaźniłem. Pomysł ten był bez sensu, skoro spotykaliśmy się tylko sporadycznie na przyjęciach w ambasadzie brytyjskiej. Moja przyszłość w komunistycznej Polsce byłaby podła.

Po kilku miesiącach pobytu w Niemczech, gdzie pracowałem jako oficer na trawlerze rybackim łowiącym na wodach Północnego Atlantyku koło Islandii w styczniu i lutym, wyjechałem do USA, gdzie mieszkał mój wujek.

Początkowo odprowadzałem jachty dla znanej firmy Sparkman & Stephens w Nowym Jorku, a później rozpocząłem prowadzenie jachtów jako płatny kapitan. Wreszcie posiadając zawodową 500-tonową licencję Amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, razem z żoną Nancy rozpoczęliśmy pracę na dużych prywatnych jachtach, a także pływających w czarterach na Morzu Karaibskim i w Południowej Ameryce, jak również na zachodnim wybrzeżu USA aż do Kolumbii Brytyjskiej i Alaski poprzez wyspy Galapagos.

Pomiędzy tymi płatnymi zajęciami żeglowaliśmy naszym małym jachtem bez silnika „Mollymawk” do Irlandii, Szkocji, na Wyspy Owcze, do Ameryki Środkowej, Wenezueli, Hondurasu, Belize, Panamy, z wypadami na Labrador i Nową Szkocję.

W 2006 roku mieliśmy szczęście rozpocząć prowadzenie 30-metrowego jachtu „Whale Song”, który, jako zaprojektowany do ekspedycji, miał klasę lodową. Popłynęliśmy nim z Nowej Anglii na południe wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej na Falklandy, Antarktydę i kanały chilijskie. Wtedy dotarliśmy do przylądka Horn, najpierw mijając go w drodze na południe, a potem płynąc z powrotem na północ.

Dalej poprowadziliśmy „Whale Song” wzdłuż zachodniego wybrzeża obu Ameryk, aż na Alaskę i Aleuty. Potem kontynuowaliśmy żeglugę do Japonii, na Filipiny, Palau, Papuę, Nową Gwineę, Wyspy Salomona, Australię, Indonezję, Tajlandię, Adamany i przez Ocean Indyjski do Południowej Afryki, odwiedzając Sri Lankę, Malediwy i Seszele. Następnie byliśmy w Namibii, Ghanie, Gambii, Senegal, a stamtąd popłynęliśmy na Wyspy Kanaryjskie i Morze Śródziemne, gdzie jacht został sprzedany na Malcie.

W 2010 roku kupiliśmy nasz obecny jacht typu „Mason 44”, który nazwaliśmy „Frances B”. Przez ostatnie trzy lata żeglujemy nim z Północnej Florydy na Labrador i Grenlandię. Piszę i fotografuję dla nautycznych magazynów, jak „Yachting”, „Cruising World”, „Passage Maker” i inne w USA, a także dla „Yachting World” w UK.

Tom Zydler

(tłum. z angielskiego Adam Jasser)



(fot. T. Zydler)

Timszel

Jakiż wspaniały, niezwykle moment: Bernard Moitessier w okolicach Cape Horn, kiedy już pozostał mu tylko jeden konkurent, Robin Knox-Johnston na „Suhaili”, kiedy zbliżał się do niego szybko i wyraźnie, zrezygnował z dalszej rywalizacji.

„Przełożyłem rejs ku Oceanowi Spokojnemu (...) – napisze później w swej fascynującej książce *Długa droga*. – Za trudna do zniesienia była ostatnia noc, czułem jak ogarnia mnie prawdziwa choroba na myśl o powrocie do Europy. Horn zmęczył mnie fizycznie, postawa moralna stoczyła się po tej samej pochyłości i załamała się, gdy postanowiłem dać za wygraną. A przecież „lepiej było wybrać jeszcze mały wysiłek, żeby próbować zgarnąć nagrodę »Sunday Timesa«, potem znów wyruszyć od razu...”. Rzeczoną nagrodę w 1968 roku za zwycięstwo w Golden Globe Race – wyścigu

samotników non stop wokół trzech przylądków, zdobył jedyny żeglarz, który go ukończył, wspomniany już Brytyjczyk Robin Knox-Johnston. Moitessier na „Joshua” popłynął dalej i dalej, kończąc swój rejs na Tahiti po półtorakrotnym okrążeniu globu. Pozostała po nim legenda.

Urodzony w 1925 roku w Sajgonie Bernard Moitessier, autor fascynujących książek żeglarskich, stał się dla wielu żeglarzy natchnieniem. Życie jego – pomijając trudne okresy życiowe – było prawdziwym poematem morza. Człowiek, jacht i morze splotły się w nim w jedno, przenikając się wzajemnie. Mówi się o autorze znanym także u nas z doskonałych przekładów książek jako o mistyku morza, filozofie żeglarstwa.

„Czyż jednak jest rozsądne podążać do miejsca, gdzie wiadomo, że nie odnajdzie się spokoju?” – pytał Bernard Moitessier uprawiając swą wielką morską włóczęgę. Pod koniec książki *Długa droga. Samotnie między niebem i morzem*, świetnie przyswojonej polskiemu językowi przez nieodżałowanego i przecież jakby nie pożegnanego, a tak bliskiego mu ideowo Juliana Czerwińskiego – zatrzymał się Moitessier nad kwestią grzechu i odpowiedzialności, przypominając wyjęte z Biblii pojęcie hebrajskiego timszel – możesz.

„Kto wie – zastanawia się Bernard Moitessier – czy to nie najważniejsze słowo na świecie. Mówi ono, że droga jest otwarta. Przenosi odpowiedzialność na człowieka. Bo jeżeli »możesz«, to znaczy również, że »możesz nie«. (...) Wiem więc dlaczego (...) pójdę dalej aż ???”

P.D.



Małgorzata Czujko z pomorskim gryfem na Hornie (fot. Ł. Natanek)

SKOŃCZONA WACHTA



Panie, Ty wiesz lepiej aniżeli ja sam, że starzeję się
i pewnego dnia będę naprawdę stary.
Wróciłem z morza,
pozwól mi znów przyzwyczać się do nędznego życia na lądzie.
Zachowaj mnie od zgubnego myślenia,
że muszę coś powiedzieć na każdy temat i przy każdej okazji.
Odbierz mi chęć prostowania każdemu jego ścieżek na drodze życia.
Uczyni mnie poważnym, lecz nie ponurym, uczynnym,
lecz nie narzucającym się.
Szkoda mi wprawdzie nie spożytkowanych zasobów mądrości,
którymi mnie obdarzyłeś Panie,
ale Ty wiesz, że chcę na koniec życia zachować paru przyjaciół.
Wyzwól mój umysł od niekończącego brnięcia w szczegóły i daj skrzydła,
abym w lot przechodził do rzeczy.
Zamknij mi usta w przedmiocie moich cierpień i niedomagań
w miarę jak ich przybywa,
jakkolwiek rozkosz ich wyliczania staje się z biegiem lat coraz słodsza.
Nie proszę o łaskę rozkoszowania się opowieściami o cudzych cierpieniach,
ale daj mi łaskę cierpliwego ich wysłuchiwanie.
Nie śmiem Cię, o Panie, prosić o lepszą pamięć,
ale proszę o większą pokorę i mniej zachwianą pewność,
gdy wspomnienia moje wydają się sprzeczne z cudzymi.
Użycz mi chwalebnej nauki, że czasami mogę się mylić.
Nie chcę być świętym, ale zachowaj mnie w miarę miłym dla ludzi,
z niektórymi z nich naprawdę trudno wytrzymać.
Sam wiesz, Panie, że zgryźliwi starcy
to jedno ze szczytowych osiągnięć szatana.
Daj mi Dobry Boże zdolność dostrzegania dobrych rzeczy
w nieoczekiwanych miejscach i zalet w ułomnych istotach.

Autor nieznan

Rejs ku wieczności

*A na brzegu zielonym
czyjeś puste oczy
czyjeś puste ręce
czyjeś puste życie.*

(Bronisław Miazgowski,
Śmierć statku)

Wiatry na morzu niosą nas do wielu portów, w końcu też do tego
ostatniego na naszej drodze życia. Obserwując z brzegu potęgę
morskiego żywiołu, nasze myśli często mimo woli kierujemy ku ludziom,
którzy zaginęli na morzach i oceanach.

Nie mają oni grobów, na których moglibyśmy złożyć kwiaty i zapalić
znicze. Nie pozostał po nich żaden ślad na ziemi. Nie wiadomo nawet,
czy Oni umarli – a może nadal żeglują, tylko na innych, nieznanach nam
akwenach?

Stąd rodzą się legendy o okrętach-widmach z zaginionymi załogami
na pokładach.

Bolesny fakt braku mogił, jak gdyby braku potwierdzenia śmierci, zo-
stawia w naszej świadomości na wiele lat złudzenia i oczekiwania na jakiś
znak, na cud, który zdarzyć się nie może.

Jeszcze w XIX wieku wierzono, że dusze ludzi, którzy zaginęli na mo-
rzu bez obrządku pochówku i bez przyjęcia sakramentów świętych, nie
mogą być przyjęte do nieba. Dusze te miały wstępować w morskie ptaki,
mewy i albatrosy, i czekać aż do końca świata na Sąd Ostateczny. Dlatego
też marynarze nigdy nie polowali na morskie ptaki.

W ciągu dwóch tysięcy lat na dnie mórz i oceanów osiadło około
milionu statków i utonęło wiele milionów ludzi, zapewne dokładnie nikt
tego nie policzył. Największe cmentarzysko świata znajduje się przy Hor-
nie. Tylko w jednym 1905 roku rozbiły się przy Hornie 43 statki żaglowe,
15 z nich poszło na dno. „Mit Mann und Maus” – zatoneło wszystko co
żyło – jak wspomina kapitan Lehberg.

Tym wszystkim, którzy zaginęli wokół przylądka Horn, Bractwo Kaphornowców ufundowało tablicę pamiątkową w żeglarskim kościele św. Jakuba w Gdańsku, zapoczątkowując akcję pamięci o tych, których groby znajdują się w morskich głębinach. Takim symbolem jest pomnik Białej Wdowy na gdyńskim bulwarze.

Co roku nasi bracia w dniu naszego zgromadzenia pod tymi symbolami marynarskiej śmierci tradycyjnie składają wiązanki kwiatów. Każde nasze kaphornowe spotkanie rozpoczyna minuta ciszy za dusze tych, którzy zaginęli na morzu lub odeszli od nas na wieczną wachtę.

Ale nie tylko przy Hornie ginęły żaglowce. Na dnie mórz i oceanów całego świata leżą wraki zatopionych okrętów, na których zginęli marynarze, rybacy, pasażerowie i żeglarze, których ciała morza nigdy nie oddały.

Długa jest lista osób, których zabrało morze. Nie selekcjonuje ono swych ofiar ani według wieku, ani według stanu zdrowia. Giną przeważnie ludzie młodzi, w pełni sił twórczych.

Zostają osierocone tysiące rodzin, które nie mogą pochylić się nad grobami swych najbliższych i wypłakać swego smutku i rozpaczę. Sierot, które wiedzą tylko tyle, że mężowie, ojcowie i bracia wypłynęli w morze i nigdy z niego nie wrócili.

Zaginieni na morzach i oceanach żyją tylko w naszej pamięci i tak długo są wśród nas, jak długo my o Nich myślimy. Zapewne też czekają, aż dobijemy kiedyś do tej samej kei, przy której stoją od dawna zacumowane ich okręty.

Oddając hołd pamięci tym, których ciała zabrało morze, na statkach do pół masztu opuszczamy bandery, a na lądzie modlimy się za Nich przy przydrożnych krzyżach i symbolicznych tablicach lub wprost nad brzegiem morza.

Zdzisław Pieńkawa

Płynąć za marzeniem...

18 grudnia dostałem wiadomość, że Ejsmontowie odpłynęli z Puerto Deseado do Rio Gallegos. Nie zdziwiło mnie, że weszli do tego portu (który początkowo mieli ominąć – przyp. G. M.), tam bowiem zaczynają się złe wiatry i nie darmo nosi on nazwę – port upragniony.

Z Deseado do Rio Gallegos jest 289 mil, spodziewałem się więc następnym wiadomości 22–24 grudnia. Wobec ich braku, jeszcze podczas świąt, wspólnie z przyjaciółmi z argentyńskiej marynarki wojennej zaaranżowałem poszukiwania – niestety bez rezultatu. W styczniu 1970 roku udałem się samochodem wzdłuż Atlantyku, odwiedzając wszystkie porty. Na Ziemi Ognistej przepравиłem się przez Primera Angostura u wejścia do Cieśniny Magellana. Dotarłem aż do Punta Arenas, gdzie zarówno mój agent, jak i prefektura morska nic o jachcie polskim nie słyszeli. (...)

Pragnę podzielić się domniemanymi przyczynami zaginięcia jachtu „Polonia”:

1. Wady strukturalne plastikowego kadłuba – mało prawdopodobne.
2. Przyływ (odpływ), bardzo silne prądy, o których Ejsmontowie wiedzieli – mało prawdopodobne.
3. Zderzenie z innym statkiem podczas mgły, zaśnięcie sternika lub jego niedyspozycja – możliwe, ale też mało prawdopodobne wobec niewielkiego ruchu na tamtych wodach.
4. Gwałtowne przewrócenie podczas niespodziewanego sztormu czy szkwału, co mogło spowodować uszkodzenie pokładu i wlew wody do środka. Mówiono mi, jakoby maszt miał słabe zamocowanie pokładowe, nie sięgał stępki. Ejsmontowie o tym nie wspominali i osobiście w to nie wierzę. Można snuć wiele domysłów – ale pozostaje MISTERIUM. (...)

Są to fragmenty listu, jaki otrzymałam od kpt. ż.w. Wincentego Bartosiaka, polskiego armatora zamieszkałego w Argentynie, którego poprosiłam o wypowiedź, pisząc reportaż *Ginące jachty* („Ekspress Reporterów”, KAW, Warszawa 1979).

Załogę „Polonii” stanowiło trzech młodych Polaków: właściciele jachtu, wytrawni, choć wielce zwariowani i być może nieostrożni żeglarze, 29-letni bliźniacy Piotr i Mieczysław Ejsmontowie oraz niespełna 22-letni Wojtek Dąbrowski, pochodzący z rodziny od dawna osiadłej w Argentynie. Bracia kontynuowali podróż dookoła świata, rozpoczętą małutkim jachcikiem „John II”, którym przepłynęli z Europy do USA, gdzie uzyskali większą jednostkę, którą następnie przybyli do Buenos Aires. Dąbrowski, dla którego rejs „Polonią” był żeglarskim debiutem, a zarazem nagrodą za doskonałe wyniki na uniwersytecie, miał im towarzyszyć w „opętaniu” sławetnej skały. Planowali bowiem opłynięcie przylądka Horn przez Cieśninę Drake’a i powrót przez Cieśninę Magellana do Buenos Aires.

Z „Polonii”, wyposażonej w nowoczesną radiostację, nie nadano nawet lakonicznej informacji. Jacht przepadł bez śladu wraz z całą załogą...

Urodzeni w 1940 r. w Grodnie, Piotr i Mieczysław Ejsmontowie dorastali w Węgorzewie nad Mamrami. Od najmłodszych lat żeglowali po mazurskich jeziorach, ale marzyły im się oceany. Po ukończeniu szkoły podstawowej chcieli się kształcić dla morza. Próbowali szczęścia w Darłowie – nie wyszło, technikum rybołówstwa w Giżycku nie spełniło ich oczekiwań, do PSM w Gdyni nie przyjmowano bez matury, kurs marynarski, na który się w końcu zapisali – został odwołany. Zakosztowali jednak morskiej żeglugi na „Zawiszy Czarnym”, „Janku Krasickim”, „Henryku Rutkowskim”. Zdobyli dyplomy sterników morskich i niezbitą pewność, że bez morza żyć nie mogą.

Tymczasem jednak musieli powrócić do Węgorzewa, gdzie za namową ojca kolejarza podjęli pracę w kasach PKP. Wspólnie – nigdy się nie rozstawali – sprzedawali bilety na bodaj cztery pociągi, które odjeżdżały wtedy z tej małej stacyjki, czytali Londona i wymyślali trasy swoich przyszłych rejsów.

Na początek... desperacko uprowadzili jacht. We wrześniu 1959 r. przyjechali do Szczecina i wypożyczyli łódkę tamtejszego klubu LPŻ. Była to sześciometrowa jolka o nazwie „Powiew”, której całym wyposażeniem był stary kompas i jedna mapa morska. Odprawili się nią do Świnoujścia, ale w planach mieli podróż dookoła świata. Ta pierwsza z morskich wypraw szalonych bliźniaków stała się wkrótce głośna. Ejsmontowie zdołali „zmylić pogonię” straży granicznej i podczas burzliwej nocy pożeglowali na pełne morze. Cudem udało się im dopłynąć do brzegów Bornholmu, gdzie wzbudzili nie lada sensację. Wyjaśnili, że nie chodzi im o azyl. Proszą tylko o zapas jedzenia, bo prymus się przewrócił i zniszczył im zapasy

(kilogram cukru i dwa bochenki chleba), a chcą jak najszybciej kontynuować rejs.

Ciąg dalszy tej przygody jest znany – deportacja do kraju, aresztowanie, śledztwo, rozprawa przed sądem i powrót do Węgorzewa. Powołanie do wojska uchroniło ich przed kolejnymi pomysłami, ale nie na długo. Na początku lat sześćdziesiątych znów pojawili się na Wybrzeżu, gdzie udało się im zaczepić w żeglarstwie.

Zostali bosmanami na jachtach „Polonia” i „Wielkopolska”. Po raz pierwszy mieli wtedy wieść osobne życie, już niebawem jednak spotkali się w Kopenhadze, gdzie zeszli ze swoich jednostek i tym razem zostali azylantami.

Dwuletnia wyrobnicza praca w duńskich fabrykach pozwoliła im na kupno turystycznego jachciku, spektakularnie za namową mediów nazwanego „John” – dla uczczenia pamięci zamordowanego właśnie prezydenta Kennedy’ego, którego grób zamierzali odwiedzić za oceanem. Bez większych przygotowań wypuścili się w wymarzoną podróż. Ich żegluga trwała tydzień, jachcik został bowiem staranowany na Morzu Północnym przez nieuważny frachtowiec.

