

Mój pierwszy Horn!

Wyprawę do Ameryki Południowej, aby popływać tam na szalupie wielorybniczej planowaliśmy od roku. Rozpoczęcie wyprawy o wdzięcznej nazwie „Darwin & Tierra del Fuego” mieliśmy rozpocząć 15 listopada 2008 roku. W związku z tym, że lider naszej wyprawy Henryk Wolski kapitanował na jachcie Nashachata od 09.10.2008 w rejsie z Buenos Aires przez Cieśninę Magellana wokół Przylądka Horn to i ja zgłosiłem się na ten rejs, jako załogant-szkutnik, bo na jachcie zawsze jest coś do zrobienia.

Rejs był zaplanowany tak, aby popłynąć śladami Magellana, odwiedzając miejsca opisane w relacjach z jego podróży.

W dniu 9 października 2008 r., zjawiliśmy się na jachcie, zacumowanym w Yacht Club Argentino, w samym centrum Buenos Aires. Po trwającej prawie trzy dni przedrejsowej krzątaninie, 11 października wyszliśmy na szerokie, brunatne, mętne i niezwykle zanieczyszczone, pływającymi drobnymi śmieciami, wody La Platy. Sztormowy wiaterek wiejący pod leniwy prąd La Platy powodował powstawanie stromej „bałtyckiej” fali i znacznie przyspieszył aklimatyzację. Już w drugiej dobie rejsu, do stołu siadali wszyscy, a w międzyczasie sztormowy wiaterek zamienił się w całkiem niezły sztormowy wicher, który wiejąc z szybkością 45 węzłów, wyrwał nam ponad metr rogu szotowego, solidnie szytej genui. Porwany żagiel zmusił nas do nieplanowanego zawinięcia, do Mar del Plata.



W porcie okazało się, że na miejscu nie ma żaglomistrza a najbliższy jest w Buenos Aires, czyli 5 dób jachtem lub 450 km samochodem. Szczęściem w nieszczęściu, mieszkający w Argentynie Polak, Janusz Ptak, (pasjonat żeglarstwa, nagrodzony w ostatniej edycji Rejs Roku za pomaganie wielu polskim załogom) pomógł nam. Żagiel wysłaliśmy autobusem do Buenos. Janusz go odebrał, zawiózł do żaglomistrza a następnie także przesyłką konduktorską, odesłał do leżącego u nasady półwyspu Valdes, miasta Puerto Madrin, naszego następnego planowanego portu.

Od momentu wyjścia na ocean, towarzyszyły nam delfiny. Po zbliżeniu się do półwyspu, miejsce delfinów zajęły olbrzymie walenie. Obydwie zatoki półwyspu Valdes, północna; Golfo San Jose i południowa; Golfo Nuevo są akwenami, na których te wielkie ssaki odbywają gody. Gdy staliśmy już zacumowani w Puerto Madrin wciąż w zasięgu wzroku było minimum pięć par wielorybów.

Opóźnienia spowodowane silnymi bajdewindowymi wiatrami i problemem z żaglem spowodowały, że postanowiliśmy odbyć odprawę graniczną i płynąć bezpośrednio do leżącego w Cieśninie Magellana, chilijskiego Punta Arenas. W czasie





biurokratycznej gehenny, jaką była odprawa graniczna połączona z odprawą jachtu przed wyjściem w morze, kapitan otrzymał do podpisania oświadczenie, że został poinformowany o bezwzględnej konieczności prowadzenia nasłuchu na kanale 16 VHF oraz o obowiązku meldowania do Prefektury naszej pozycji, co sześć godzin. Te „urzędnicze czary” przypomniały nam dawne odprawy jachtów dokonywane przez bosmanów w polskich portach. Żartowaliśmy, że za chwilę dzielni argentyńscy biurokraci poproszą nas o pokazanie klauzuli na pływania morskie.

Wypoczęci, w doskonałych humorach wyszliśmy wieczorem w morze. Wiatr zmienił kierunek na bardziej korzystny. Popychani rześką „ósemką” szybko kroiliśmy mile oczekując momentu przekroczenia pięćdziesiątego równoleżnika. Szykowaliśmy się na toast i w ogóle miało być miło i przyjemnie. Gdy wartość latitude na GPS’ie osiągnęła 49°58’S przyszedł szkwał o sile 65 węzłów i... został z nami na ponad dwie doby.

