

BYŁEM NA KOŃCU ŚWIATA



Niemal dokładnie 383 lata po pierwszych holenderskich odkrywcach pod Przylądkiem Horn znalazł się polski jacht **ZAWISZA CZARNY**.

Marek Siurawski

O Horn niemal otarliśmy się burtą. Tego się nie zapomina

Po świecie można poruszać się na wiele sposobów. Ja wybrałem jacht - piękny twór ludzkich rąk i dla wielu idealne narzędzie swobody. Coś w rodzaju drugiego, ruchomego domu, dzięki któremu można codziennie, wedle upodobania, kotwiczyć gdzie indziej lub przez tydzień czy dwa tkwić w jednym miejscu. Żaglowiec lub jacht to uosobienie piękna i wolności. Łąd od strony morza zaskakuje specyficznym obliczem i nowością pozornie znanych szczegółów.

Morze i wiatr

„Wody wokół Przylądka Horn to najniebezpieczniejszy akwen na świecie. Tu dopiero diabeł pokazuje, co potrafi” - pisał Joshua Slocum, który ponad sto lat temu poprowadził tamtędy swego *SPRAYA* w pierwszej samotnej żegludze wokółziemskiej. Na tej szerokości geograficznej

wiatry zachodnie mogą hulać dostojnie „naokoło świata” bez żadnych przeszkód, a kiedy się rozpędzą, natarają na Cieśninę Drake’a - przewężenie między barierą Andów na krańcu Ameryki Południowej i równie górzystym „jęzorem” Półwyspu Antarktycznego. Moc i groza Oceanu przybierają tu więc ekstremalne formy. Właśnie tu trafiają się największe fale - nawet 30-metrowej wysokości - które potrafią dobiec aż do Anglii. Dni sztormowych wokół Przylądka (powyżej 8° w skali Beauforta) bywa ponad 200 w roku, temperatura w środku lata rzadko przekracza 10 stopni Celsjusza. Wysoka przeciętna dni pochmurnych, z deszczem, gradem i śnieżycami dopełniają obrazu.

Dla żaglowca stosunkowo najbezpieczniejsza trasa prowadzi z zachodu na wschód, z wiatrem i prądem, najlepiej na przełomie stycznia

i lutego. Kiedyś pływało się z konieczności „pod prąd” i bez względu na porę roku. Do czasu otwarcia Kanału Panamskiego (1914 r.) tylko wokół Hornu prowadziła droga z Europy i Wschodnich Wybrzeży obu Ameryk na drugą stronę kontynentu. Droga uciążliwa i szalenie niebezpieczna, nawet dla największych żaglowców. Forsowanie Hornu trwało niekiedy całe tygodnie (rekord to 3 miesiące!), do dzisiaj morze i skały przy Przylądku Nieprzejeźdnym, Przylądku Mordercy to największe cmentarzysko okrętów na świecie.

W samym tylko pierwszym dziesięcioleciu XX wieku zatono tu ponad 450 statków i zginęło 10 tysięcy marynarzy! Tysiąc ludzi i czterdzieści kilka statków rocznie... To między innymi te dramaty i „piekielny” charakter miejsca sprawiły, że opłynięcie Hornu jest szczytowym osiągnięciem

dla każdego żeglarka - tak jak zdobycie Mount Everestu dla alpinisty.

Jakby na przekór tym mrozącym krew w żyłach historiom, płynąc *ZAWISZĄ CZARNYM* od Valparaiso przez Kanały Patagonii minęliśmy Horn w fantastycznych warunkach: przy niemal bezchmurnej pogodzie i silnym, sztormowym wietrze z rufy. Takich niezwykłych, pogodnych dni jest przy Hornie tylko osiem w roku... Widoczność była tak doskonała, że oglądaliśmy groźne skały już z odległości 30 kilometrów, a o Horn niemal otarliśmy burcią, bo tak trzeba nazwać te niecałe dwa kilometry! I na dodatek skaczące delfiny przed dziobem... Tego się nie zapomina, tak jak i łez żeglarskiego szczęścia w oczach.