Było to szczęście w nieszczęściu, bo tym razem Ejsmontowie odnieśli korzyści z niemiłego zdarzenia. Dostali odszkodowanie, za które mogli kupić większy i lepszy jacht – „John II”, którym przeprawili się przez Atlantyk, aby w przeddzień Wigilii Bożego Narodzenia 1968 roku wylądować na Florydzie.

Wzbudzili sensację! Zainteresowała się nimi amerykańska Polonia, prasa i politycy (nazwa jachtu zrobiła swoje). Podejmowano ich w Waszyngtonie, spotkał się z nimi senator Edward Kennedy, protekcją otoczyli ich polonijni oficjele. W tej sytuacji sfatygowany „John II” znalazł swój port przeznaczenia w „polskiej Częstochowie” – muzeum w Doylestown, żeglarze zaś dostali prawdziwie pełnomorską jednostkę, którą nazwano „Polonia”. Uszczęśliwieni pożeglowali wzdłuż wybrzeży Ameryki na południe do miejsca swego przeznaczenia...

Henryk Wyszyński – ówczesny dyrektor Polsko-Amerykańskiego Komitetu Emigracyjnego, który wspomagał Ejsmontów w USA, tak mówił o zauroczeniu, jakiemu poddawali się młodzi ludzie, stykający się z bliźniakami: – Reprezentują oni potężny kapitał nadający się do spożytkowania przez młodzież na obczyźnie. Działają bowiem na wyobraźnię, są bohaterami, dają coś, co nie jest łatwo spotkać w dzisiejszych czasach...

Grażyna Murawska

Morze i ziemia „Latającej Ryby”

Był lipiec, atmosfera przygotowań do gdyńskiej Operacji Żagiel-1974. Umówiliśmy się telefonicznie, zjawiała się punktualnie, ubrana na ciemno – chyba lubiła tę tonację, zarówno wyróżniającą jak i skromną. Redakcyjny pokój po remoncie był nieco ogołocony ze sprzętów, na jednej tylko ścianie kilka kolorowych żeglarskich plakatów, jakiś proporzec. Wspominam o tym, bo skłonny jestem przypuszczać, że to właśnie zdecydowało o toku rozmowy, jej pulsowaniu. Teraz, po przeczytaniu książki Iwony, mogę przypuszczać, że się wówczas nie myliłem.

Iwona zdawała sobie sprawę, że wszystko, co powie, zostanie utrwalone, a przecież ani na moment – to stało się jasne po kilku zdaniach – nie przestała być sobą.

Nie była to właściwie rozmowa. Poczęstowałem ją papierosem (paliła dużo), powiedziałem jakieś zdanie, zaczęła mówić. Był wyjątkowy spokój, słońce rzucało przez okno jasną jak ekran płamę. Słuchałem jej uważnie, rzadko wtrącałem dwa, trzy słowa, milkła wówczas na chwilę, zaciągała się papierosem, spoglądała na zieleń za oknem i podejmowała swoje zwierzenie.

Mówiła:

„Sport uprawiam od dzieciństwa, pływałam nawet zawodniczo, w szkole uprawiałam lekkoatletykę i koszykówkę. No i żeglowanie. Jednak nawet cała wspaniałość żeglowania nie może wypełnić mi życia. Myślę, że tego mogę raczej oczekiwać po pracy zawodowej. Chciałabym się poświęcić reżyserii, może operatorstwu... Albo jednemu i drugiemu. I tam się w jakiś sposób potwierdzić. Skąd te zamiłowania? Piszę trochę, trochę maluję, to chyba po mamie. Stwarzać świat wyobrażeń, sytuacje, w których człowiek się nie znajdzie, ale znalazłszy się w nich, stanąłby przed koniecznością wyboru, rozstrzygnięć... Czy to nie kuszące?”

Napomknąłem pewnie coś o regatach okołoziemskich, bo dalej zanotowałem: „Udział w regatach nie był dla mnie startem do kariery żeglarskiej. Traktowałam go po prostu jako szansę doznań, przeżyć, wzbogacenia życia. Na pewno będę chciała jeszcze uczestniczyć w rejsach pełnomorskich.

Z tych samych względów. Może także rejs samotny. Dla odprężenia, dla uzyskania dystansu do nowego kawałka życia, dla dojścia do nowej linii startu. Po rejsie wszystko się odnawia. Jest to powrót do spraw najprostszych, które wydają się być nowe. Po tych wielkich regatach było tak samo. Życie na nowo. Znowu rodzinny krąg, teatr, ogródek. Wiele banalnych spraw wywołujących pierwotną radość. Jakieś ogromne przewartościowanie po tym, co przecież – mimo wszystko – przynosiło trochę zawodu i w czasie trwania wielkiej przygody, i po niej. W morzu jest ciężko, ale wszystko można znieść z myślą, że po powrocie znów zacznie się życie na utartych ścieżkach.

Na morzu istnieją proste obowiązki. Dla wszystkich. Istnieje niezależność od skomplikowanych ludzkich spraw, przyjaźń jest spontaniczna i absolutnie bezinteresowna. A tu ciągle poszukiwanie, wciąż na nowo staje się przed wyborem. Doznaje się rozterek. Po prostu tam morze, tu ziemia”.

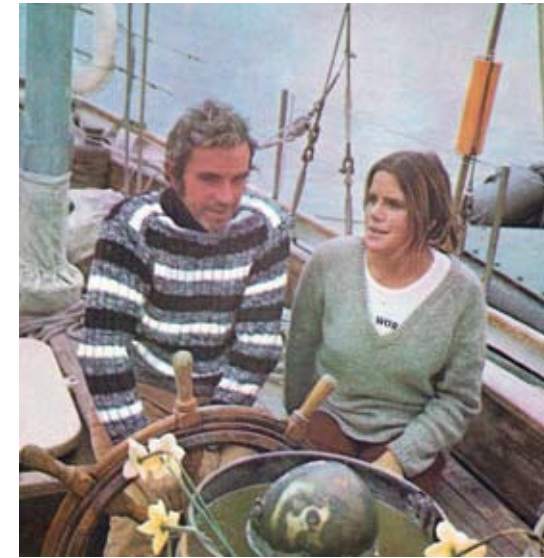
Patrząc na jej delikatną unoszącą papieros do ust rękę, musiałem coś wspomnieć o kambuzie, bo dalej zanotowałem:

„Kobieta na jachcie. To normalna sprawa. Tylko większy przydział wody, żadnych innych wyróżnień. Naturalny przyjazny stosunek załogi. Wprawdzie łączyło nas tylko żeglarstwo, ci »wspaniali mężczyźni« mieli swoje sprawy, nawet mówiliśmy nie tym samym językiem; lektury, refleksje – to była wyłącznie moja własność...”

Pomyślałem wówczas – a książka to potwierdza – że polubiła swój równikowy przydomek „Latająca Ryba”. Może intuicja ojca (bo przypuszczam, że Kapitan to wymyślił) zdołała tak trafnie określić jej naturę: zakochanej w morzu i wyrrywającej się ku nieosiągalnym przestrzeniom. Szybującej między morską głębią a słońcem.

„Żeglarstwo – mówiła dalej – daje bogactwo przeżyć, ale przecież jestem dzieckiem tego wieku, odpowiada mi jego szybkie życie, rozmach, dzianie się, tworzenie. Mam więc swoje morze i mam swoją ziemię...”

Książka Iwony Pieńkawy „Otago”, „Otago”, *na zdrowie*, najosobliwsza z żeglarskich książek, jakie znam, pozostanie, niestety, jedyną, jakże



„Latająca Ryba” Iwona Pieńkawa z ojcem
(źródło: I. Pieńkawa, „Otago”, „Otago”, *na zdrowie*)

ciekawą i piękną opowieścią o spotkaniu z wielką przygodą młodej, chłonnej, myślącej dziewczyny, żeglarskiej przyjaźni, odnajdywaniu ojca w niepowszednich okolicznościach, wszystkim najprawdziwszym, wyzbytym w tamtych warunkach nawet cienia dwuznaczności.

„Przedtem – powie Iwona – nie czułam się do końca określona, zbudowana...”

Jak grom z jasnego nieba uderzyła nas bolesna wiadomość: 31 marca 1975 roku Iwona Pieńkawa zginęła śmiercią tragiczną w wypadku samochodowym pod Kanigowem w województwie olsztyńskim. Nie ukończyła jeszcze 20 lat. Urodzona 17 kwietnia 1955 roku w Warszawie, studentka architektury Politechniki Gdańskiej, chluba polskiego żeglarstwa, nadzieja najbliższych.

W Jacht Klubie Stoczni Gdańskiej istnieje jeszcze w kartotekach Jej arkuusz z fragmentarycznym zapisem: samo tylko imię i nazwisko, data i miejsce urodzenia, adres. Miała go lada dzień uzupełnić dokładniejszymi informacjami żeglarskimi. Żeglowała od 1964 roku, uprawiała żeglarstwo regatowe na „Cadecie”, „Finnie” i „420”. Mając 16 lat została sternikiem jachtowym, była II oficerem w rejsie do NRD, stopień sternika morskiego uzyskała w wieku 18 lat. Odbyła regaty dookoła świata i stała się jedyną polską Bractwa Kaphornowców. Przygotowywała się do egzaminu kapitańskiego z przeżeglowanym stażem 36 tysięcy mil morskich.

Arkuusz ten już nie zostanie przez nią uzupełniony. Jakiż żal, żal tego wszystkiego, co mogła jeszcze osiągnąć ku naszej otusze i pożytkowi. „Latająca Ryba” jak mityczny Ikar wzniosła się ku słońcu i rozbiła na ziemi. Wśród polskich żeglarzy – jak po nim – pozostanie legenda utrwalona w tej niepowszedniej, nacechowanej wielką wrażliwością, często refleksyjnej, nierzadko poetyckiej książce, mówiącej nie tyle o „Otago” i jego udziale w najtrudniejszych regatach świata, nie tyle o wielkiej żeglarskiej przygodzie, ile o poszukiwaniu człowieczego miejsca – na morzu i na ziemi.

Żywi muszą żyć dalej. Z poczuciem bolesnej straty, z poczuciem żalu. Gdyby mogli jednak zapytać Iwonę, co myśli o młodej śmierci, cóż by im odpowiedziała? „Straszne. Odbiera możliwość poznania życia do końca, sprawdzenia się aż do krańca czasu. Błogosławione. Chroni przed klęską najdotkliwszą: niespełnieniem oczekiwań”.

Nie zapytamy. Nie odpowie. Pozostanie jednak z nami poprzez swoją książkę. Zostawiła po sobie trwałe ślad.

Paweł Dzianisz

Zdzisław Pieńkawa – Zbyszek

Był początek lat siedemdziesiątych. I sekretarz KC partii zaczął nosić smoking, na półkach sklepowych stanęła zagraniczna whisky. I na żeglarstwo, które nigdy za bardzo nie pasowało do ideologii robotniczego państwa, zaczęto spoglądać przychylniej. W prasie wybrzeżowej pojawiły się informacje o pierwszych załogowych regatach dookoła świata Whitbread Round The World Race.

To było marzenie na miarę nieprzeciętnej nastolatki. Tak więc Iwona Pieńkawa – córka – wymyśliła, a Zdzisław Pieńkawa – ojciec – zorganizował. Zbyszek – tak o nim mówili na co dzień, zawsze był dobrym organizatorem, wspominają koledzy z Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej, a poza tym był „kimś”. W klubie znaczyło to nie tylko wieloletnią funkcję kapitana sportowego, udział w pracach zarządu przy budowie przystani jachtowej i nowego basenu żeglarskiego w Górkach Zachodnich, szkolenie młodzieży, sędziowanie i niekwestionowaną pozycję żeglarską – zwycięzcy wielu, w tym międzynarodowych, regat. W Stoczni Gdańskiej kierował budową jachtów pełnomorskich klasy 144 m², a w Radzie Rozwoju Żeglarstwa Województwa Gdańskiego pracował społecznie jako przewodniczący Komisji Budowy Jednostek Sportowych. Trudno się dziwić, że wszyscy znali kapitana Pieńkawę – żeglarza.

Ale na początku lat siedemdziesiątych był Zdzisław Pieńkawa przede wszystkim „kimś” w polskim przemyśle okrętowym. Dyplom magistra inżyniera budowy okrętów Politechniki Gdańskiej szybko uzupełnił praktykami w stocznjach włoskich i jugosłowiańskich, a także praktyką w ONZ. Praca – kolejne szczeble w stoczniowej karierze projektanta i praktyka – między innymi głównego specjalisty ds. wodowania i głównego inżyniera budowy drobnicowców, zaowocowała Państwową Nagrodą Techniczną I stopnia za opracowanie bocznego – najbardziej telewizyjnego – wodowania statków na terenie Stoczni Gdańskiej. Tę nagrodę cenił w swoim życiu zawodowym najwyżej.

Kiedy w Jacht Klubie dyskutowano o możliwościach wzięcia udziału w światowym wyczynie, Zdzisław Pieńkawa już od paru lat decydował

o produkcji w polskim przemyśle okrętowym. Był dyrektorem w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego – koncernie skupiającym 31 przedsiębiorstw i ponad 62 tysiące pracowników w całym kraju. To była dobra pozycja do akceptacji pomysłu przez władze administracyjne i żeglarskie. Ale ten sam dyrektor pozostawiający stanowisko dla pogoni za oceaniczną przygodą, bo na sukces nie było szans, to już budziło mieszane uczucia, ze wskazaniem na, delikatnie mówiąc, dziwactwo. A jednak w tym momencie w hierarchii życiowej Zdzisława Pieńkawy morze zajęło pozycję pierwszą. Uzyskano więc akceptację dla udziału Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej w regatach Whitbread, ale na nowy jacht nie było szansy. Wybrał prawie dwudziestoletni, o dużej dzielności turystyczny jacht „Otago”, w którego budowie uczestniczył, i załogę złożoną z doświadczonych żeglarzy i regatowców. Córka Iwona wyblagała sobie udział. Można by pomyśleć, że jej się to należało, ale to nie są kryteria, którymi kierował się kpt. Pieńkawa. „Czytałam dziennik Kapitana. Tata osiągnął wiek męski i powinien zdawać sobie sprawę, że już się nie zmieni. Zawsze pewny siebie, optymistycznie nastawiony, prostoliniwny. Dziennik jest odbiciem jego psychiki – wszystko ułożone, jednoznaczne, zdecydowane” – tak po miesiącach wspólnej żeglugi napisała Iwona w swoim dzienniku, wydanym pośmiertnie jako książka „Otago”, „Otago”, *na zdrowie*”.

Na zdjęciach z 1974 roku na nabrzeżu Motławy stoją uśmiechnięci. „Największym zwycięstwem jest przezwyciężenie własnych słabości i lęku. I to nam się udało” – zapisał w swoich wspomnieniach kpt. Pieńkawa. A znaczyło to powrót w zdrowiu fizycznym i psychicznym, po siedmiu miesiącach rejsu, w warunkach huraganowych wiatrów dochodzących do 120 węzłów, wywrotce na Oceanie Indyjskim z utratą bezanmasztu i wyposażenia pokładowego, ukończenie regat, z których najznakomitsze jachty się wycofywały, a czterech żeglarzy zginęło, wreszcie przepłynięcie 27 122 mil morskich – wokół trzech przylądków, w tym Hornu – w czasie 203 dni i 22 godzin, co jest do dziś nie pobitym rekordem polskim na tej trasie.

Kapitan Zdzisław Pieńkawa po tych regatach ze znakomitego żeglarsza stał się, dzięki mediom, żeglarzem z pierwszych stron gazet. Życie nie pozwoliło mu jednak na długą radość z żeglarskich doświadczeń i na nowe plany. Po tragicznej śmierci córki Iwony rozpoczął paroletnią pracę jako przedstawiciel „Centromoru” i „Navimoru” w USA. Była to okazja do żeglowania na akwenach wschodniego wybrzeża Ameryki, a także do opieki między innymi nad polskimi jachtami i żeglarzami uczestniczący-

mi w Operacji Żagiel i regatach atlantyckich OSTAR. Działalność w USA przyczyniła się do ekspedycji do Polski historycznego jachtu Bohomolca s/y „Dal”, a zawarta tam przyjaźń z Władysławem Wagnerem zaprocentowała powrotem do kraju dokumentów i pamiątek z jego rejsu.

Zdzisław Pieńkawa – okrętowiec stawiał się w swojej Stoczni Gdańskiej na początku lat osiemdziesiątych, by stwierdzić, jak niewiele oczekuje się od przemysłu okrętowego, gospodarki morskiej i od niego. Pozostało więc z hobby uczynić zajęcie. Dziesięć lat pracy w charakterze, jak sam mówił, „najemnego” kapitana na jachtach motorowodnych, dało mu możliwość pływania po Morzu Śródziemnym i Karaibskim, Atlantyku i wokół zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej. To zawodowe pływanie nie zmieniło zdania, jakie miał o zawodowym żeglarstwie. Uważał, że zabija przyjemność żeglowania turystycznego i prawdziwego sportu. Zwłaszcza kiedy na przykład w wyścigach pięciu jachtów o mistrzostwo świata robi się pokaz dla mediów, a cyrk na morzu.

Przez siedem lat kpt. Pieńkawa kierował Bractwem Kaphornowców jako Grotmaszt w tym stowarzyszeniu. Wrócił też do tego, co najbardziej cenił i z czego wyrósł – szkolenia i żeglowania z młodzieżą. Doświadczenia harcerskiego i akademickiego wodniactwa z powodzeniem przeniósł na pokład „Pogorii”.

Elegancki, siwowłosy pan, jakim poznałam kapitana podczas uroczystości Rejsu Roku czy spotkań kaphornowców, budził we mnie zainteresowanie, ale i pewien respekt. Kiedy spotkaliśmy się, przez moment żeglowaliśmy i biesiadowaliśmy wspólnie na pokładach „Zawiszy Czarnego” i „Pogorii” na Wielkich Jeziorach Amerykańskich, poznałam człowieka z dużym poczuciem humoru, poliglotę i żeglarza, który nie zmienia stylu, niezależnie od tego, czy znajduje się w ekskluzywnym jachtklubie, czy w portowej tawernie. Dlatego, kiedy po powrocie z Hornu powitał mnie jako „siostrę”, mimo że formalnie nie wstąpiłam do Bractwa, czułam się mile zaskoczona i zaszczycona.

