

"Kurselem na przylądek Horn" Aleksander Kaszowski

Na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia nadszedł czas by polscy żeglarze podjęli próbę opłynięcia przylądka Horn. W owym czasie było wiadomo, że w całej historii żeglarstwa światowego tylko około dwadzieścia jachtów zdołało go szczęśliwie pokonać. Wiele zaginęło na hornowych wodach. Wśród nich „Polonia”, która 17 grudnia 1969 wyszła z Puerto Deseado i stała się kolejną ofiarą Hornu.

Bydgoscy żeglarze mieli jacht i doświadczenie, ale nie mieli pieniędzy, ani – co gorsza czasu. Jedynym sposobem by osiągnąć wymarzony cel był transport jachtu na pokładzie statku do Valparaiso, by z tego portu, szlakiem saletrowych żaglowców, pożeglować do Buenos Aires. Ogrom trudności, które przyszło im pokonać by taki pomysł zrealizować, jest dziś trudny do wyobrażenia.

W dniu 3 grudnia 1972 roku z Gdyni do Valparaiso wyszedł motorowiec PLO „Czacki”. Na jego pokładzie znajdował się „Euros” i jego załoga. Na tę wyprawę kapitan Aleksander Kaszowski wybrał: Henryka Jaskułę - I oficera, Huberta Latosia - II oficera, Zbigniewa Urbanyiego - III oficera, Henryka Lewandowskiego - bosmana i Tomasza Głuszkę - lekarza wyprawy. W czasie długiego rejsu jacht został wyremontowany i przygotowany do ciężkiej żeglugi. Postoje na redach, w oczekiwaniu na miejsce przy nabrzeżu, były przyczyną, że dopiero 6 lutego 1973 roku m/s „Czacki” zacumował do nabrzeża w Valparaiso. Wodowanie jachtu, sztautowanie wyposażenia, prowiantu i wody kosztowało trzy dni katorżniczej pracy.

W dniu 8 lutego jacht wyszedł w morze. Już na morzu załoga przeprowadza regulację i wzmocnienie takielunku, uszczelnia forklapę, opętniki, zaślepia nawiewniki, mocuje dodatkowo tratwę, solidnie klaruje wnętrza, rozmieszcza odpowiednio zapasy by skorygować przegłębienie na dziób. Płyną na dwie sześciogodzinne wachty, zaś kolejno Głuszko, Lewandowski i Urbanyi obejmują 3-dniową służbę w kambuzie.

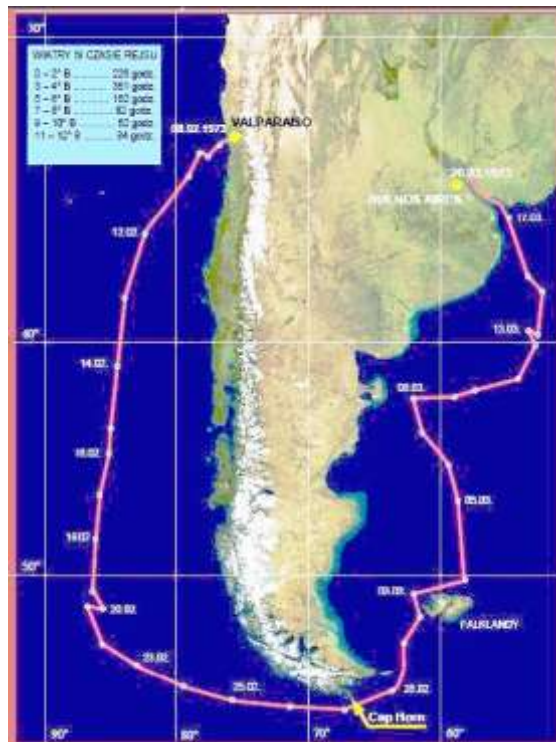
Dokuczają im zmienne wiatry, szkwały, deszcze i wilgoć. Tym razem czterdziestki nie były „ryczące”. Wszystko zmieniło się na granicy pięćdziesiątek, które powitały jacht ciężkim sztormem. Wśród ogromnych, dymiących fal, sprawdza się sposób kapitana Kaszowskiego by za pomocą żagli odpowiednich do siły wiatru lub tylko pod takielunkiem, jacht utrzymywał prędkość około 5 węzłów, przyjmował falę pod kątem 20° i na jej grzbiecie ustawił zgodnie z kierunkiem jej biegu. Ten sztorm był początkiem koszarnej pogody towarzyszącej „Eurosovi” niemal do Hornu.

Wieczorem 20 lutego, przeciwny sztormowy wiatr uniemożliwił żeglugę na południe, Kapitan stawia jacht w dryf. Uderzenia fal są potężne, jacht kładzie się na burtę i ciężko wstaje. Rośnie napięcie. W końcu stało się. Ogromna fala uderza z głuchym hukiem i jacht przewraca się na prawą burtę, masztami w dół, a przez wyrwany światełnik nadbudówki wali do wnętrza wielki strumień wody.

Pod pokładem bałagan, w kambuzie ruina. Te upiorne sekundy czy minuty, gdy jacht leżał bezwładnie i czekanie na dobijający cios, zapisały się w pamięci załogi do końca życia. Gdy jacht wstał z całymi masztami nie poczuli ulgi, bo w dryfie musieli jeszcze trwać 24 długie godziny.