A sam Przylądek? To niezamieszkały, pozbawiony roślinności skrawek lądu kilka kilometrów wzdłuż i wszerz, prezentujący od strony morza poszczerbione skały, wysokości 400 metrów. I obok, z jednej i z drugiej strony, ale bardziej na północ, mnóstwo mniejszych i większych różowawo-sinych w zachodzącym słońcu „zębów” archipelagu, obramowanych białą pianą przyboju i przybierających wymyślne kształty bajkowych bram, łuków i kolumnad. Widziałem, jak otula je coraz gęściej mgła, w narastającej symfonii wiatru i morza. Koniec świata...

Statek

Bezpieczny, pewny, solidny, wystarczająco wygodny i znany. Nie pamiętam, który to mój rejs na pokładzie *ZAWISZY CZARNEGO*, flagowego jachtu ZHP ale na pewno... następnym. Statek starzeje się powoli i za parę lat pewnie by już na taką wyprawę nie ruszył. Z nami jednak zdążył. I był domem i jak zawsze „salą treningową”, gdyż takielunek i urządzenia pokładowe, bardzo proste, żeby nie powiedzieć prymitywne, pozwalają poznać i urok żeglugi w bezpośrednim kontakcie z żywiołem, i smak pracy. Rzeczywiście przy zmianie halsu, stawianiu czy zwijaniu żagli jest co robić na pokładzie. Wysiłkiem jest również sterowanie, zwłaszcza w cza-

nie niepogody, wchodzenie i schodzenie z górnych koi, ubieranie się, zakładanie sztormiaków, niekiedy samo poruszanie się i utrzymywanie równowagi. Nawet leżąc w koi mięśnie pracują, ale rutyna życia w morzu pozwala się do tego szybko przyzwyczaić, a różne uciążliwości nawet polubić.

Mimo braku luksusów, na *ZAWISZY CZARNYM* są prysznic, toalety, obszerny kubryk, dwie kabiny 4-osobowe i kabina armatorska, przytulna mesa, kambuz i pentra oraz dobre jedzenie. Wystarczy,

aby nauczyć się „cieszyć małym” i nie ocierać się nieprzerwanie o siebie.

Sam i w załodze

Na morzu łatwiej klarują się nawet trudne sprawy i same wracają do właściwych proporcji. Na lądzie wszystko jest zniekształconym zwierciadłem, w morzu człowiek ma wrażenie, że myśli prawidłowo. Bo czuje się wolny.

Pomijając przypadki skrajnego samotnictwa, pływa się również po to,



ZAWISZA CZARNY pod bryfokiem

aby być z ludźmi. O doborze załogi często decyduje przypadek. Nas w rejście połączyła wieloletnia żeglarska pasja i... przyjaźń z kapitanem, który wedle tych kryteriów ustalił trzon załogi, chcąc być pewnym, że na każdym może polegać. Jednak przed rejssem nie znaleźliśmy się prawie zupełnie, a już na pewno nigdy nie żeglowaliśmy razem. Poza tym mieszanka ludzka była rzeczywiście urozmaicona. W skład załogi weszli i ludzie polityki, i dużego biznesu, ministrowie, właściciele firm, dyrektorzy, w większości bardzo dobrzy żeglarze - samych kapitanów było ośmiu, a sterników morskich chyba czternastu. Istniała więc poważna obawa, że tak różnorodna zbitka silnych osobowości, na małej przestrzeni pokładu i w trudnym rejsie wybuchnie poważnymi konfliktami.

Tymczasem już od trzeciego dnia rejsu stało się jasne, że jest załoga, że wszyscy wspierają się życzliwym słowem, humorem i czynem, jeśli trzeba. To sztuka, która w większym zespole zdarza się naprawdę rzadko. Tej załogi nie zapomnę nigdy.