Zapytałam, czy po kilkudziesięciu latach pływania po morzach i oceanach – 150 tysiącach mil morskiej żeglugi, ma jeszcze żeglarskie marzenia?

Tak. Powłóczyć się wśród słonecznych wysp Pacyfiku... Życzę ci tego Kapitanie.

Mira Urbaniak

Dariusz Bogucki – Dziadek Mróz

Człowiek morza – żeglarz, polarnik, budowniczy statków, pisarz. Ojciec Ewy i Katarzyny – intelektualistek z niemałym już dorobkiem twórczym. Mąż śp. Ireny – artystki, poliglotki, która polskiej poezji pięknie przyswoiła twórczość Federica Garcii Lorki – i Marianny, z którą po tragicznej śmierci Ireny dzielił trudy ostatnich lat.

Dariusza Boguckiego od niepamiętnych czasów nazywaliśmy Dziadkiem Mrozem. Niewysoki, siwowłosy, o pogodnym obliczu okolonym srebrzystą brodą, był uosobieniem spokoju i równowagi. Odzywał się z rzadka, mówił cicho i z rozmysłem. A przecież nie był wolny od gorących namiętności! Miał wiele pasji: strefy polarne (które ukochał nade wszystko), żeglowność (szczególnie po lodowych akwenach bliskich krańcom ziemi), jacht „Gedania”, który sam zaprojektował, wybudował i opływał w warunkach ekstremalnych, architekturę okrętów, literaturę.

Tej ostatniej pasji oddawał się do chwili ostatniej. Śmierć bowiem dosięgnęła go po postawieniu kropki kończącej kolejną książkę – *Śladami życia*. Zawsze akuratywny, zdołał doprowadzić do końca od dawna zapowiadaną autobiografię.

„I cóż, że nie ma już białych plam na mapie świata? Że ludzie przemierzili już wszystkie morskie szlaki? Jeszcze teraz są miejsca surowe i puste jak niegdyś, a ślad pozostawiony za statkiem, wszędzie nie niknie od razu” – pisał w reportażowej książce *„Gedania” za oba kręgi polarne*.

Rzeźbił ów nikiący ślad w niezliczonej liczbie rejsów pod żaglami – przepłynął bowiem ponad 100 tysięcy mil morskich. Uczestniczył w dwunastu wielkich wyprawach oceanicznych (dowodził siedmioma). Zauroczony surowym światem Arktyki i Antarktydy, dotarł poza oba kręgi polarne, opłynął przylądek Horn, był pierwszy u wybrzeży Zachodniej Grenlandii powyżej 80 stopnia szerokości geograficznej, poprowadził pionierską polską wyprawę żeglarską na Antarktydę, podjął sfinansowanie Przejścia Północno-Zachodniego.

Wyprzedził swoją epokę – a zwłaszcza możliwości, jakie w naszym kraju były udziałem jego pokolenia – i, niestety, nie zdołał zrealizować

wszystkich zamierzeń i planów. Jednak z uporem podnosił się z kolejnych klęsk, jak na przykład w latach siedemdziesiątych zawrócenie przez władze kanadyjskie „Gedanii” z Przejścia Północno-Zachodniego czy już u schyłku XX wieku fiasko (finansowe) budowy polarnego statku wyprawowego „Polarex”, na którego kadłubie wybudowano ostatecznie jednostkę szkoleniową dla Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II”. Podejmował wciąż nowe zadania i opracowywał jeszcze śmielsze projekty.

Absolwent Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, doktor nauk technicznych (stopień naukowy uzyskał w 1968 roku), żeglarstwo traktował jak wielką, świąteczną pasję, realizowaną na dalekich oceanach.

Na co dzień, w Gdańsku, był przede wszystkim cenionym architektem statków. Odnotował na swoim koncie wiele cennych patentów, prac teoretycznych i projektów. Projektem statku naukowo-badawczego dla rybołówstwa wygrał (jako współautor) międzynarodowy konkurs, ogłoszony przez FAO. Dzięki temu budowa i eksploatacja „Prof. Siedleckiego” – w latach siedemdziesiątych uznanego za szczytowe osiągnięcie światowej techniki – przypadły polskiej stoczni i Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni.

Kapitan Bogucki najwyżej stawiał konstrukcję i budowę ukochanego jachtu „Gedania”, który nie zawiódł go w najgroźniejszych warunkach morskich, i którym zawsze szczęśliwie powracał do portu. Niestety, był też bezradnym świadkiem zniszczenia sławnej jednostki, którą armator – Jacht Klub Stoczni Gdańskiej – na całe lata pozostawił bez opieki.

Wyprawy „Gedanią” stały się tematem najbardziej znanych książek żeglarskich Dariusza Boguckiego. Być może ostatnia książka przedstawiająca osobiste życie autora w trzech płaszczyznach: rodzinnej, zawodowej i żeglarskiej, coś w tej sytuacji odmienni. Boguckiemu tematów godnych specjalnego potraktowania nie brakowało. Takim wydaje się na przykład pochodząca z ostatnich lat historia związku polskiego okrętowca ze... stuletnim jachtem pewnego Norwega. Dariusz zaprojektował i dokonał w Gdańsku przebudowy tej szacownej, historycznej jednostki, z kutra ratowniczego (oczywiście pod żaglami) na statek dydaktyczno-rekreacyjny. Nie zmieniając jego architektury!

Formalnie na emeryturze od 1993 roku, pracował zawodowo do ostatniej chwili. Zaprojektował śródlądową turystyczną łódkę za grosik o nazwie „Starsza Pani”. Szukał chętnych do budowy flotylli takich jednostek, zdolnych, bez szczególnego utrudzenia żeglarzy, pokonać wszystkie rzeki i kanały Europy. Chyba nie znalazł...

Od wczesnej młodości zawodowe i pasjonackie związki z morzem określały społeczne zaangażowanie Dariusza Boguckiego. Działał w licznych organizacjach żeglarskich, inżynierskich, naukowych, towarzyskich. Pełnił zaszczytną funkcję Grotmaszta Bractwa Kaphornowców. Był członkiem prześwietnego Bractwa Wybrzeża. Otrzymał członkostwo, jako jeden z pierwszych Polaków, nowojorskiego The Explorer Club.

Głęboki patriota, w okresie wybuchu pierwszej „Solidarności” został członkiem Komitetu Strajkowego w CTO, gdzie wówczas pracował. A następnie członkiem Komisji Zakładowej NSZZ „S” i przewodniczącym Rady Pracowniczej. Był też w latach osiemdziesiątych członkiem władz odrodzonej Ligi Morskiej.

Otrzymał wiele nagród żeglarskich – m.in. Rejs Roku i Nagrodę Conrada (1971 i 1976), literackich – Nagroda im. Teligi (1974, 1984), odznaczeń i wyróżnień.

Grażyna Murawska

Trzeci w sztafecie wspaniałych

Widzieliśmy to wszyscy. Świat – nie tylko żeglarski – wstrzymał oddech, gdy biała fregata, niosąca piramidę żagli, lekko przeszła, raczej lecąc niż płynąc, pod sławnym mostem u wejścia do portu w Sydney, wiszącego nieomal tuż nad jej masztami. Po dramatycznej ciszy rozległy się oklaski, gwizdy, okrzyki, odezwały się trąbki, werble, race. Relacje zachrypniętych z przejęcia komentatorów transmitowały najważniejsze media na sześciu kontynentach, dla milionów widzów i słuchaczy. To był zejmański majstersztyk, którego – jak dotąd – nikt nie odważył się powtórzyć. Przecież nie pierwszy, bo nieco wcześniej, w Perth, „Dar Młodzieży” dał popis precyzyjnej nawigacji, czyniąc nieprawdopodobny zwrot tuż przed burtami okrętów australijskiej Navy.

W sumie była to polska dobra robota. W podróży dookoła świata – z uroczystym cumowaniem w portach Australii, obchodzącej 200. urodziny – w drodze na przylądek Horn. Na mostku białej fregaty – przy całej ułańskiej fantazji, doskonale wiedzący co czyni – komendant Leszek Wiktorowicz. Niekwestionowany, najślawniejszy żeglarz tamtego lata na antypodach.

Urodził się na Podkarpaciu, w miejscowości Boreczek k. Sędziszowa Małopolskiego. Serdecznie związany z rodzinnymi stronami, czuł się na równi mieszkańcem Wybrzeża (szczególnie Gdyni), dokąd przybył już w roku 1952. Tu, realizując chłopięce marzenia, zdobył morskie wykształcenie i dyplom kapitana żegluga wielkiej. Tu wracał z każdej podróży pod wielkimi żaglami – pierwszej pasji całego pełnego przygód życia.

Począwszy od kandydackiego rejsu na „Darze Pomorza”, związał się zawodowo i całym sercem z białymi fregatami pod polską banderą. Instruktor, oficer pokładowy – od najniższego stopniem po godność pierwszego na „Darze Pomorza” – sięgnął na „Darze Młodzieży”, którego był także budowniczym, po zaszczyt dowodzenia. Tak znalazł miejsce na „pierwszym mostku Rzeczypospolitej”, w samym sercu „trzeciego w wielkiej

sztafecie” – po „Lwowie” i „Darze Pomorza”. Pełnił ten honor, z niewielkimi przerwami, ćwierć wieku. Dorównał stażem najwierniejszemu z wiernych – komendantowi Kazimierzowi Jurkiewiczowi.

Zauroczony żeglowaniem retro, nie zamknął się na problemy nowoczesnej floty. Był dowódcą wszechstronnym, w przerwach między letnimi kampaniami szkolnych żaglowców dowodził trampami Polskiej Żeglugi Morskiej, w tym największymi ówczesnie tankowcami. Wielokrotnie przemierzył na ich pokładach oceany, pokonując kolosalne trasy dookoła świata, między innymi wokół Przylądka Nieprzejednanego. 6 marca 1988 roku (niemal dokładnie w 51. rocznicę pierwszego polskiego opłynięcia Hornu przez „Dar Pomorza”), dowodząc „Darem Młodzieży”, nie był pod „Skałą” nowicjuszem...

Rejs trwający od września 1987 roku był trudny, Cieśnina Drake’a dała się we znaki naszym żeglarzom. Fale na styku burzliwych oceanów pokonały niejednego zejmana, zahartowanego w morskich bojach. Ale jakże inne były warunki niż na wielkim poprzedniku! Choćby komunikacyjne – natychmiast poszły w świat stosowne wiadomości. W odpowiedzi posyłały się błyskawicznie gratulacje. Odczytywano je na pokładzie pod wielką galą banderową. Strzeliły korki szampana, wytężyli siły dziennikarze – wielka trójca uczestników całego rejsu: Tony Halik, Zbyszek Urbanyi, Bohdan Sienkiewicz – dzięki którym dokumentacja tej podróży przetrwa dla pokoleń. Ważne to bardzo, bo nie ma już wśród nas wielu bohaterów tego wydarzenia, nie ma Tony’ego i Zbyszka. Nie ma Komendanta...

Leszek Wiktorowicz odszedł na wieczną wachtę 24 czerwca 2010 roku. Dwa lata wcześniej przekazał dowodzenie fregatą młodszemu następcy, wtedy też został powołany na stanowisko kustosa statku-muzeum „Dar Pomorza”. Pełnił tę funkcję niespełna dwa lata.

Hardy góral, urodzony lider, człowiek sukcesu, dowódca, szwoleżer morski, a zarazem cierpliwy wychowawca i nauczyciel, wielce aktywny organizator żeglarskich inicjatyw (wieloletni Grotmaszt Bractwa Kaphornowców), przyrównywany znaczeniem zawodowca, autorytetem, popularnością do Karola Borchardta i Kazimierza Jurkiewicza, „Trzeci (!) w Sztafecie Wspaniałych”. Mówi się o nich, że takich osób (osobistości), już nie ma i nie będzie.

Dziecko szczęścia, z wdziękiem i pysznie przyjmował laury i zaszczyty, zawsze w dobrym nastroju, uśmiechnięty, elegancki, bożyszczko kobiet, wspaniały kompan, cierpliwy nauczyciel, przyjaciel całego świata, w każ-

dej dziedzinie mógł wykazać się niebanalnymi zdobyczami. Nie osiągnął tylko sędziwego wieku.

Można spekulować, czy przyczyną było rozstanie z czynną żegluga, utrata (na krótko przed śmiercią) więzi z „Darem Pomorza”, nieznanie wcześniej uczucie samotności, odsunięcia od tego, co stanowiło sedno jego życia. Pochłonęły go i błyskawicznie powaliły ciemne demony, z którymi nie mógł i chyba nie chciał walczyć, a nie pozwolił sobie pomóc.

Po jakich akwenach dzisiaj żegluje, z kim się spotyka?...

Grażyna Murawska

Tym co odeszli



Tablica w gdańskim kościele św. Jakuba (fot. K. Miłosz)

Czas jest bezlitosny. Odeszli już na Wieczną Wachtę wszyscy, którzy w 1937 roku na „Darze Pomorza” pierwsi wśród Polaków zobaczyli Przylądek Nieprzejednany. Odchodzą już też, za swoim kapitanem Leszkiem Wiktorowiczem, uczestnicy rejsu „po wielkim kręgu” na „Darze Młodzieży”. Wśród nich moi koledzy dziennikarze: Tony Halik i Zbyszek Urbanyi. Odeszło trzech Grotmasztów. Kilku innych polskich kaphornowców

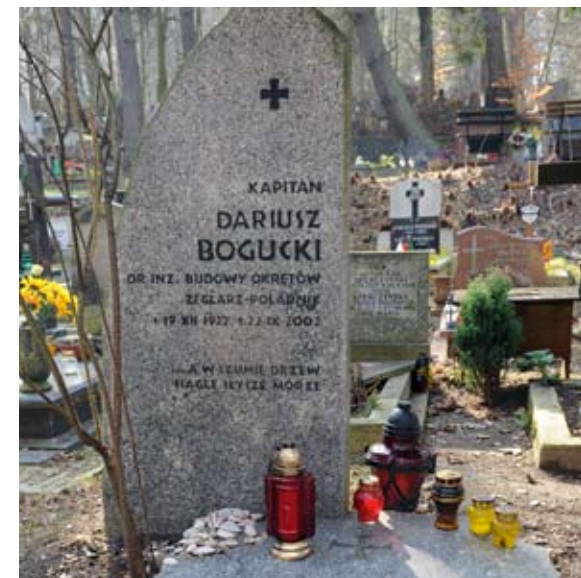


Przed tablicą w kościele św. Jakuba w Gdańsku przy ul. Wałowej (fot. K. Miłosz)

zostało na zawsze w burzliwych wodach Zatoki Drake'a. Trudno nawet wymieniać na dorocznych walnych spotkaniach Bractwa Kaphornowców wszystkich, którzy odeszli, ale o nich pamiętamy.

Zgodnie z tradycją 7 marca 2014 roku przed dorocznym Walnym Zgromadzeniem zostały złożone kwiaty na grobach byłych Grotmasztów na cmentarzu na Srebrzysku w Gdańsku: Zdzisława Pieńkawy i Dariusza Boguckiego, na cmentarzu Witomińskim w Gdyni Leszka Wiktorowicza, przed pomnikiem „Tym co nie powrócili z morza” na bulwarze w Gdyni oraz przed kaphornowską tablicą w historycznym kościele św. Jakuba Braci Kapucynów w Gdańsku przy ulicy Wałowej. Tam też tradycyjnie już została odprawiona msza święta za tych, co nie wrócili z morza, a szczególnie za tych, którzy zostali w odmętach wokół Przylądka Nieprzejednanego. Przed wiekami był to kościół przyszpitalny prowadzonego przez Fundację Szyprów Gdańskich przytułku i szpitala dla ludzi morza. Zgromadzeni modlili się do patrona Ludzi Morza i nisko się pokłonili Nieprzejednanemu (Czarnej Skale, Everestowi Oceanów, Przylądkowi Śmierci). Nie zabrakło też – co się wyraźnie czuło – dobrotliwych duchów tych, co niedawno odeszli, zabierając w krainę wieczności wspomnienie Hornu, ale pozostawiając nam swoje dzieła i wdzięczne „wypominki”.

Bohdan Sienkiewicz



(fot. K. Miłosz)



Pomnik „Tym, którzy nie powrócili z morza”, zwany Białą Wdową, na bulwarze nadmorskim w Gdyni – autorstwa Ireny Loroach (fot. K. Miłosz)

Pokonani przez morze w drodze na Horn

Mieczysław i Piotr Ejsmontowie
Wojciech Dąbrowski
Marek Radwański
Piotr Radwański

Jachty zabrane przez hornowe wody

„Polonia”
„Bona Terra”
„Nashachata”

OPERACJA ŻAGLE GDYNI 2014

15-18 SIERPNI

OPERATION
GDYNIA
SAILS

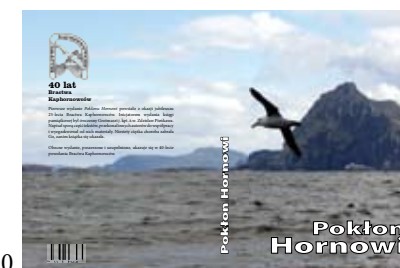
40. rocznica
pierwszego
złotu żaglowców

1974

2014



W samo południe drugiego dnia „Operation Gdynia Sails” obchody 40-lecia powstania Bractwa Kaphornowców na „Darze Pomorza” oraz promocja drugiego rozszerzonego wydania *Pokłon Hornowi* w Muzeum Miasta Gdyni o godz. 16.00



Horn w książkach polskich żeglarzy

- Baranowski Krzysztof, „Polonezem” dookoła świata, KiW, 1973.
- Baranowski Krzysztof, *Droga na Horn*, Iskry, 1974; Fundacja Szkoła pod Żaglami, 2010.
- Baranowski Krzysztof, *Samotny żeglarz*, Fundacja Szkoła pod Żaglami, 2011.
- Bogusławski Michał, *99 węzłów pod Hornem*, wyd. Michał Bogusławski, Toronto 2008.
- Cichocki Tomasz, *Zew oceanu. 312 dni samotnego rejsu dookoła świata*, Carta Blanca, 2013.
- Gallas Ewelina, Kucharczyk Andrzej, Słowiński Janusz, *Ostatni rejs „Bona Terry”*, IKA, 2010.
- Jamkowski Marcin, Waclawski Jacek, „Stary”, *młodzi i morze. Od Antarktydy do Alaski. Wyprawa wokół obu Ameryk*, Helion, 2013.
- Jaskuła Henryk, *Non stop dookoła świata*, Wydawnictwo Morskie, 1983.
- Kaszowski Aleksander, Urbanyi Zbigniew, „Eurosem” na Horn, Wydawnictwo Morskie, 1975.
- Kaszowski Aleksander, *Kaphornowa siódemka*, KAW, 1979.
- Kaszowski Aleksander, Urbanyi Zbigniew, *Polskie jachty na oceanach*, Wydawnictwo Morskie, 1987.
- Kosek Leszek, *Ze wschodu na zachód wokół Hornu*, Wydawnictwo Morskie, 1975.
- Krzepkowski Maciej, „Mariq” dookoła świata dwadzieścia lat później, Bernardinum, 2005.
- Kucharczyk Andrzej, Słowiński Janusz, Józik Tomasz, Kowalczyk Marian, *Pokonać Horn*, IKA, 2006.
- Moczydłowski Eugeniusz, *Pod żaglami i na cumach*, KAW, 1978.
- Moczydłowski Eugeniusz, *Pod żaglami do Arktyki i Antarktyki*, MAW, 1980.
- Morskim szlakiem Polonii 2010–2011*, RTW Bydgoszcz, 2012.
- Oska Paweł, *Zdążyć na Horn*, Wydawnictwo Akademickie Plus, 2004.
- Paszke Roman, *Ptaki oceanów*, Wydawnictwo Spits SA, 2001.
- Pieńkawa Iwona, „Otago”, „Otago”, *na zdrowie!*, Wydawnictwo Morskie, 1975.