Potem wicher zmienił kierunek na północno -zachodni. Podniesione sztormem fale przekraczają 10 metrów i z rykiem toczą stale załamujące się grzywacze. Sterowanie jest niezwykle wyczerpujące i stresujące. Sternik stale patrzy za rufę, bo tylko wtedy zdoła odpowiednio ustawił jacht do fali, ale ta fala zawisa mu nad głową i wydaje się, że zwali się na niego. Na szczęście tylko grzywacze pokrywają jacht i przemoczonego kompletnie sternika. Po godzinie każdy z nich ma dosyć i zmordowany schodzi pod pokład.

Sztorm następował za sztormem, każdy groźniejszy, każdy z wyższymi stanami morza. Mimo krańcowo trudnych warunków, zimna, wilgoci, mokrych ubrań, stałego napięcia i zwykłego strachu, wachty następowały za wachtami a pozycje obserwowane były dokładne. Każde osłabienie wiatru wykorzystano do stawiania dodatkowych płócien, które zawsze zdołano zrzucić w odpowiednim momencie. Można powiedzieć,



że życie na jachcie płynęło normalnie. Ale czy normalnym jest, że na trzydniową służbę w kambuzie, gdzie warunki pracy były krańcowo trudne, czekało się z utęsknieniem?

W dniach 24 i 25 lutego szalał sztorm, który w szkwałach osiągał siłę huraganu. Na morzu kłębiły góry wodne, często wyższe od grotmasztu. Dymiące grzywacze o trzymetrowej średnicy pokrywały jacht od dziobu do rufy. Pył wodny siekł jak piaskiem po twarzach, zaś widzialność nie przekraczała 100 metrów. Drugiego dnia wieczorem pękła linka sterowa. Przez trzy godziny jacht dryfował wśród rozszalałego oceanu, przez trzy godziny fale przewalały się nad jachtem, nim skuleni w kokpicie żeglarze zgrabiałymi rękoma zdołali założyć oporną stalówkę. Gdy skończyli i jacht wyszedł z dryfu rozpoczął się dzień 26 lutego. Do Hornu zostało zaledwie 250 mil. Zaczęli wierzyć, że nic gorszego już stać się nie może.

Wtedy z gradowym szkwałem uderzył huragan. Nad ranem na wiatromierzu zabrakło skali. Prędkość wiatru musiała więc przekroczyć 45 m/sek. Skrzyżowane monstrualne fale nabiegały z trzech kierunków. Niektóre załamywały się nad jachtem inne uderzały w burtę kładąc „Eurosą” masztami na wodzie, na grzbietach niektórych jacht długie chwile pędził pokryty pianą od dziobu do rufy. Takich fal jeszcze nie widzieli, te największe przekraczały 25 metrów.

Zapewne ten sztormowy pejzaż był piękny. Tylko, kto miał go podziwiać. Czy kapitan czuwający od wielu dni? Czy załoga, wczepiona w mokre koje, licząca czas do wyjścia na wachtę? Czy kuk miotany na wszystkie strony w kambuzie? Czy może sternik, przypięty pasem, wpatrujący się rozszerzonymi oczyma w wiszącą nad jego głową, zasłaniającą niebo ścianę wody?

Huragan nadal rósł w siłę. Jakikolwiek ruch przeciw wiatrowi sprawiał nieopisaną trudność. Czas zdawał się stanąć w miejscu.

Dopiero wieczorem osłabło do 11 st. B. a po północy sztorm zmienił się w słabnącą wichurę. Sztormowe żagle zrzucano i postawiono fok, grot, bezan i apsel. O 1000 na widnokregu pojawiła się plamka lądu. Wyszli na wyspy Diego Ramirez, tak jak zamierzali! Korzystając z dobrej pogody kapitan postanowił, że przepłyną przez cieśninę między wyspami archipelagu. O 1600 „Euros”, jako pierwszy jacht i dotąd jedyny, przepływa pionierskim dla jachtingu szlakiem. Do Hornu pozostało 56 mil morskich.

27 lutego o godzinie 2340 „Euros” przeciął południk Hornu w odległości 38,5 mil na południe od przylądka. Cel wyprawy został osiągnięty. Od tej chwili zaczął się powrót.

Następnego dnia pogoda wróciła do normy. Również na Atlantyku sztormy następowały jeden po drugim, bywało, że osiągały siłę huraganu, a mimo to było inaczej. Fale, choć wielkie, nie miały tej grozy i potęgi. Po prostu był to inny ocean.

Ostatni zapis o sztormie znajdziemy w dzienniku jachtowym 3 marca. Od tej chwili zaczęła się spokojna żegluga pod niezmiennie przeciwny wiatr. Tyle, że silnik, tak przydatny w czterdziestkach na Pacyfiku, nie dał się uruchomić, nie mieli prądu i nawaliły pompy zenzowe.

Rankiem 13 marca, przy spokojnym wietrze, złamał się grotmaszt nad salingiem. Prawa stenwanta pękła tuż nad zaciskiem i 6 metrów masztu zważyło się do morza. Przez kilkanaście godzin harówki nie mieli czasu pomyśleć, co by się stało, gdyby awaria zdarzyła się w sztormie.

O godzinie 1700 pod awaryjnym ożaglowaniem ruszyli. Wykorzystując dwa apsele jako główne żagle osiągnęli przebiegi zupełnie przyzwoite przebiegi dobowe, tak, że 20 marca 1973 roku „Euros” zacumował w Buenos Aires.

W ciągu 40 dni i nocy jacht pokonał 4175 mil morskich. Poza złamaniem masztu w czasie rejsu nie zdarzyła się żadna poważniejsza awaria i mimo sztormów i huraganów nie podarł się ani jeden żagiel. Była to dobra żeglarska robota potwierdzona II Nagrodą Rejsu Roku.