Zapomniany odkrywca

W 1609 r. kupiec holenderski La Maire uzyskał zgodę na handel z Chinami, Japonią i Tierra Australis, ale pod warunkiem, że nie popłynie tam ani przez Cieśninę Magellana, ani wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Wydawało się, że sprawa jest beznadziejna. Mimo to rozpoczęła przygotowania do wielkiej wyprawy.

Po dwóch latach wyposażył we wszystko, co trzeba, dwa statki - *EENDRACHT* (220 ton i 65 ludzi) oraz *HOORN* (110 ton i 22 ludzi), a dowództwo nad tą małą flotyllą powierzył swemu synowi.

W maju 1615 r. Holendrzy ruszyli w nieznaną. Początkowo los im nie sprzyjał. Powolna żegluga i oznaki skorbutu zmusiły młodego La Maire'a do zawinięcia do Sierra Leone po wodę, żywność i nowe zapasy. La Maire nabył tam również 25 tysięcy cytryn. Zakup okazał się zbawienny, gdyż nikt z załogi nie chorował już potem do końca podróży.

Mimo obecności ludzi, na pokładzie jest się również samemu. Chciałoby w czasie wacht, przy sterze lub wielogodzinnej obserwacji „na oku”, zwłaszcza w nocy. To czas myśli, w ciszy-mimo szumu morza i wiatru. Nigdzie lepiej niż na morzu nie nauczysz się brać duże za małe, a małe za nic...

„Mój Horn” nie był więc zbyt trudny. Najtrudniej było mi wyruszyć, oderwać się od lądu, krzyczącego tysiącem nie załatwionych spraw zawodowych i osobistych: nie zdążysz, odłóż to, nie dasz rady - i jeszcze to, i to, i tamto... Swój Horn częściowo przeszedłem na lądzie.



Fot. z arch. Marcina Siurawskiego

Certyfikat „z końca świata”

Seria pechowych wypadków trwała jednak nadal. Gdzieś na Atlantyku jeden ze statków odczuł nagle mocny wstrząs, jak od uderzenia o skałę. Na środku oceanu? Kadłub wydawał się nieszkodzony, przecieku nie było, więc Holendrzy płynęli dalej. Dopiero w czasie karenażu na Ziemi Ognistej okazało się, że w burcie żaglowca tkwił... wielki „zab” ryby miecza! Naprawa zajęła wiele dni, co więcej, skutkiem przypadkowego zaproszenia ognia *HOORN* spłonął doszczętnie.

13 stycznia 1616 r. osamotniony *EENDRACHT* ruszył dalej. Statek prowadził kapitan van Schouten.

Dwa tygodnie później uparci Holendrzy przeszli cieśninę, którą na cześć swego dowódcy nazwali La Maire. Zauważyli też w pobliżu wyspę-tę z kolei ochrzcili Wyspą Stanów, dla upamiętnienia ówczesnych Stanów Holenderskich. 29 stycznia opłynęli jej południowy kraniec, a potem jeszcze jedną wysepkę, za którą otworzyła się swobodna droga na zachód. Był to, jak się okazało kraniec kontynentu.

-Wyłynęliśmy z macierzystego portu Hoorn, niech więc to miejsce nazywa się tak samo - orzekli.

EENDRACHT dopłynął w końcu do Wysp Korzennych, ale nadzieje na duży zysk nie spełniły się. Nikt nie wierzył, że wyprawa przeszła wokół jakiegoś nowo odkrytego przylądka. Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo Handlowe oskarżyło Holendrów o złamanie warunków umowy. Admirał Speilberg odesłał zaarrestowanych Schoutena, La Maire'a i dziesięciu członków załogi do Holandii.

W drodze powrotnej La Maire zmarł mając zaledwie 31 lat.

Stary La Maire nie darował jednak swego. Zaskarżył Towarzystwo, które, kiedy nie dało się już zaprzeczyć faktom, musiało oddać statek i pokryć wszystkie straty.

Nikt nie jest prorokiem we własnym kraju. Ani La Maire, ani Schouten nie mają w rodzinnym mieście nawet tablicy pamiątkowej...