- Pieńkawa Zdzisław, *Żeglarski maraton*, Wydawnictwo Morskie, 1976.
- Skut Ewa, *Pod żaglami wśród polarnych lodów*, Wydawnictwo Mapro, 2010.
- Urbaniak Mira, *Gdynia – żeglarska stolica Polski*, wyd. Mira Urbaniak „Fel”, wyd. I – 2003, wyd. II – 2012.
- Urbańczyk Andrzej, *Polski samotny jachting oceaniczny 1936–1996*, AWF, 1998.
- Wąsowicz Jerzy, *Prawdziwe wyzwanie. Dwa lata, dwa miesiące i dwa dni wokół Ameryki Południowej*, 2011.
- Witkowska Monika, *Kurs na Horn: Dziennik z rejsu*, Prószyński i S-ka, 2009.

Streszczenie

To były ważne lata w historii żeglarstwa polskiego. W roku 1973 trzy, a w roku 1974 kolejne dwa polskie jachty opłynęły przylądek Horn. W owych czasach było to zdarzenie niezwykle. Pięć jachtów jednej bandery: „Polonez”, „Euros”, „Konstanty Maciejewicz”, „Copernicus” i „Otago”, pokonały najgroźniejszy i najślawniejszy przylądek na ziemi. W lipcu 1974 roku w ramach Operacji Żagiel w Gdyni cumowały najwspanialsze żaglowce świata. To była znakomita okazja, by inicjatywa redakcji „Głosu Wybrzeża” powołania polskiego Bractwa Kaphornowców została zrealizowana. W dniu 19 lipca 1974 roku w Gdańsku 25 żeglarzy z pokładów kaphornowych jachtów i trzech weteranów z „Daru Pomorza” zostało pasowanych jako bracia założyciele na „Albatrosów Hornu”.

Nikt w roku powstania Bractwa w najśmielszych snach nie przypuszczał, jak pięknie i dynamicznie będzie się ono rozwijało. W dwudziestą piątą rocznicę Bractwa Kaphornowców polskich statków żaglowych i jachtów, które zwycięsko zmierzyły się z Hornem, było już 17, a liczba Albatrosów Hornu była bliska pięciuset. Z okazji ćwierćwiecza istnienia Bractwa wydano piękną książkę pod tytułem *Pokłon Hornowi*. Zaprezentowano w niej nie tylko strukturę organizacyjną Bractwa, ale – co najważniejsze – jego działalność i osiągnięcia. W kolejnych latach Bractwo Kaphornowców nadal prężnie działa i się rozwija. Z każdym rokiem przybywa jachtów i żeglarzy wstępujących w szeregi Bractwa. W 2014 roku, czterdziestym, jubileuszowym dla Bractwa roku, tych jachtów jest ponad trzydzieści. Od czterdziestu lat nie zmienia się praktycznie warunek przyjęcia w szeregi Bractwa, to jest okrążenia przylądka Horn od południa, w rejsie wyłącznie pod żaglami. Wykorzystując ten warunek, niektóre jachty, wybierając drogę najkrótszą i najprostszą na bazie portu Ushuaia, okrążają przylądek wielokrotnie. To jedna z przyczyn znacznego wzrostu liczby członków Bractwa Kaphornowców.

Kolejny rok jubileuszowy staje się okazją do podsumowania naszych osiągnięć. Przedstawiliśmy je w tej książce, będącej drugim, rozszerzonym wydaniem *Pokłonu Hornowi*. Wydanie to otwiera *Rota* bractwa oraz słowa

wstępne Pana Prezydenta Bronisława Komorowskiego, Zarządu Głównego PZŻ, Dyrektora Narodowego Muzeum Morskiego dr. inż. Jerzego Litwina i Grotmaszta Bractwa kontradmirała dr. inż. Czesława Dyrca. Pierwsza część to rozdział „Jest taki Przylądek”. Znajdziemy w nim wyjaśnienie tajemnicy legendy Hornu powstałej w wyniku przeżyć tych, którzy tam żeglowali, i będącej główną przyczyną zawiązywania bractw żeglarzy kaphornowych działających do dziś w wielu krajach. W kolejnych dwóch podrozdziałach „Jest taki przylądek” i „Geografia Hornu” znajdziemy wyjaśnienie przyczyn, dla których ten przylądek zyskał tak ponurą sławę, oraz historię jego odkrycia i przyczyn, dla których tak często go opływano mimo wielu tragicznych zdarzeń, zatonięć setek żaglowców i śmierci wielu tysięcy żeglarzy. To wszystko sprawiło, że Horn, zwany słusznie nieprzejezdnym, ma ogromną siłę przyciągającą, co powoduje, że wokół niego biegają trasy wielkich regat opisanych w podrozdziale „Przylądek Horn i regaty” i sprawia, że kaphornowcy łączą się w stowarzyszenia opisane w kolejnej części „Międzynarodowe Związki Kaphornowców”. Wreszcie ten rozdział kończy część nazwana „Cape Horn inaczej”. Wyjaśnia ona specyfikę różnych jakościowo kaphornowych rejsów pod polską banderą, wynikającą z zapisów naszego regulaminu. Kolejny rozdział to „Polskie żagle przy Hornie”. Znalazły się w nim relacje ze wszystkich rejsów wokół Hornu na statkach żaglowych i jachtach pod polską banderą, które przebiegały na trasach powszechnie uznanych jako kaphornowe i również część relacji z rejsów polskich jachtów, które opływały Horn w oparciu o bazę w Ushuaia.

Książka ta powstała z okazji jubileuszu polskiego Bractwa Kaphornowców. Rozdział „Bractwo Albatrosów” przedstawia jego początki w podrozdziale „Początek początku”, w kolejnych omawia „Ceremonia i rekwizyty Bractwa” oraz opisuje kultowe miejsca naszych spotkań w „Tawernie »Pod Wieżą«”. Kolejny podrozdział to „Poczet Grotmasztów” przedstawiający sylwetki wszystkich Grotmasztów Bractwa, z których trzech odeszło już na wieczną wachtę. Rozdział ten kończy podrozdział „Nagrody Grotmasztów” o znaczącym wyróżnieniu przyznawanym corocznie przez Grotmaszta. Kolejny rozdział „Z kaphornowego kubryka” zawiera różne ciekawe informacje związane z Hornem i naszym Bractwem. Między innymi znalazła się w nim opowieść o Polkach na Hornie. Wreszcie rozdział ostatni „Skonczona wachta” poświęcony jest kaphornowcom, których nie ma już wśród nas. Na końcu tego wydania czytelnik znajdzie zestaw literatury kaphornowej, w Aneksie zaś Statut i Regulamin Bractwa oraz wykaz wszystkich polskich załóg na Hornie.

Summary

Those were important years in the history of Polish sailing. In 1973 three Polish yachts sailed round Cape Horn, followed by another two in 1974. In those days this was an uncommon achievement. Five yachts under one flag: “Polonez”, “Euros”, “Konstanty Maciejewicz”, “Copernicus” and “Otago” took up the most dangerous and most famous challenge on earth. In July 1974 the finest sailing ships in the world, taking part in Cutty Sark Tall Ships Races, arrived in Gdynia. It was a great opportunity for the editors of “Głos Wybrzeża” newspaper to make their idea of a Polish Cape Horn Fraternity a reality. On 19 July 1974 in Gdańsk 25 sailors from the decks of Cape Horn yachts and three veterans from “Dar Pomorza” became the founders of the Cape Horn Albatrosses.

By that time nobody in their wildest dreams could have imagined how the fraternity would develop. In the 25th year of the Cape Horn Fraternity there were already 17 Polish sailing ships and yachts which had taken on Cape Horn and won, while the number of Cape Horn Albatrosses was almost 500. To mark the quarter of century of the Brotherhood’s existence, a beautiful book called *Pokłon Hornowi* (Love of Cape Horn) was published. This book not only detailed the structure of the fraternity, but more importantly showed its achievements and the way it worked. In the following years the Cape Horn Fraternity continued its dynamic development. Every year more sailors and yachts joined its ranks. In 2014, the 40th anniversary of the Brotherhood, there are over 30 of these yachts. The rules of entry to the fraternity have not changed for 40 years – to join you must make it round Cape Horn powered only by the wind. Some yachts choose the shortest and easiest route from the port of Ushuaia and make it round the Cape many times. This is one of the reasons for the significant increase in the membership of the Cape Horn Fraternity.

This jubilee year is an opportunity to reflect on our achievements. We have presented them in this second extended issue of *Pokłon Hornowi*. This issue opens with the fraternity’s anthem and an introduction by

President Bronisław Komorowski, the Board of Polish Yachting Association, the Director of the National Museum of the Sea Dr Jerzy Litwin and Mainmast Brotherhood Admiral Dr Czesław Dyrzcz. The first section is “There is a Cape”, in which we learn about the mysterious legends of Cape Horn from those who have sailed round it. It is these legends which lie at the root of the organizations around the world which bring together sailors who have gone round the Cape. In the following two sections, “There is a Cape” and “Geography of Cape Horn”, we find out about the reasons why this cape became so infamous, and the history of its discovery. We also find out about the reasons why people continue to sail round it in spite of numerous tragedies, involving hundreds of ships sinking and thousands of sailors losing their lives. All of this adds to the huge attraction of Cape Horn, meaning that many regattas take a route round it. These are described in the chapter “Cape Horn and Regattas”, while the fact that Cape Horn enthusiasts form associations is addressed in “International Cape Horn Associations”. Finally, this chapter ends with a section called ‘A Different View of Cape Horn’. This section looks at the specific qualities of journeys around the cape made under the Polish flag, which result from our regulations. The next chapter is “Polish Sails at Cape Horn”. This chapter describes all journeys around Cape Horn made by Polish sailing ships and yachts on routes which are traditionally recognized, as well as those who sailed round from Ushuaia.

This book was written on the occasion of the jubilee year of the Polish Cape Horn Fraternity. The chapter “Brotherhood of the Albatrosses” presents its early days in the subsection “The Beginning of the Beginning”, while the next one discusses “The Brotherhood’s Ceremonies and Props”. It also describes the Brotherhood’s meeting place, the “Tavern under the Tower”. The next subsection is “The Mainmast Fellowship”, which describes the Mainmast Brotherhood, three of whom are no longer with us. The chapter ends with “The Mainmast Awards”, which were awarded annually by the Mainmasts. The next chapter, “From a Cape Horn Forecastle” contains a variety of interesting information about Cape Horn and our fraternity. Among them is the story of Polish women at Cape Horn. Finally, the last section “The End of the Watch” focuses on Cape Horn enthusiasts who have passed away. At the end of this edition there is a list of books on Cape Horn, as well as an annex with the regulations of the fraternity and a list of all the Polish crew members who have made it round Cape Horn.

tłum. Alan Charlish

Resumen

Estos fueron años importantes en la historia de la navegación en Polonia. En 1973 tres yates polacos navegaron alrededor del Cabo de Hornos, seguidos por otros dos en 1974. En aquella época se trataba de un logro poco común. Cinco yates de una bandera: “Polonez”, “Euros”, “Konstanty Maciejewicz”, “Copernicus” y “Otago” superaron el desafío más peligroso y más famoso en la tierra. En julio de 1974 los mejores barcos de vela en el mundo llegaron a Gdynia como parte de la Operación Vela (Operacja Żagiel). Fue una gran oportunidad para realizar la iniciativa de los editores de “Głos Wybrzeża” y crear la hermandad polaca del Cabo de Hornos. En 19 de julio 1974 en Gdańsk 25 marineros de los yates del Cabo de Hornos y tres veteranos del velero “Dar Pomorza” se convirtieron como los fundadores en Albatros de Hornos (“Albatrosy Hornu”).

En el año de su fundación, nadie en sus sueños más salvajes podía imaginar cómo se desarrollaría la hermandad. En el 25 aniversario de la hermandad polaca del Cabo de Hornos ya eran 17 barcos de vela y yates polacos que victoriosamente confrontaron con el Cabo de Hornos, mientras que el número de Albatros del Cabo de Hornos era casi 500. Para marcar un cuarto de siglo de la existencia de la hermandad, un hermoso libro titulado “La adoración del Cabo de Hornos” (“Pokłon Hornowi”) fue publicado. Este libro no sólo detalla la estructura organizativa de la hermandad, pero - lo más importante - sus actividades y logros. En los años siguientes, la hermandad del Cabo de Hornos era muy activa y creciente. Cada año más barcos y marineros se unieron a las filas de la hermandad. En 2014, el 40 aniversario de la hermandad, hay más de 30 de estos yates. Las reglas de entrada a la hermandad no han cambiado desde hace 40 años- navegar alrededor del Cabo de Hornos por el sur, en el crucero a vela. Algunos yates eligen el camino más corto y más fácil desde el puerto de Ushuaia y dan la vuelta al Cabo de Hornos muchas veces. Esta es una de las razones para el aumento significativo en el número de miembros de la hermandad del Cabo de Hornos.

Otro aniversario es una ocasión para reflexionar sobre nuestros logros. Les hemos presentado en esta segunda edición ampliada de “La adoración del Cabo de Hornos” (“Pokłon Hornowi”). Esta edición se abre con el himno de la hermandad (“Rota”) y una introducción del Presidente Bronisław Komorowski, el Consejo de PZŻ, el Director del Museo Marítimo Nacional Dr. Ing. Jerzy Litwin y Grotmaszt de la hermandad, Almirante Dr. Ing. Czesław Dyrz. La primera parte es el capítulo “Hay un cabo” (“Jest taki Przylądek”). Encontramos en él una explicación del misterio de la leyenda del Cabo de Hornos resultante de la experiencia de los que navegaron allí. Es esta leyenda que se encuentra en la raíz de las organizaciones de todo el mundo que reúnen a los marineros que han dado la vuelta al Cabo de Hornos. En los próximos dos subsecciones “Hay un cabo” (“Jest taki Przylądek”) y “Geografía del Cabo de Hornos” (“Geografia Hornu”) nos enteramos de las razones por las que este cabo se hizo tan famoso, y la historia de su descubrimiento. También nos enteramos de las razones por qué las personas siguen dando la vuelta al cabo a pesar de las numerosas tragedias, barcos hundidos y miles de marineros muertos. Todo esto se suma a la gran atracción del Cabo de Hornos, lo que significa que muchas regatas toman una ruta allí. Esto se describe en la subsección “El Cabo de Hornos y regatas” (“Przylądek Horn i regaty”), mientras que en “Asociaciones internacionales del Cabo de Hornos” (“Międzynarodowe Związki Kaphornowców”) se trata de los entusiastas del Cabo de Hornos que forman asociaciones. Por último, este capítulo termina con una sección llamada “Una visión diferente del Cabo de Hornos” (“Przylądek Horn inaczej”). Esta sección trata de las cualidades específicas de viajes alrededor del cabo bajo la bandera polaca, que resultan de nuestras regulaciones. El siguiente capítulo es “Velas polacas en el Cabo de Hornos” (“Polskie żagle przy Hornie”). En este capítulo se describen todos los viajes realizados alrededor del Cabo de Hornos por barcos de vela y yates bajo la bandera polaca en las rutas que son reconocidas tradicionalmente, así como los de los barcos polacos que tomaron una ruta alrededor del Cabo de Hornos basando en Ushuaia.

Este libro fue creado para celebrar el aniversario de la hermandad polaca del Cabo de Hornos. El capítulo “La hermandad de Albatros” (“Bractwo Albatrosów”) presenta sus orígenes en la subsección “El principio del principio” (“Początek początku”), mientras que el siguiente discute “Ceremonias y utilería de la hermandad” (“Ceremonia i rekwizyty Bractwa”) y describe el lugar histórico de nuestras reuniones en la “Taberna »Debajo

de la Torre» (“Tawerna »Pod Wieżą«”). La siguiente sección es “La lista de Grotmaszt” (“Poczet Grotmasztów”) que describe la hermandad de Grotmaszt, tres de los cuales ya no están con nosotros. El capítulo termina con la subsección “Premios de Grotmaszt” (“Nagrody Grotmasztów”), que se conceden anualmente por Grotmaszt. El siguiente capítulo “Del castillo de proa” (“Z kaphornowego kubryka”) contiene información interesante relacionada con el cabo y nuestra hermandad. Entre ellos se encuentra la historia de las mujeres polacas en el Cabo de Hornos. Finalmente, la última sección “El fin de la guardia” (“Skończona wachta”) se centra en los entusiastas del Cabo de Hornos que han fallecido. Al final de esta edición hay un listado de los libros sobre el Cabo de Hornos, así como un anexo con las regulaciones de la hermandad y una lista de todas las tripulaciones polacas en el Cabo de Hornos.

tłum. Joanna Jonczyk-Gwizdała

ANEKS



Statut Bractwa Kaphornowców

A. Część ogólna

Art. 1.

Bractwo Kaphornowców jest dobrowolnym stowarzyszeniem polskim, działającym w myśl prawa o stowarzyszeniach.

Art. 2.

Bractwo Kaphornowców używa bądź pełnej nazwy – „Bractwo Kaphornowców”, bądź też w sytuacjach nieoficjalnych używa tylko nazwy „Bractwo”.

Art. 3.

Bractwo używa godła, pieczęci, proporca i znaczka.

Art. 4.

Obszarem działania Bractwa jest cała Rzeczpospolita Polska, oraz inne kraje świata, w których działają podobne stowarzyszenia.

Art. 5.

Siedzibą Bractwa jest Miasto Gdynia.

B. Cele i środki działania

Art. 6.

Celem działania Bractwa Kaphornowców jest:

- utrzymywanie więzi przyjacielskiej pomiędzy członkami Bractwa;
- społeczna działalność na rzecz kultywowania tradycji morskich;
- wzbogacanie i propagowanie wiedzy historycznej o działalności polskich żeglarzy;
- wspieranie inicjatyw żeglarskich.

Art. 7.

Cele te są realizowane poprzez:

- doroczne uroczystości otwarte i wewnętrzne;
- współpracę trwałą i okazjonalną z instytucjami w kraju i za granicą działającymi na rzecz kultury, sportu i gospodarki morskiej;

- fundowanie nagród i premii;
- sponsorowanie lub popieranie wypraw, uroczystości oraz imprez;
- publikacje własne, prelekcje i odczyty;
- udział swoich członków w pracach innych organizacji.

Art. 8.

Środki za pomocą, których Bractwo realizuje wymienione wyżej cele mogą pochodzić z:

- składek i wpisowego;
- darowizn i zapisów;
- dotacji i subwencji;
- własnej działalności;
- ofiarności publicznej.

C. Członkowie Bractwa

Art. 9.

Członkami Bractwa zwanymi wedle woli „Siostrami” lub „Braćmi” są:

- członkowie zwyczajni;
- członkowie honorowi;
- przyjaciele Bractwa.

Art. 10.

1. Członkiem zwyczajnym może zostać każdy, kto po okrążeniu Hornu pod żaglami i pod polską lub innego państwa banderą złoży deklarację o chęci przystąpienia do Bractwa. Okrążenie Hornu musi być wiarygodnie udokumentowane. Celem ujednolicenia wymagań stawianych przez Bractwo przy przyjmowaniu członków zwyczajnych zostaje wprowadzony „Regulamin rejsu żeglarskiego wokół Przylądka Horn”, zwany w dalszej części statutu Regulaminem.
2. Członkiem honorowym, na mocy decyzji Bractwa, może zostać osoba wyróżniająca się zasługami dla kultury lub gospodarki morskiej oraz jednocześnie dla Bractwa.
3. Przyjacielem Bractwa, na mocy decyzji Kapituły Bractwa, może zostać osoba, która identyfikuje się z celami i zadaniami Bractwa oraz wyraża wolę aktywnego współdziałania.

Art. 11.

Członkostwo nadają właściwe władze Bractwa.

Art. 12.

Bractwo darzy uznaniem i szacunkiem osoby, które mając takie prawo, do Bractwa nie przystąpiły.

D. Obowiązki, prawa i przywileje

Art. 13.

Nowo przyjmowany członek obowiązany jest:

- złożyć osobiście ślubowanie zawarte w Rocie Bractwa podczas ceremonii na Dorocznym Walnym Zgromadzeniu Bractwa;
- uiścić wpisowe w wysokości określonej przez władze Bractwa.

Art. 14.

Członkowie Bractwa mają prawo:

- mienić się członkami Bractwa w życiu publicznym i prywatnie;
- korzystać z przywilejów nadanych im przez Bractwo;
- spluwać na nawietrzną i gwizdać na pokładzie;
- używać ustanowionych w Bractwie oznak i insygniów;
- reprezentować Bractwo;
- wybierać i być wybieranym do władz Bractwa;
- stawać w sprawach dotyczących Bractwa lub jego członków;
- należeć do organizacji zagranicznych o podobnym charakterze.

Art. 15.

Obowiązkiem członków Bractwa jest:

- uczestniczenie w życiu Bractwa;
- płacenie składek; członkowie Honorowi są zwolnieni z opłacania składek;
- wspieranie finansowe Bractwa w miarę potrzeby i możliwości;
- przestrzeganie zwyczajów panujących w Bractwie;
- podporządkowanie postanowieniom władz Bractwa.

Art. 16.

Członkom zwyczajnym mogą być nadawane statutowe przywileje:

- używania przydanego imienia „Albatros Hornu” i noszenia na uroczystościach Bractwa żółtej chusty na lewym ramieniu;
- używania przydanego imienia „Albatros Hornu” i noszenia na uroczystościach Bractwa czerwonej chusty na lewym ramieniu;
- podnoszenia kaphornowskiego proporca pod salingiem dowodzonego przez siebie jachtu – „Laur Kapitański” nadawany kapitanom – dowódcom załóg kaphornowych.

Art. 17.

Zawieszenie w prawach członka może nastąpić na skutek niewywiązywania się z obowiązków statutowych, o których mowa w art. 15 w drodze uchwały Kapituły.

Utrata członkostwa następuje poprzez wykluczenie z Bractwa w drodze uchwały Sądu Pokładowego między innymi za:

- naruszenie interesu i dobrego imienia Bractwa;
- naruszenie honoru i dobrego imienia żeglarza polskiego;
- wykorzystywanie przynależności do Bractwa dla osiągnięcia indywidualnych korzyści;
- skazanie prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa pospolite.

E. Władze Bractwa

Art. 18.

Władze Bractwa są następujące:

- Doroczne Walne Zgromadzenie Bractwa;
- Grotmaszt i Kapituła;
- Kontrol mesa;
- Sąd pokładowy.

Art. 19.

Doroczne Walne Zgromadzenie Bractwa odbywa się raz w roku w miejscu ustalonym przez Kapitułę Bractwa.

Art. 20.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Bractwa zwołuje Grotmaszt na wniosek swój, Kontrol mesy, lub grupy składającej się z co najmniej jednej trzeciej członków.

Art. 21.

Walne Zgromadzenie Bractwa jest władne:

- dokonywać raz na cztery lata wyboru przewodniczącego zwanego Grotmasztem; wybór może być dokonywany jedynie spośród dowódców załóg kaphornowych;
- dokonywać wyboru raz na cztery lata trzech członków Kontrol mesy i trzech członków Sądu pokładowego;
- rozpatrywać coroczne sprawozdania Grotmaszta z działań jego i Kapituły, oraz sprawozdania Kontrol mesy i Sądu pokładowego;
- oceniać wyniki działalności statutowej i finansowej Bractwa;
- udzielać absolutorium ustępującym członkom władz obieralnych;
- odwoływać i powoływać członków władz w wyborach tajnych lub jawnych, w zależności od uprzedniej uchwały Walnego Zgromadzenia w tym przedmiocie;
- opiniować program działania Bractwa;

- ustanawiać przywileje;
- nadawać tytuł członka honorowego;
- podejmować uchwały dotyczące spraw Bractwa.

Art. 22.

Grotmaszt powołuje i odwołuje członków Kapituły, która ma działać w składzie od 7 do 10 osób. Grotmaszt powołuje Kwestarza, który czuwa nad skarbcem Bractwa oraz pozostałych członków Kapituły, którym stanowiska i zakres czynności określa w zależności od potrzeb Bractwa.

Art. 23.

Grotmaszt wraz z Kapitułą tworzą zarząd, który:

- reprezentuje Bractwo na zewnątrz;
- przewodzi Bractwu i organizuje jego działalność;
- realizuje działania gospodarcze;
- czuwa nad pomnażaniem majątku Bractwa;
- prowadzi korespondencje i księgowość;
- prowadzi ewidencje, kroniki i archiwa;
- gromadzi ekspozyty, dokumentacje i pamiątki z wypraw kaphornowskich;
- wyznacza wysokość wpisowego i składek rocznych;
- nadaje członkostwo zwyczajne;
- nadaje przywileje statutowe.

Art. 24.

Do składania oświadczeń woli niezbędny jest podpis Grotmaszta i jednego członka Kapituły, zaś do zaciągania zobowiązań majątkowych niezbędny jest podpis Grotmaszta i Kwestarza.

Art. 25.

Kontrol mesa wypełnia rolę wymaganej prawem komisji rewizyjnej i jest uprawniona do corocznego kontrolowania działalności statutowej i finansowej.

Art. 26.

Sąd pokładowy ma prawo rozstrzygnięcia w sporach pomiędzy braćmi i w sprawach gdzie stronami mogą być Kapituła i bracia. Sąd pokładowy podejmuje działania na wniosek Grotmaszta lub jednego z braci.

Art. 27.

Sąd pokładowy ma w dyspozycji:

- udzielenie upomnienia;
- zawieszenie w prawach członka;
- wykluczenie z Bractwa z następujących powodów: nieprzestrzeganie postanowień statutu i uchwał stowarzyszenia, sądu oraz innych wyszczególnionych w art. 17.

Od decyzji Sądu przysługuje odwołanie do Walnego Zgromadzenia Bractwa.

Art. 28.

Uchwały władz Bractwa są prawomocne, jeśli zapadają:

- na Walnym Zgromadzeniu zwykłą większością głosów członków, ale przy obecności co najmniej połowy członków w pierwszym terminie i przy dowolnej liczbie członków w drugim terminie (który może być wyznaczony 15 minut po pierwszym);
- w Kapitułe zwykłą większością głosów, ale przy obecności Grotmaszta lub Bezanmaszta, i co najmniej czterech członków Kapituły, w tym Kwestarza, jeśli uchwała dotyczy spraw majątkowych;
- w Kontrol mesie i Sądzie pokładowym zwykłą większością głosów, przy obecności co najmniej dwóch członków danego organu.

Art. 29.

W razie zmniejszenia składu władz wymienionych w art. 18 w czasie trwania kadencji, uzupełnienie ich składu może nastąpić w drodze ich kooptacji. Kooptacji dokonują pozostali członkowie organu, którego skład uległ zmniejszeniu. W trybie tym można powołać nie więcej niż połowę składu organu.

F. Postanowienia końcowe

Art. 30.

Statut wchodzi w życie z chwilą uzyskania przez Bractwo wpisu do sądowego rejestru stowarzyszeń.

Art. 31.

Zmiany w statucie mogą być dokonywane na wniosek Grotmaszta, Kontrol mesy lub grupy liczącej co najmniej trzecią część członków, tylko na Walnym Zgromadzeniu Bractwa drogą uchwały podjętej głosami co najmniej dwóch trzecich głosów obecnych.

Art. 32.

Bractwo może zostać rozwiązane na wniosek każdej Siostry lub Brata, ale tylko na Walnym Zgromadzeniu Bractwa, przy obecności co najmniej połowy członków, drogą uchwały podjętej głosami co najmniej dwóch trzecich osób uprawnionych do głosowania.

Regulamin rejsu żeglarskiego wokół przylądka Horn

Regulamin rejsu żeglarskiego wokół przylądka Horn, zwany dalej „Regulaminem”, stanowi integralną część Statutu Bractwa Kaphornowców ustanowionego w 1996 roku (z późniejszymi zmianami) i określa warunki, które muszą być spełnione w czasie rejsu, aby okrążenie Hornu mogło być podstawą do ubiegania się uczestników rejsu o przyjęcie do Bractwa, oraz określa procedurę tego przyjmowania.

A. Warunki, które powinna spełniać jednostka

1. Jednostka użyta do rejsu wokół Hornu musi być statkiem żaglowym.
2. Jednostka ta musi nosić prawnie mu przyznaną banderę polską lub banderę innego państwa.

B. Obszary objęte ustaleniami regulaminu

3. Obszar I – wody oceanu Atlantyckiego i Spokojnego na południe od przylądka Horn.
4. Obszar II – wody oceanu Atlantyckiego i Spokojnego obejmujący akwen rozciągający się od 40 równoleżnika szerokości południowej między południkami 50°W i 90°W.

C. Warunki uprawniające do przywileju używania imienia „Albatros Hornu” i noszenia żółtej chusty

5. Okrążenie przylądka Hornu od południa, w rejsie wyłącznie pod żaglami.

D. Warunki uprawniające do przywileju używania imienia „Albatros Hornu” i noszenia czerwonej chusty

6. Przywilej ten nabywają Siostry i Bracia, którzy mając przyznany już przywilej używania imienia „Albatros Hornu”, opłyną przylądek Horn po raz drugi z tym, że przynajmniej jedno z opłynięć będzie miało miejsce w rejsie po trasie przebiegającej na akwencie obejmującym obszar II – opisany w pkt. 4 (rozdział B). Trasa rejsu na tym obszarze musi być

zrealizowana wyłącznie pod żaglami (z zastrzeżeniem podanym w pkt. 7) w taki sposób, aby wejść w ten obszar z dowolnej strony Ameryki przecinając graniczny równoleżnik lub południk i po opłynięciu Hornu wyjść, przecinając którąkolwiek z linii granicznych.

7. Na obszarze II napęd inny niż żaglowy, samodzielnie lub razem z żaglami, może być użyty wyjątkowo w sytuacjach awaryjnych, ćwiczebnych, szukania osłony lub zawinięcia do portu, pod warunkiem, że odcinki trasy przebyte na żaglach będą stanowiły zamkniętą linię. Okoliczności zmuszające do użycia napędu innego niż żaglowy powinny być odpowiednio zarejestrowane i ujęte w sprawozdaniu z rejsu.

E. Wymagania proceduralne przyjęcia do Bractwa

8. Przyjęcie do Bractwa następuje na wniosek osoby zainteresowanej przez wypełnienie „Deklaracji przyjęcia do Bractwa Kaphornowców”, której wzór przedstawia załącznik nr 1 do niniejszego Regulaminu. Decyzja o przyjęciu do Bractwa jest podejmowana przez Kapitułę Bractwa na podstawie dokumentów potwierdzających fakt odbycia danego rejsu przez osobę ubiegającą się oraz po złożeniu dokumentów – sprawozdania z rejsu przez kapitana i ogłaszana w formie uchwały Kapituły.
9. Kapitan zgłaszający odbyty rejs jachtu kwalifikujący jego załogę do przyjęcia w poczet Bractwa składa (dowolną drogą: pocztą zwykłą na aktualny adres siedziby Bractwa, i elektroniczną na adres kontaktowy ze strony internetowej Bractwa lub osobiście) zgłoszenie rejsu (zgodnie z załącznikiem nr 2).
10. W wyjątkowych sytuacjach np. związanych z długotrwałą nieobecnością kapitana jachtu, odbyciem rejsu na jachcie pod obcą banderą, zgłoszenie rejsu może być dokonane przez inną niż kapitan osobę spośród załogi.
11. W przypadku rejsu pod obcą banderą, ubiegający się o przyjęcie do Bractwa składa (dowolną drogą: pocztą zwykłą na aktualny adres siedziby Bractwa, i elektroniczną na adres kontaktowy ze strony internetowej Bractwa lub osobiście):
 - deklarację przyjęcia do Bractwa (zgodnie z załącznikiem nr 1);
 - zgłoszenie rejsu wokół przylądka Horn (zgodnie z załącznikiem nr 2).
12. Termin składania dokumentów związanych z przyjęciem do Bractwa upływa na 30 dni przed datą Walnego Zgromadzenia.

F. Ustalenia końcowe

13. Niniejszy regulamin obowiązuje od 1999 r.
14. Znowelizowany regulamin został zatwierdzony przez Kapitułę Bractwa w 2010 roku i wchodzi w życie z dniem podpisania uchwały w tej sprawie.

Polskie załogi pod Hornem

„DAR POMORZA”

Data opłynięcia: 01.03.1937, godz. 12.26

Komendant: kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz

ZAŁOGA STAŁA I INSTRUKTORZY

- | | |
|--|--|
| 2. Kowalski Konstanty – I oficer | 21. Mielcarek Józef – marynarz |
| 3. Lipowski Henryk – II oficer | 22. Kohnke Franciszek – cieśla |
| 4. Gorazdowski Stefan – III oficer | 23. Sobieraj Feliks – I motorzysta |
| 5. Abramowski Bronisław – IV oficer | 24. Filipiak Bronisław – II motorzysta |
| 6. Perzanowski Jerzy – I mechanik | 25. Kuhnke Brunon – III motorzysta |
| 7. Kwiatkowski Alojzy – radiooficer | 26. Aljaszewicz Zygmunt – elektryk |
| 8. Michalak Stefan – lekarz | 27. Kuropatwa Andrzej – kucharz |
| 9. Głowczewski Wojciech – kapelan | 28. Pechradt Aleksander
– pomocnik kucharza |
| 10. Hrycakiewicz Tadeusz – intendent | 29. Paliga Dominik – magazynier |
| 11. Stadnicki Kazimierz – wykładowca | 30. Zaremba Tadeusz – II magazynier |
| 12. Hałaszczyński Teodozy – instruktor | 31. Brzozowski Adam – sanitariusz |
| 13. Rogaczewski Zbigniew – instruktor | 32. Myśliński Stefan – steward |
| 14. Konopnicki Krzysztof – instruktor | 33. Rotecki Aleksander
– chłopiec okrętowy |
| 15. Ulankiewicz Stefan – instruktor | 34. Rutka Leon – chłopiec okrętowy |
| 16. Wojciechowski Tadeusz – instruktor | 35. Dobke Antoni – chłopiec okrętowy |
| 17. Zieleniewski Jan – instruktor | 36. Klawikowski Władysław
– chłopiec okrętowy |
| 18. Leszczyński Jan – I bosman | |
| 19. Klusiewicz Tadeusz – II bosman | |
| 20. Grzelak Józef – żaglomistrz | |

UCZNIOWIE

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 37. Abramowski Mieczysław | 42. Borkowski Eligiusz |
| 38. Altwater Jerzy | 43. Burczyk Jerzy |
| 39. Baranowski Tadeusz | 44. Chomicki Ludwik |
| 40. Bauer Ryszard | 45. Chwaliński Zdzisław |
| 41. Berezowski Zbigniew | 46. Cichocki Tomasz |

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 47. Domżański Wojciech | 72. Polański Jerzy |
| 48. Dziewicki Adam | 73. Przystolik Henryk |
| 49. Fiderkiewicz Walter | 74. Rabijas Kazimierz |
| 50. Filipiak Walter | 75. Rożnowski Zbigniew |
| 51. Frey Paweł | 76. Rzewski Władysław |
| 52. Grabowski Wojciech | 77. Skurski Stanisław |
| 53. Iliński Marek | 78. Smolski Ludwik |
| 54. Jagieło Bolesław | 79. Sobolewski Wojciech |
| 55. Kaczyński Jan | 80. Sokołowski Stanisław |
| 56. Kotwin Jan | 81. Szczepański Leon |
| 57. Kubicki Józef | 82. Szaffarczyk Erwin |
| 58. Kudzin Jerzy | 83. Szłowski Kazimierz |
| 59. Kunde Janusz | 84. Tabęcki Jerzy |
| 60. Lisowski Aleksander | 85. Waczkow Zorjan |
| 61. Langowski Józef | 86. Walczak Stanisław |
| 62. Łysakowski Andrzej | 87. Wdowiak Bogusław |
| 63. Marczenko Michał | 88. Wengrynowicz Teodor |
| 64. Marszałek Stanisław | 89. Wichrowski Edmund |
| 65. Matuszewski Tadeusz | 90. Wiedman Olgierd |
| 66. Nowakowski Leon | 91. Wyszkowski Stefan |
| 67. Niezgoda Jerzy | 92. Zapoth Jan |
| 68. Ojczyński Jerzy | 93. Zuber Orest |
| 69. Olczak Tadeusz | 94. Zuber Władysław |
| 70. Olijnyk Bogdan | 95. Żyżka Jerzy |
| 71. Przesmycki Kazimierz | 96. Żukowski Jerzy |
| | 97. Żmuda Wilhelm |

„POLONEZ”

Data opłynięcia: 23.02.1973, godz. 12.20

Kapitan/załoga: Krzysztof Baranowski

„EUROS”

Data opłynięcia: 27.02.1973, godz. 23.40

Kapitan: Aleksander Kaszowski

Załoga: Tomasz Głuszko, Henryk Jaskuła, Henryk Lewandowski, Hubert Latoś,
Zbigniew Urbanyi

„KONSTANTY MACIEJEWICZ”

Data opłynięcia: 26.03.1973, godz. 17.30

Kapitan: Tomasz Zydler

Załoga: Maciej Gumplowicz, Jerzy Jaszczuk, Leszek Kosek, Eugeniusz Moczydłowski

„OTAGO”

Data opłynięcia: 5.02.1974, godz. 00.00

Kapitan: Zdzisław Pieńkawa

Załoga: Bogdan Berggrün, Zygmunt Choreń, Witold Ciecholewski, Stanisław Jakubczyk, Kazimierz Kurzydło, Adam Michel, Iwona Pieńkawa, Edwin Trzos

„COPERNICUS”

Data opłynięcia: 5.02.1974, godz. 17.30

Kapitan; Zygfryd Perlicki

Załoga: Bogdan Bogdziński, Ryszard Mackiewicz, Zbigniew Puchalski, Bronisław Tarnacki

„GEDANIA”

Data opłynięcia: 8.03.1976, godz. 12.00

Kapitan: Dariusz Bogucki

Załoga: Ludwik Balcer, Jerzy Jaszczuk, Eugeniusz Moczydłowski, Andrzej Puto, Zdzisław Rawicki, Marian Wasilewski, Wojciech Wierzbiński, Edward Zimmermann

„DAR PRZEMYSŁA”

Data opłynięcia: 14.01.1980, godz. 05.00

Kapitan/załoga: Henryk Jaskuła

„WOJEWODA POMORSKI”

Data opłynięcia: 21.02.1980, godz. 09.00

Kapitan: Wiesław Rakowski

Załoga: Jerzy Bulkowski, Grzegorz Geppert, Marek Gosieniecki, Jerzy Jerzman, Marek Lamparski, Janusz Nadolny-Zawadowicz, Roman Parchocewicz, Wiesław Sitarz

„WOJEWODA KOSZALIŃSKI”

Data opłynięcia: 3.03.1982, godz. 00.30

Kapitan: Ryszard Wabik

Załoga: Elżbieta Lisowska, Józef Błaszczak, Teodor Neumann, Jan Michalski, Andrzej Łuczka, Wiesław Boczkowski

„DAR MŁODZIEŻY”

Data opłynięcia: 6.03.1988, godz. 07.15

Komendant: kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz

KADRA I WYKŁADOWCY

- | | |
|---|--|
| 2. Mieczysław Madziar – starszy oficer | 26. Bogdan Kwiatkowski – starszy marynarz |
| 3. Karol Kumala – starszy mechanik | 27. Krzysztof Korwat – II mechanik |
| 4. Stanisław Raczyński – intendent | 28. Arkadiusz Kalicki – III mechanik |
| 5. Lech Vogtman – kierownik nauk | 29. Andrzej Das – asystent maszynowy |
| 6. Kazimierz Krajka – lekarz | 30. Stefan Kamiński – magazynier maszynowy |
| 7. Bogusław Sadkowski – I of. wachtowy | 31. Zdzisław Wanclaw – motorzysta |
| 8. Czesław Dyrz – II of. wachtowy | 32. Józef Kosikowski – szef kuchni |
| 9. Waldemar Synak – III of. wachtowy | 33. Mirosław Miętek – kucharz |
| 10. Marek Janicki – asystent | 34. Mieczysław Braszka – kucharz |
| 11. Jacek Janicki – asystent | 35. Romuald Skoczka – kucharz |
| 12. Waldemar Greszczuk – asystent | 36. Adam Krakós – piekarz |
| 13. Leszek Smolarz – asystent | 37. Michał Liberski – steward kapitański |
| 14. Wojciech Rękawek – radiooficer | 38. Jan Ziniak – steward |
| 15. Karol Korcz – asystent radiooficera | 39. Kazimierz Dopke – steward |
| 16. Jacek Hałaczkiwicz – ochmistrz | 40. Robert Wałęcki – steward |
| 17. Stanisław Freliga – I elektryk | 41. Wojciech Wieteska – pielęgniarz |
| 18. Andrzej Gil – asystent elektryka | 42. Zbigniew Zalewski – wykładowca |
| 19. Paweł Kotowski – starszy bosman | 43. Krzysztof Piskórz – wykładowca |
| 20. Bonifacy Jaromowski – bosman I wachty | 44. Kazimierz Fedak – wykładowca |
| 21. Piotr Poturaj – bosman II wachty | 45. Jacek Roenig – wykładowca |
| 22. Brunon Borówka – bosman III wachty | 46. Jerzy Wiliński – wykładowca |
| 23. Kazimierz Staroń – żaglomistrz | 47. Sławomir Hulanicki – nadzór nad studentami z maszyny |
| 24. Bronisław Kowalewski – cieśla | |
| 25. Marek Meller – starszy marynarz | |

STUDENCI WSM W GDYNI

- | | | |
|-------------------------|------------------------|----------------------------|
| 48. Adam Badziak | 61. Andrzej Niewiński | 74. Ireneusz Kaszubowski |
| 49. Jacek Cwen | 62. Ireneusz Ozga | 75. Dariusz Kurpiewski |
| 50. Jarosław Cydejko | 63. Tomasz Olszewski | 76. Piotr Bednarski |
| 51. Marek Gus | 64. Michał Preibisz | 77. Krzysztof Jędrzejewski |
| 52. Krzysztof Gajewski | 65. Waldemar Soczyński | 78. Michał Wiśniewski |
| 53. Piotr Gorzeński | 66. Piotr Świdorski | 79. Robert Ogonowski |
| 54. Jacek Kukier | 67. Piotr Sujkowski | 80. Roberto Huczec |
| 55. Jarosław Karasiński | 68. Wojciech Wata | 81. Szymon Kocjan |
| 56. Grzegorz Kieroński | 69. Grzegorz Welenc | 82. Ziemowit Krasowski |
| 57. Mariusz Łagód | 70. Rafał Walczuk | 83. Jeremi Radwaniecki |
| 58. Tomasz Mońko | 71. Marek Gruszczynski | 84. Piotr Chrzanowski |
| 59. Piotr Nowak | 72. Krzysztof Świder | 85. Andrzej Mielewczyk |
| 60. Rafał Nowakowski | 73. Jacek Choma | 86. Mariusz Sobol |

STUDENCI WSM W SZCZECINIE

87. Krzysztof Burant	111. Artur Majzner	135. Paweł Babik
88. Leszek Jezierski	112. Dariusz Okrucieński	136. Dariusz Bogacki
89. Krzysztof Komos	113. Ryszard Smejda	137. Piotr Jeske
90. Krzysztof Koperski	114. Jacek Warpachowicz	138. Paweł Jędrzejczak
91. Tomasz Krywult	115. Dariusz Drzazga	139. Piotr Kosicki
92. Marek Siński	116. Piotr Wolny	140. Jacek Koliński
93. Grzegorz Kopel	117. Paweł Grajcewicz	141. Daniel Kuryga
94. Marek Słaby	118. Andrzej Kołodziej	142. Szymon Kurzawiński
95. Jarosław Wontka	119. Paweł Rurak	143. Jerzy Nowak
96. Sławomir Kłosek	120. Mariusz Gil	144. Wojciech Piechowski
97. Grzegorz Leonowicz	121. Vladimir Daniska	145. Andrzej Urbaniak
98. Jacek Maeser	122. Josef Mrkva	146. Robert Chądzyński
99. Rafał Markiewicz	123. Dariusz Janiak	147. Jacek Kawczak
100. Piotr Ostrowski	124. Rafał Klamka	148. Arkadiusz Komsa
101. Krzysztof Paciorek	125. Robert Kuna	149. Tomasz Łuć
102. Paweł Roguszczyk	126. Marek Malinowski	150. Piotr Łyp
103. Rafał Sechaber	127. Paweł Michalski	151. Tomasz Ociepka
104. Piotr Szczerba	128. Piotr Prinz	152. Robert Pokornicki
105. Jacek Szyszka	129. Wojciech Pryć	153. Bogdan Rudnicki
106. Piotr Zakrzewski	130. Krzysztof Szopa	154. Krzysztof Skomoroko
107. Witold Staniewicz	131. Andrzej Wdowiak	155. Robert Wit
108. Andrzej Snarski	132. Paweł Wajgelt	156. Ireneusz Nowak
109. Mariusz Grzybowski	133. Piotr Trzeciak	157. Jacek Spieszny
110. Robert Chowański	134. Krzysztof Bobko	158. Artur Trybocki

INNI

159. Andrew Kalesky (Australia)	161. Bohdan Sienkiewicz (TVP)
160. Zbigniew Urbanyi („Gazeta Pomorska”)	162. Janusz Ulatowski (TVP)
	163. Tony Halik (NBC i Interpress)

„ASTERIAS”

Data opłynięcia: 29.03.1988, godz. 17.00

Kapitan: Marek Sobieski

Załoga: Jan Bernacki, Andrzej Krzemień, Andrzej Kurzeja, Sławomir Skowroński, Mieczysław Werner, Piotr Wilhelm

„POGORIA”

– Międzynarodowa Szkoła Pod Żaglami (International Class Afloat)

Data opłynięcia: 22.12.1988, godz. 10.15 (LT)

Kapitan: Krzysztof Baranowski

KADRA:

- Ziemowit Barański – z-ca kapitana, I oficer, dyrektor Szkoły pod Żaglami
- Mariusz Chmielewski – intendent
- Aleksander Enilin – nauczyciel języka rosyjskiego i angielskiego
- Jarosław Kornacki – II mechanik
- Tadeusz Korotkiewicz – kucharz
- Marek Kowalski – starszy mechanik
- Ryszard Mokrzycki – bosman, nauczyciel informatyki
- Kazimierz Robak – asystent oficera, nauczyciel historii i języka polskiego
- Vadim Trenin – asystent oficera, opiekun młodzieży rosyjskiej
- Leszek Trzciński – operator filmowy
- Bogusław Urbanowicz – asystent oficera, nauczyciel fizyki
- Marian Wilusz – III oficer, nauczyciel matematyki
- Andrzej Zugaj – II oficer, lekarz

UCZNIOWIE Z USA

15. Matthew Byrne	18. Grant Durtschi	21. John Norton
16. Gregory Droke	19. Paul III Fellers	22. Scott Westmoreland
17. Russel Droke	20. Nye Nelson	23. Jerrod Wilkins
		24. Zane Yoder

UCZNIOWIE Z ZSRR

25. Evgeny Evdokimov	29. Aleksei Kruzhkov	33. Igor Orlov
26. Nikolai Frolov	30. Aleksei Lysenko	34. Giennady Riabchikov
27. Dmitri Korshunov	31. Ilya Maksimov	35. Aleksei Undesov
28. Aleksandr Krasnov	32. Artyom Myakishev	36. Peeter Rebane (Estonia)

UCZNIOWIE Z POLSKI

37. Witold Czajewski	40. Maciej Kurka	43. Piotr Łata
38. Zbigniew Gała	41. Piotr Kwasigroch	44. Maciej Nuckowski
39. Krzysztof Kędziński	42. Przemysław Lech	45. Maciej Ombach
		46. Maciej Szemryk

„ISKRA II”

Data opłynięcia: 27.11.1995, godz. 10.33

Dowódca: kmdr por. Czesław Dyrzcz

ZAŁOGA STAŁA I INSTRUKTORZY

2. Mariusz Mięsikowski – zastępca dowódcy okrętu
3. Robert Sitek – dowódca działu nawigacyjnego
4. Artur Pierzyński – dowódca działu łączności
5. Janusz Szeliga – dowódca działu elektromechanicznego
6. Dariusz Żołnieruk – asystent okrętowy, wykładowca nawigacji i astronawigacji
7. Waldemar Skwarek – kierownik praktyki
8. Lech Derlacz – wykładowca WF, oficer finansowy
9. Piotr Wajman – lekarz okrętowy
10. Kornelia Bernaciak – wykładowca matematyki
11. Krystyna Matysek – wykładowca j. angielskiego
12. Wiesław Suchocki – bosman okrętowy
13. Andrzej Smardz – szef działu radiowego
14. Brunon Świątek – dowódca drużyny elektryków okrętowych
15. Mirosław Cieśla – podoficer gospodarczy
16. Mariusz Cwingelberg – dowódca drużyny motorzystów
17. Zbigniew Szymikowski – elektryk okrętowy
18. Arkadiusz Dąbek – kucharz okrętowy
19. Grzegorz Kuprowski – sternik
20. Piotr Rychert – radiotelegrafista
21. Tomasz Płachta – motorzystą
22. Przemysław Formela – kucharz okrętowy
23. Krzysztof Rus – sternik
24. Maciej Richert – piekarz, mesowy

PRAKTYKANCY

- | | | |
|------------------------|------------------------|------------------------------------|
| 25. Piotr Bekier | 37. Rafał Kowalewski | 49. Michał Ratajczak |
| 26. Marcin Błachewicz | 38. Robert Legiędź | 50. Dariusz Rusiecki |
| 27. Waldemar Budzisz | 39. Emil Maniński | 51. Andrzej Rygiel |
| 28. Jacek Danielewski | 40. Robert Mikulski | 52. Szymon Sidoruk |
| 29. Jacek Doros | 41. Wojciech Mundt | 53. Piotr Silski |
| 30. Krzysztof Grunert | 42. Arkadiusz Narloch | 54. Artur Strąk |
| 31. Artur Hejenkowski | 43. Rafał Nowak | 55. Krzysztof Szczyrbowski |
| 32. Maciej Jastrzębski | 44. Maciej Palacha | 56. Marek Szwarc |
| 33. Adam Kłosiński | 45. Bartłomiej Pączek | 57. Konrad Szymański |
| 34. Adrian Kociubiński | 46. Grzegorz Piątek | 58. Wojciech Szymczak |
| 35. Andrzej Kołomyjski | 47. Artur Popławski | 59. Lech Kula – żeglarz z Tasmanii |
| 36. Adam Kopczyk | 48. Marek Pszczeliński | |

„FRYDERYK CHOPIN”

Data opłynięcia: 22.01.1999, godz. 06.51 (LT)

Kapitan: Ziemowit Barański

KADRA

2. Janusz Rzepecki – I mechanik
3. Marek Siwek – II mechanik
4. Adam Kantorysiński – bosman (20.10–17.11.1998 – II oficer)
5. Bronisław Tarnacki – zastępca kapitana w okresie 14.11.1998–18.02.1999
6. Marcin Jażdżewski – I oficer
7. Andrzej Jaskuła – II oficer i dyrektor szkoły
8. Wojciech Kowalewski – II oficer, lekarz
9. Hanna Stanecka – nauczycielka języka polskiego
10. Maria Mioduska – nauczycielka matematyki, fizyki i chemii w okresie 29.09.1998–24.01.1999
11. Agnieszka Szyszko – nauczycielka języka angielskiego i hiszpańskiego
12. Tadeusz Korotkiewicz – kucharz w okresie 29.09.1998–24.01.1999

UCZNIOWIE

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 13. Jan Blumczyński | 32. Marcin Kłobukowski |
| 14. Grzegorz Brzózka | 33. Mariusz Kurzyca |
| 15. Patrycja Bucholc | 34. Michał Łukaszek |
| 16. Agnieszka Ciechocińska | 35. Luiza Majchrzak |
| 17. Robert Cybulski | 36. Piotr Nowakowski |
| 18. Marta Dąbrowska | 37. Magdalena Pakuła |
| 19. Paweł Dąbrowski | 38. Dorota Spiker |
| 20. Marcin Dobrowolski | 39. Marek Staniczek |
| 21. Łukasz Duraj | 40. Marek Stanke |
| 22. Rafał Dworaczek | 41. Karol Stasiak |
| 23. Małgorzata Gliwińska | 42. Władysław Stawek |
| 24. Jakub Gołębiowski | 43. Anna Szczucka |
| 25. Dawid Goraj | 44. Karol Szyłko |
| 26. Marta Grzywacz | 45. Magdalena Świerczek |
| 27. Bartosz Hasulak | 46. Piotr Wachowicz |
| 28. Paweł Jabłoński | 47. Agnieszka Waszczuk |
| 29. Jakub Kalfas | 48. Mariusz Wróblewski |
| 30. Mariusz Kamiński | 49. Anna Zawadzka |
| 31. Kamil Kamiński | 50. Maciej Żak |

„ZAWISZA CZARNY”

Data opłynięcia: 25.01.1999, godz. 17.30

Kapitan: Waldemar Mieczkowski

ZAŁOGA

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 2. Mieczysław Wachowski | 17. Tomasz Kawecki |
| 3. Jan Dobrogowski | 18. Mirosław Kowalewski |
| 4. Ryszard Grzenkowski | 19. Przemysław Krzywosz |
| 5. Ernest Wilk | 20. Michał Łosiak |
| 6. Henryk Sienkiewicz | 21. Jarosław Nowacki |
| 7. Bronisław Bartosiewicz | 22. Dorota Obrycka |
| 8. Wojciech Plewnia | 23. Krzysztof Obrycki |
| 9. Maciej Leśny | 24. Krzysztof Rogala |
| 10. Przemysław Kruszyński | 25. Marek Siurawski |
| 11. Marek Brągoszewski | 26. Ziemowit Sobieraj |
| 12. Jakub Abramczyk | 27. Jacek Sokołowski |
| 13. Stefan Bienias | 28. Mark Tittel |
| 14. Piotr Zientarski | 29. Witold Wajda |
| 15. Mariusz Chyliński | 30. Jerzy Wasilewski |
| 16. Jan Wydra | 31. Andrzej Szawłowski |
| | 32. Mikołaj Korzistka |

Data opłynięcia: 2.02.1999, godz. 15.27

Kapitan: Waldemar Mieczkowski

ZAŁOGA

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 2. Mieczysław Wachowski | 20. Jerzy Wasilewski |
| 3. Jan Dobrogowski | 21. Franciszek Haber |
| 4. Ryszard Grzenkowski | 22. Ryszard Pasiecznik |
| 5. Ernest Wilk | 23. Mirosław Czampiel |
| 6. Henryk Sienkiewicz | 24. Przemysław Domański |
| 7. Bronisław Bartosiewicz | 25. Józef Garczarczyk |
| 8. Wojciech Plewnia | 26. Robert Hołys |
| 9. Przemysław Kruszyński | 27. Andrzej Krysiuk |
| 10. Stefan Bienias | 28. Grzegorz Mroczkowski |
| 11. Piotr Zientarski | 29. Zbigniew Piotrowicz |
| 12. Mariusz Chyliński | 30. Jerzy Porczyński |
| 13. Jan Wydra | 31. Michał Sobański |
| 14. Piotr Łosiak | 32. Aleksandra Trzaskowska |
| 15. Jarosław Nowacki | 33. Mira Urbaniak |
| 16. Krzysztof Rogala | 34. Andrzej Wanat |
| 17. Ziemowit Sobieraj | 35. Maciej Młodowicz |
| 18. Jacek Sokołowski | 36. Ryszard Popławski |
| 19. Mark Tittel | 37. Wojciech Sobaniec |

„ANTICA”

Data opłynięcia: 1.03.1999, godz. 17.50

Kapitan: Jerzy Wąsowicz

Załoga: Marcin Sochaj – I oficer, Paweł Stróżyński – II oficer, Kazimierz Potocki – III oficer, Leszek Pitula

„CONCORDIA”

Data opłynięcia: 1.03.2001, godz. 18.00

Kapitan: Andrzej Straburzyński

Załoga: Piotr Leszczyński, Piotr Pędzich, Jan Jabłoński, Krzysztof Grabowski, Wojciech Jacobson

„WARTA-POLPHARMA”

Data opłynięcia: 2.03.2001, godz. 10.46

Kapitan: Roman Paszke

Załoga: Ryszard Block, Piotr Cichocki, Dariusz Drapella, Wojciech Długozima, Zbigniew Gutkowski, Robert Janecki, Jarosław Kaczorowski, Mariusz Pirjanowicz

„STARY”

Data opłynięcia: 29.03.2003, godz. 08.34

Kapitan: Jacek Waclawski

Załoga: Andrzej Kolon, Dominik Bac, Grzegorz Jendroszczyk, Mateusz Sznir, Sławek Skalmierski, Grzegorz Dolnik, Andrzej Nowakowski, Monika Witkowska

„ZJAWA IV”

Data opłynięcia: 19.11.2003

Kapitan: Paweł Oska

Załoga: Marek Chądzyński – I oficer, Artur Kruk – II oficer, Stanisław Tarnowski – III oficer, Małgorzata Bańkowska – IV oficer, Wojciech Wolcendorf, Tomasz Tylka, Jan Zieliński, Andrzej Gruszka, Sylwester Małecki, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 2.12.2003, godz. 15.05

Kapitan: Henryk Wolski

Załoga: Wojciech Skórski – z-ca kapitana, Gerd Pfannenschmidt – I oficer, Marek Ziółkowski, Małgorzata Bańkowska, Witold Grześkowiak, Bogdan Maciejewski, Gerd Porekeit, Andrzej Maciejewski, Józef Ostrowski, Piotr Pyłka, Janusz Kasieczko, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 22.12.2003, godz. 15.30

Kapitan: Aleksander Nebelski

Załoga: Joanna Pajkowska – oficer wachtowy, Ryszard Ignaczak – oficer wachtowy, Tadeusz Matuszak – oficer wachtowy, Krzysztof Krassowski – oficer wachtowy, Agnieszka Krassowska, Jan Ćwiertnia, Robert Drażykowski, Jarosław Skrzyszewski, Krzysztof Stachurski, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 14.01.2004, godz. 14.00

Kapitan: Michał Bogusławski

Załoga: Jerzy Kołakowski – I oficer, Alfred Brodziński – II oficer, Gerard Natanek – III oficer, Kazimierz Maucy – IV oficer, Tadeusz Natanek, Elżbieta Lee, Ryszard Stasiak, Marek Kopczyński, Jan Patrick Lee, Marcel Hovra, Lucyna Kopczyńska, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 6.02.2004, godz. 14.00 (LT)

Kapitan: Michał Bogusławski

Załoga: Rafał Biernacki – I oficer, Marek Winczyk – II oficer, Dariusz Nerkowski – III oficer, Andrzej Janota – IV oficer, Krzysztof Sierant, Wiesław Strózek, Aneta Cybula, Andrzej Szerszeń, Janusz Dedo, Adam Świerczek, Tomasz Zieliński, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 24.02.2004, godz. 06.15

Kapitan: Marek Ihnatowicz

Załoga: Magdalena Jabłonowska – I oficer, Andrzej Kacała – II oficer, Zbigniew Jałocha – III oficer, Krzysztof Bandurowicz, Aleksander Ihnatowicz, Artur Kruk, Paweł Kluczyński, Adam Tarłowski, Marek Wlizło, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 6.03.2004, godz. 18.30

Kapitan: Marek Ihnatowicz

Załoga: Jacek Kiluk – I oficer, Leszek Stankiewicz – II oficer, Grzegorz Stefaniak – III oficer, Krzysztof Bandurowicz, Arkadiusz Boczoń, Magdalena Gutowska, Wojciech Guziołek, Wojciech Pasieczny, Henryk Szukiel, Andrzej Wilczyński, Graham Smith – bosman

„PANORAMA”

Data opłynięcia: 18.12.2004

Kapitan: Sławomir Rudnicki

Załoga: Alicja Pichiewicz – I oficer, Ryszard Wojnowski – II oficer, Agnieszka Papierniok – III oficer, Janusz Urzoń, Bodo Gorus, Łukasz Tylutki, Marek Mach, Agata Pospieszńska, Marek Adamczyk

Data opłynięcia: 7.01.2005, godz. 07.38

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Piotr Michałowski – I oficer, Ewa Skut – II oficer, Przemysław Lis – III oficer, Sławomir Bieniek, Paweł Chmielarczyk – główny mechanik, Dariusz Gocał – intendent, Krzysztof Jasica, Alicja Pichiewicz – bosman, Włodzimierz Szczęsny

Data opłynięcia: 7.02.2005, godz. 08.21

Kapitan: Andrzej Pochodaj

Załoga: Karmena Stańkowska – I oficer, Ferdynand Aptazy, Paweł Chudoba, Jeremi Radwaniecki, Leszek Słodkowski, Marek Swarzyński, Maciej Tkacz, Dorota Zabłocka

Data opłynięcia: 21.02.2005, godz. 04.30

Kapitan: Jerzy A. Kosz

Załoga: Sławomir Ząbkiewicz – I oficer, Marcin Lupa – II oficer, Marcin Woch – III oficer, Katarzyna Kaczmarzyk, Bartosz Kosowski, Agnieszka Kuś, Marcin Latosiński, Michał Lewandowski, Jan Pfeil

„BONA TERRA”

Data opłynięcia: 27.12.2005, godz. 21.25

Kapitan: Janusz Słowiński

Załoga: Tomasz Józik, Marian Kowalczyk, Andrzej Kucharczyk, Andrzej Liziniewicz, Kari Saukkosen (Fin)

Data opłynięcia: 11.01.2006, godz. 00.00

Kapitan: Marek Winczyk

Załoga: Czesław Gałązka, Krzysztof Grzelczak, Andrzej Liziniewicz, Tadeusz Ślązok, Janusz Słowiński, Łukasz Walczak, Włodzimierz Wołczew

Data opłynięcia: 22.12.2006, godz. 06.29

Kapitan: Radosław Przebitkowski

Załoga: Rafał Banaszek, Sebastian Ciepliński, Mieczysław Kurpisz, Karol Zadykiewicz

Data opłynięcia: 21.11.2007, godz. 14.37

Kapitan: Andrzej Kwiatek

Załoga: Krzysztof Sikorski – I oficer, Jarosław Gawrysiak – II oficer, Zbigniew Pyra – III oficer, Jan Cymer, Tadeusz Krawczyk, Janusz Słowiński – bosman

Data opłynięcia: 6.12.2007, godz. 05.15

Kapitan: Narcyz Adamus

Załoga: Maria Felczak, Jacek Mrowicki, Tadeusz Rubin, Janusz Słowiński, Cezary Stasieńko

Data opłynięcia: 16.12.2007, godz. 10.21

Kapitan: Janusz Słowiński

Załoga: Aiski Kaimuanra (Fin), Jerzy Ner, Karri Saukkosen (Fin), Marcin Slambor (Cz.), Lech Szestowicki

Data opłynięcia: 17.01.2008, godz. 04.28

Kapitan: Waldemar Waszczyk

Załoga: Wojciech Pasieczny – I oficer, Aleksander Deptuła – II oficer, Cyryl Kotyła – III oficer, Jerzy Czartoryski, Grzegorz Lemka, Piotr Mackiewicz, Janusz Słowiński – bosman

Data opłynięcia: 24.01.2008, godz. 23.37 (UTC)

Kapitanowie: Zbigniew Romanowski – od Ushuaia do Stacji im. H. Arctowskiego; Janusz Słowiński od Stacji im. H. Arctowskiego do 68°26'S; 071°03'W

Załoga: Krzysztof Dędek, Dominik Grott, Tomasz Józik, Andrzej Kucharczyk, Dominik Matuszczak

Data opłynięcia: 18.02.2008, godz. 23.10

Kapitan: Dominik Grott

Załoga: Krzysztof Dędek, Tomasz Józik, Andrzej Kucharczyk, Dominik Matuszczak, Zbigniew Romanowski, Janusz Słowiński

„LUKA”

Data opłynięcia: 6.01.2008, godz. 18.30

Kapitan/załoga: Tomasz Lewandowski

„SELMA EXPEDITIONS”

Data opłynięcia: 15.12.2007, godz. 18.00

Kapitan: Jerzy A. Kosz

Załoga: Janusz Kędzierski, Tomasz Białkowski, Ryszard Poźniak, Przemysław Giel, Jacek Semkowicz, Andrzej Studziński

Data opłynięcia: 7.01.2008, godz. 05.05

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Cezary Bartosiewicz, Paweł Bartosiewicz, Andrzej Bąkałski, Lech Lep, Marek Lewandowski, Michał Wojtkiewicz

Data opłynięcia: 29.01.2008, godz. 11.00

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Henryk Augustyniak, Piotr Graczyk, Małgorzata Truchan-Graczyk, Andrzej Grad, Bogdan Hurkacz, Rafał Maciejewicz, Tomasz Sołowij, Krzysztof Tetera, Marian Wittek

Data opłynięcia: 14.02.2008, godz. 15.30

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Jerzy A. Kosz – z-ca kapitana, Ewa Skut – I oficer, Agata Moroń – intendent, Dariusz Gocał, Marek Jędrzejczyk, Mariusz Klimek, Jacek Nożewnik, Błażej Pyrka, Jacek Semkowicz – equipment, Marcin Traczyk

Data opłynięcia: 17.03.2008

Kapitan: Jerzy A. Kosz

Załoga: Norbert Karwowski, Agnieszka Stróżyk-Nowak, Lucyna Pleśniar, Stanisław Małyszka, Tomasz Rolewski

Data opłynięcia: 31.03.2008

Kapitan: Jerzy A. Kosz

Załoga: Leszek Gałek, Agnieszka Stróżyk-Nowak, Przemysław Lis, Florencia Gomez Bodo, Sergio Kersevan, Amandine Cau, Emma Nilsson

Data opłynięcia: 2.02.2009, godz. 05.10

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Ewa Skut – z-ca kapitana, Maciej Banach – I oficer, Piotr Graczyk – II oficer, Dariusz Kwak, Damian Święs, Ryszard Marcjoniak

Data opłynięcia: 27.02.2009, godz. 21.11

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Sławomir Rudnicki, Tomasz Łopata, Anna Bieranowska-Dobrzańska, Sergio Kersevan, Wojciech Malina, Andrzej Bilski, Marcin Sacha, Jacek Majsak

Data opłynięcia: 8.03.2009, godz. 09.45

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Anna Bieranowska-Dobrzańska, Tomasz Łopata, Jacek Majsak, Stanisław Leszczyński, Waldemar Troć, Piotr Wieczorek, Paweł Wiśniewski, Ireneusz Herisz, Maciej Sokołowski, Grzegorz Konieczny

Data opłynięcia: 25.03.2009, godz. 19.30

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Łopata, Magdalena Torzyńska, Krzysztof Torzyński, Jacek Drychta, Mariusz Woziwodzki, Agnieszka Czarniecka, Jakub Kowalski

Data opłynięcia: 11.12.2009, godz. 11.20

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Daniel Klos, Jacek Klawe, Andrzej Kałamaja, Jacek Klocek, Tomasz Żak, Tadeusz Włochyński, Sławomir Zgódka, Piotr Konecki, Piotr Mazur

Data opłynięcia: 8.01.2010

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Dariusz Gocał, Elizabeth Mc.Conkey, Nella Gocal-Mc.Conkey, Krzysztof Torzyński, Magdalena Torzyńska, Bartłomiej Torzyński, Krzysztof Konieczny, Tomasz Żak, Marcin Czerniachowicz

Data opłynięcia: 28.01.2010, godz. 11.30

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Dariusz Gocał – z-ca kapitana, Stefan Radziwiński – oficer wachtowy, Jerzy Domagała – oficer wachtowy, Tomasz Rolewski – oficer wachtowy, Konrad Wawruch – oficer wachtowy, Anna Migoń, Bogusław Hurkacz, Jakub Piasecki, Krzysztof Pełka

Data opłynięcia: 3.02.2010, godz. 20.20

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Adam Morstin – oficer wachtowy, Dariusz Nerkowski – oficer wachtowy, Mariusz Kasperek – oficer wachtowy, Jacek Załuski – oficer wachtowy, Krzysztof Kuźma, Robert Kochanowicz, Andrzej Kobielski, Władysław Michalik, Małgorzata Wojtaczka

Data opłynięcia: 17.02.2010, godz. 12.50

Kapitan: Cezary Bartosiewicz

Załoga: Andrzej Bąkalski – I oficer, Marian Frąckiewicz – II oficer, Zbigniew Derkowski – III oficer, Jacek Wojciechowski – IV oficer, Piotr Kuźniar – bosman, Małgorzata Wojtaczka, Witold Karbowski, Zbigniew Fiderewicz, Błażej Rozmarynowicz

Data opłynięcia: 14.03.2010, godz. 17.15

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Krzysztof Jasica – z-ca kapitana, Maciej Sodkiewicz – oficer wachtowy, Tomasz Kulawik – oficer wachtowy, Sebastian Kała – oficer wachtowy, Agnieszka Kucharska – oficer wachtowy, Grzegorz Balnis, Grzegorz Górnicki, Joanna Kafar, Richard Krenzel

Data opłynięcia: 24.03.2010, godz. 12.10

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Krzysztof Jasica, Maciej Sodkiewicz, Marta Brańczak, Ryszard Poznański, Hanna Witek, Piotr Pietrzniak, Bernard Stromsky, Dariusz Gadomski, Marek Zdebski, Rafał Stępień, Aleksandra Czerech

Data opłynięcia: 8.04.2010, godz. 13.20

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Aleksandra Czerech, Michał Skiba, Mariusz Chmielewski, Dominika Dąbrowska, Adam Dąbrowski, Jacek Derkacz, Katarzyna Sęktas, Anna Rawska, Aleksander Ulatowski

Data opłynięcia: 25.04.2010, godz. 15.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Aleksandra Czerech, Marcin Sibilski, Andrzej Mosiński, Janusz Łukasik, Jacek Wojciechowski, Łukasz Rosenberg, Sebastian Choromański, Joanna Fiszer-Choromańska, Janusz Nowak

Data opłynięcia: 11.11.2010, godz. 12.15

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Tomasz Żak – I oficer, Michał Sawzdargo – II oficer, Wojciech Trocki – III oficer, Anna Gruszka, Krzysztof Konieczny, Mikołaj Golachowski, Berenika Dąbrowska

Data opłynięcia: 5.12.2010, godz. 07.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Tomasz Żak – z-ca kapitana, Edward Janikowski – I oficer, Paweł Koczewski – II oficer, Krzysztof Kościółek – III oficer, Wojciech Wiszniewski – IV oficer, Anna Gruszka, Leszek Ozimek, Andrzej Panasiuk, Kazimierz Wołpiuk, Jerzy Ziętał

Data opłynięcia: 3.02.2011, godz. 15.35

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Krzysztof Jasica, Aleksandra Król, Tomasz Łopata, Andrzej Sieczak, Michał Składanowski, Ewa Skut, Maciej Sokołowski, Damian Święs, Paweł Wiśniewski, Andrzej Zadura

Data opłynięcia: 1.03.2011, godz. 12.24

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Przemysław Bilski, Bogusław Cenian, Wojciech Garbarek, Agata Kielmer, Mariusz Kistowski, Witold Małek, Wojciech Orliński, Przemysław Sośnicki, Patryk Szymański, Tadeusz Włochyński

Data opłynięcia: 8.03.2011, godz. 19.42

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Dariusz Borowiak, Sławomir Ciuńczyk, Jerzy Domagała, Julita Dobrowolska, Andrzej Dobrowolski, Agata Kielmer, Józef Kraszewski, Rafał Mazurkiewicz, Marek Niemiec

Data opłynięcia: 22.03.2011, godz. 15.40

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Berzyński, Anna Gruszka, Jakub Grzechnik, Paweł Kubiczek, Radosław Rejman, Jerzy Tomaszewski, Jarosław Zielonko, Maciej Oleksiuk

Data opłynięcia: 6.04.2011, godz. 08.05

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Aleksandra Czerech, Krzysztof Durzyński – oficer wachtowy, Tomasz Sadowski, Przemysław Jedynak, Jerzy Młyński – oficer wachtowy, Michał Gawron, Tomasz Fojucik, Krzysztof Fojucik – oficer wachtowy

Data opłynięcia: 21.04.2011, godz. 13.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Aleksandra Czerech, Maciej Maciejewski, Radomir Illinicz, Roman Illinicz, Jakub Kiwior, Wojciech Rogodziński

Data opłynięcia: 27.11.2011, godz. 12.30

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Łopata, Maciej Banach, Agata Banach, Marek Kurkierewicz, Bogusław Ireneusz Nadaj, Przemysław Sośnicki, Marta Sychowska, Andrzej Sychowski, Alicja Barbara Szymankiewicz

Data opłynięcia: 13.12.2011, godz. 14.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Marcin Bielewicz, Łukasz Karski – oficer wachtowy, Magdalena Kopczyńska, Jarosław Lehwarek – oficer wachtowy, Tomasz Piechowiak, Franciszek Rychlik – bosman, Artur Skrzyszowski, Kazimierz Skuratowicz, Przemysław Sośnicki

Data opłynięcia: 9.01.2012, godz. 23.00

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Artur Skrzyszowski – bosman, Łukasz Karski, Jan Zając – oficer wachtowy, Daniel Klos – oficer wachtowy, Magdalena Zając, Marek Zdebski – oficer wachtowy, Dariusz Gadomski

Data opłynięcia: 13.02.2012, godz. 16.35

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Adam Knapik, Paweł Kościński, Grzegorz Kuderski, Grażyna Panek-Sołowij, Leszek Rychlik, Michał Sawzdargo, Artur Skrzyszowski, Mirosław Urbańczyk, Małgorzata Wojtaczka, Jacek Załuski

Data opłynięcia: 15.03.2012, godz. 13.20

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Eryk Gardas, Michał Gawron, Anna Gruszka, Krzysztof Jasica, Paweł Kubiczek, Piotr Lubaczewski, Tomasz Łopata, Piotr Obidziński, Krzysztof Pełka, Marian Zieliński, Piotr Żelazny

Data opłynięcia: 25.03.2012, godz. 18.50

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Artur Skrzyszowski – bosman, Roman Drażdżewski, Janusz Janczewski, Marcin Kazubski, Witold Koenig, Zygmunt Kozłowski, Rafał Łuczak, Ryszard Orłowski

Data opłynięcia: 17.11.2012, godz. 10.10

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Piotr Bareła, Zbigniew Bareła – oficer wachtowy, Stefan Borysewicz – oficer wachtowy, Marcin Ciecierski – oficer wachtowy, Justyna Jasica – z-ca kapitana, Jerzy Makedoński, Zbigniew Ostalec

Data opłynięcia: 29.11.2012, godz. 10.26 i 2.12.2012, godz. 13.58

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Brymora, Stanisław Filipiak, Robert Grabski, Zenon Jankowski, Ryszard Kryj-Radziszewski, Jerzy Matuszak, Jerzy Makedoński, Bogusław Nadaj, Przemysław Siejak, Adam Windak

Data opłynięcia: 29.12.2012, godz. 17.45

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Dariusz Baran, Marek Fabijański, Andrzej Lewandowski, Janusz Łukasik, Wojciech Rogoziński, Aleksandra Sobczak, Joanna Szczepańska, Przemysław Wielowiejski, Krzysztof Sus, Jerzy Makedoński, Artur Skrzyszowski

Data opłynięcia: 23.01.2013, godz. 11.15

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Dusan Jamny, Michał Janeczek, Ladislav Janicek, Jri Kolbaba, Paweł Paluch, Jan Salamon, Tomasz Witkowski, Marta Witosławska, Michał Wojtkiewicz, Artur Skrzyszowski

Data opłynięcia: 3.02.2013

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Damian Świąś, Tomasz Berzyński, Dariusz Borowiak, Sławomir Ciuńczyk, Katarzyna Korsieko-Wójcik, Józef Kraszewski, Rafał Mazurkiewicz, Marek Szczypek, Paweł Twardowski

Data opłynięcia: 26.02.2013, godz. 16.35 i 13.03.2013, godz. 11.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Tomasz Żak – z-ca kapitana, Roman Drażdżewski, Krzysztof Durzyński – oficer wachtowy, Jakub Kiwior, Maciej Maciejewski – oficer wachtowy, Janusz Nowak – oficer wachtowy, Jakub Nowak, Agnieszka Nowak, Michał Kossakowski, Lucja Łoś

Data opłynięcia: 23.03.2013, godz. 15.55

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Tomasz Żak – z-ca kapitana, oficer wachtowy, Tadeusz Baszyński, Mariusz Kozłowski, Marat Nevretdinov – oficer wachtowy

Data opłynięcia: 10.04.2013, godz. 16.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Tomasz Żak – z-ca kapitana, oficer wachtowy, Stanisław Kalicki, Stanisław Musielewicz – oficer wachtowy, Audrius Daunys – oficer wachtowy, Hugo Charpentier, Quentin le Breton, Gustav von Blanckenburg

Data opłynięcia: 19.08.2013, godz. 12.05

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Łopata, Krzysztof Jasica, Janusz Ptak, Jacek Załuski, Leszek Rychlik

Data opłynięcia: 17.11.2013, godz. 07.20 (LT)

Kapitan: Piotr Kuźniar

Załoga: Tomasz Łopata – oficer, Krzysztof Jasica – oficer, Michał Gawron, Anna Gruszka, Didier Houy, Krzysztof Konieczny, Przemysław Kruszyński, Paweł Kubiczek, Dariusz Kwak, Piotr Lubaczewski, Małgorzata Truchan-Graczyk

Data opłynięcia: 15.12.2013, godz. 14.40 i 17.12.2013, godz. 22.25

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Justyna Łopata – z-ca kapitana, Wojciech Bukowski, Stanisław Sikorski – oficer wachtowy, Michał Jaszczuk, Luiza Chrzanowska, Jacek Zakrzewski, Ewa Pogorzelska, Andy Lindsay – oficer wachtowy, Ben Wedlock Pedersen – oficer wachtowy, Ana Behrens

Data opłynięcia: 10.01.2014, godz. 11.30 i 15.01.2014, godz. 07.30

Kapitan: Tomasz Łopata

Załoga: Justyna Łopata – z-ca kapitana, oficer wachtowy, Viacheslav Nikitin, Shmuel Davidovich, Rafał Łuczak, Paweł Rokiciński – II oficer wachtowy, Olgierd Puchalski, Marta Kasprzak, Marcin Józwick – I oficer, Janusz Janczewski

„NASHACHATA”

Data opłynięcia: 1.11.2008, godz. 20.50

Kapitan: Henryk Wolski

Załoga: Marek Grzywa – I oficer, Jarosław Gabryelski – II oficer, Janusz Kowal – III oficer, Agata Grzywa, Michael Imiela, Jan Liszkowski, Graham Smith – bosman, Jorg Zimmerman

Data opłynięcia: 26.11.2008, godz. 07.30

Kapitan: Artur Mikołajko

Załoga: Zbigniew Jałocha – z-ca kapitana, Andrzej Kacała – I oficer, Jacek Kierpiec – II oficer, Alexander Rabe-Bär – III oficer, Ralf Brauner, Jürgen Hohmuth, Leszek Mielnik, Andreas Poschke, Artur Skutecki, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 2.12.2008, godz. 06.00

Kapitan: Zbigniew Jałocha

Załoga: Konrad Sudba – I oficer, Jacek Kierpiec – II oficer, Alexander Rabe-Bär – III oficer, Andreas Poschke, Dobrochna Reschke, Artur Skutecki, Graham Smith – bosman

Data opłynięcia: 15.11.2010, godz. 13.30

Kapitan: Jacek Reschke

Załoga: Jerzy Ćwiek, Krzysztof Kamiński, Wojciech Kowalik, Małgorzata Leśniewska,
Dobrochna Reschke, Waldemar Stolarski, Wojciech Wolantkowski, Janusz
Wszolek, Ewa Zawada

„PANIKA”

Data opłynięcia: 26.01.2011, godz. 11.30

Kapitan/załoga: Andrzej Plewik

Data opłynięcia: 18.02.2011, godz. 10.30

Kapitan: Andrzej Plewik

Załoga; Jacek Knajdrowski, Tomasz Przecieczowski

Data opłynięcia: 16.04.2011

Kapitan: Andrzej Plewik

Załoga; Krystyna Plewik, Mark Baxter

„OPERON RACING”

Data opłynięcia: 23.02.2011, godz. 11.45

Kapitan/załoga: Zbigniew Gutkowski

„SOLANUS”

Data opłynięcia: 29.03.2011, godz. 15.32 (LT)

Kapitan: Bronisław Radliński

Załoga: Roman Nowak – I oficer, Jarosław Pietras – II oficer, Witold Kantak –
III oficer, Antoni Bigaj, Włodzimierz Palmowski

„POLONUS”

Data opłynięcia: 17.11.2011

Kapitan: Sławomir Kulczak

Załoga: Robert Reszkowski – I oficer, Robert Aleksandrowicz – II oficer, Robert
Bruździński – oficer wachtowy, Miłosz Kłębczyk – oficer wachtowy,
Anna Kulczak – oficer wachtowy, Kazimierz Swoboda – oficer wachtowy,
Przemysław Giel – bosman

Data opłynięcia: 25.01.2012, godz. 17.28

Kapitan: Radosław Przebitkowski

Załoga: Andrzej Tolkin – I oficer, Piotr Mikołajewski – II oficer, Mieczysław
Wybieralski – III oficer, Przemysław Jarno, Tadeusz Ledwoń, Grzegorz
Pilarczyk, Tomasz Szepczyński

„ANNA F”

Data opłynięcia: 9.12.2011, godz. 09.48

Kapitan: Tomasz Szewczyk

Załoga: Szymon Wojciechowski – I oficer, Adam Kozak – II oficer, Marek Maderski
– III oficer, Wojciech Hajduk, Mateusz Wojtkowski

„POLSKA MIEDŹ”

Data opłynięcia: 8.02.2012, godz. 04.30

Kapitan/załoga: Tomasz Cichocki

„NEKTON”

Data opłynięcia: 22.01.2014, godz. 12.00

Kapitan: Łukasz Natanek

Załoga: Małgorzata Czujko, Karol Janas, Tadeusz Natanek, Connor Young

„TARKA”

Data opłynięcia: 14.02.2014, godz. 14.00

Kapitan: Marek Sobieski

Załoga: Andrzej Krzemień – I oficer, Sławomir Skowroński – II oficer, Piotr Wilhelm
– III oficer, Jan Bernacki, Andrzej Kurzeja, Mieczysław Werner

„CRYSTAL”

(jednostka pod banderą brytyjską z polską załogą)

Data opłynięcia: 1.02.2014, godz. 12.35

Kapitan: Michał Palczyński

Załoga: Marek Góralczyk, Jacek Gróźlewski, Andrzej Kwiatek, Mieczysław Mielnik

Data opłynięcia: 16.02.2014, godz. 10.20

Kapitan: Michał Palczyński

Załoga: Helena Adwent, Jarosław Górski, Andrzej Kwiatek, Magdalena Piotrowska,
Kazimierz Stachurski, Bogusław Studziński, Piotr Woronkow

Spis rzeczy

<i>Rota</i> Bractwa Kaphornowców.....	6
List Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego.....	8
List władz Polskiego Związku Żeglarskiego.....	9
List Prezydenta Bydgoszczy Rafała Bruskiego.....	10
Wstęp Dyrektora Narodowego Muzeum Morskiego Jerzego Litwina.....	11
Wprowadzenie Grotmaszta Czesława Dyrca.....	14
JEST TAKI PRZYŁĄDEK.....	17
Amulet.....	18
Legenda Hornu.....	19
Jest taki przyłodek.....	22
Geografia Hornu.....	35
Przyłodek Horn i regaty.....	40
Międzynarodowe Związki Kaphornowców.....	43
Cape Horn inaczej.....	45
POLSKIE ŻAGLE PRZY HORNIE.....	49
Do „Białej Fregaty”.....	50
„Dar Pomorza” (kpt. Konstanty Maciejewicz).....	52
„Polonez” (kpt. Krzysztof Baranowski).....	58
„Euros” (kpt. Aleksander Kaszowski).....	62
„Konstanty Maciejewicz” (kpt. Tomasz Zydler).....	66
„Otago” (kpt. Zdzisław Pieńkawa).....	73
„Copernicus” (kpt. Zygfryd Perlicki).....	79
„Gedania” (kpt. Dariusz Bogucki).....	85
„Dar Przemysła” (kpt. Henryk Jaskuła).....	91
„Wojewoda Pomorski” (kpt. Wiesław Rakowski).....	94
„Wojewoda Koszaliński” (kpt. Ryszard Wabik).....	97
„Dar Młodzieży” (kpt. Leszek Wiktorowicz).....	105
„Asterias” (kpt. Marek Sobieski).....	113
„Pogoria” (kpt. Krzysztof Baranowski).....	118
„Iskra II” (kmdr por. Czesław Dyrca).....	122
„Fryderyk Chopin” (kpt. Ziemowit Barański).....	134
„Zawisza Czarny” (kpt. Waldemar Mieczkowski).....	140
„Antica” (kpt. Jerzy Wąsowicz).....	146
„Concordia” (kpt. Andrzej Straburzyński).....	152
„Warta-Polpharma” (kpt. Roman Paszke).....	155
„Stary” (kpt. Jacek Waclawski).....	160
„Zjawą IV” w rejsach wokół przyłodka Horn.....	165
„Zjawą IV” (kpt. Henryk Wolski).....	168
„Zjawą IV” (kpt. Aleksander Nebelski).....	172
„Zjawą IV” (kpt. Michał Bogusławski – etap XV).....	177
„Zjawą IV” (kpt. Michał Bogusławski – etap XVI).....	180
„Panoramą” dookoła Ameryki Południowej i do Antarktydy (2004–2005).....	185
„Bona Terra” (kpt. Janusz Słowiński).....	195
„Bona Terra” (kpt. Radosław Przebitkowski).....	201
„Bona Terra” (kpt. Andrzej Kwiatek).....	207
„Bona Terra” (kpt. Zbigniew Romanowski).....	211
„Bona Terra” pokonana przez Horn (kpt. Janusz Słowiński).....	215
„Luka” (kpt. Tomasz Lewandowski).....	218
„Selma Expeditions” na Hornie.....	221
„Selma Expeditions” (kpt. Piotr Kuźniar).....	230
„Selma Expeditions” (kpt. Cezary Bartosiewicz).....	234
„Selma Expeditions” (kpt. Piotr Kuźniar).....	239
„Selma Expeditions” (kpt. Piotr Kuźniar).....	242
„Nashachata” (kpt. Artur Mikołajko).....	249
„Nashachata” (kpt. Jacek Reschke).....	256
„Nashachata” (śp. kpt. Marek Radwański).....	263
„Operon Racing” (kpt. Zbigniew Gutkowski).....	269
„Solanus” (kpt. Bronisław Radliński).....	273
„Anna F” (kpt. Tomasz Szewczyk).....	284
„Polonus” (kpt. Radosław Przebitkowski).....	292
„Polska Miedź” (kpt. Tomasz Cichocki).....	296
„Nekton” (kpt. Łukasz Natanek).....	301
„Tarka” (kpt. Marek Sobieski).....	305
BRACTWO ALBATROSÓW.....	311
Początek początku.....	312
Ceremoniał i rekwizyty Bractwa.....	317
Tawerna „Pod Wieżą”.....	322
Poczet Grotmasztów.....	326
Kpt. Krzysztof Baranowski Grotmaszt Bractwa 1974–1984.....	326
Kpt. Aleksander Kaszowski Grotmaszt Bractwa 1985–1993.....	327
Kpt. Zdzisław Pieńkawa Grotmaszt Bractwa 1993–2000.....	328
Kpt. Dariusz Bogucki Grotmaszt Bractwa 2000–2002.....	329
Kpt. ż.w. Leszek Wiktorowicz Grotmaszt Bractwa 2002–2007.....	330
Kadm. Czesław Dyrca Grotmaszt Bractwa 2007–.....	331
Nagrody Grotmasztów Bractwa Kaphornowców.....	333

Z KAPHORNOWEGO KUBRYKA	337
Iwonie	338
Polki na Hornie	339
Poczet żeglarek polskich na Hornie	343
Żeglarze Polskiego Klubu Żeglarskiego z Nowego Jorku na Hornie	345
Kaphornowiec Joseph Conrad	347
Kaszubski kapelan	349
Tom Zydler na Zachodzie	353
Timszel	355
SKOŃCZONA WACHTA	359
Rejs ku wieczności	361
Płynąć za marzeniem... ..	363
Morze i ziemia „Latającej Ryby”	366
Zdzisław Pieńkawa – Zbyszek	369
Dariusz Bogucki – Dziadek Mróz	372
Trzeci w sztafecie wspaniałych	375
Tym co odeszli	378
Pokonani przez morze w drodze na Horn	380
Jachty zabrane przez hornowe wody	380
Horn w książkach polskich żeglarzy	382
Streszczenie	384
Summary	386
Resumen	388
ANEKS	391
Statut Bractwa Kaphornowców	392
Regulamin rejsu żeglarskiego wokół przylądka Horn	398
Polskie załogi pod Hornem	400