Ryczące czterdziestki nie chciały nas wypuścić ze swoich objęć. Początkowe, zachodnie 10°B wyгнаło nas daleko od brzegu i zmieniło się w SW-11° (później S-10°) i zmusiło do położenia się na bardzo nam nieodpowiadający kurs w kierunku ujścia La Platy.

Gdy się wywiało byliśmy na szerokości 43° S. Na szczęście po wichurze nie nastąpiła flauta i „już” w ósmej dobie po opuszczeniu Puerto Madrin, wieczorem 27 października, 488 lat i 5 dni po sławetnym Kapitanie, zaoczyliśmy ląd nazwany przez Magellana Przylądkiem 11 tysięcy Dziewic (obecnie, Cabo Virgenes).

Cieśnina Magellana nie zaskoczyła nas - wiało tak jak jest napisane w locji - silnie i z zachodu, natomiast fala była zdecydowanie mniejsza niż na oceanie, więc mogliśmy pomagać sobie silnikiem.

Spod dna Cieśniny wydobywany jest gaz i ropa naftowa. Stojące tam platformy wiertnicze znacząco odbiegają wyglądem od tych znanych z Morza Północnego. Są mniejsze, bardziej filigranowe i... często nieoświetlone. Wypatrując platform, promów pływających pomiędzy brzegami i innych statków weszliśmy w pierwsze przewężenie cieśniny - Pimera Angostura. Sprzyjający prąd spowodował, że ten odcinek pokonaliśmy z szybkością 12 węzłów. Kolejne zwężenie - Segunda Angostura, pokonywaliśmy w czasie, gdy prąd znacznie osłabł. Płynąc wciąż na tych samych obrotach silnika uzyskiwaliśmy szybkość 3 węzły. Wczesnym rankiem minęliśmy, zamieszkałą przez tysiące pingwinów, Wyspę Magdaleny a w południe zacumowaliśmy w Punta Arenas.



Na kei czekało na nas dwóch niemieckich członków załogi, którym sprawy służbowe pokrzyżowały plany i nie pozwoliły płynąć z Buenos Aires.

W Chile sprawy „żeglarskiej papierkologii” załatwia się dużo sprawniej niż w Argentynie. Po pierwsze, dlatego, że więcej ludzi mówi po angielsku a po wtóre, dlatego, że nie załatwia się ich w „jednostce wojskowej”, w której nikt nic nie wie.

Pierwszy napotkany w porcie rybak skierował nas do Policia de Investigaciones, czyli policji dochodzeniowej, która w Chile zajmuje się sprawami immigration. Sympatyczny i co najważniejsze mówiący po angielsku policjant zajął się paszportami załogi a jego asystentka zadzwoniła do wszystkich urzędów, które muszą uczestniczyć w odprawie wejściowej jachtu. W Chile, oprócz funkcjonariusza Policia de Investigaciones na jacht muszą przybyć urzędnicy: urzędu morskiego, ministerstwa rolnictwa, ministerstwa zdrowia oraz oczywiście służb celnych. Zaraz po powrocie na jacht, na Nashejchacie zrobiło się tłoczno od urzędników. Każdy z nich coś chciał - jeden ubezpieczenie, inny certyfikat SRC a jeszcze inny domagał się pokazania wszystkich warzyw i owoców, jakie posiadamy. Nasi goście zostawili nam stos zaświadczeń, ale w tym urzędniczym harmiderze zaginął lub nie został wypisany jeden bardzo ważny dokument - zaświadczenie o odbyciu kontroli celnej. Brak tego „kwitka” zaowocował później problemami i zatrzymaniem jachtu w Puerto Williams. Następnego dnia oddaliśmy cumy i dla naszej, powiększonej, polsko -australijsko -niemieckiej załogi zaczął się nowy etap rejsu - zwiedzanie kanałów Patagonii i próba opłynięcia Przylądka Nieprzejednanego.



Kierując się na południe a następnie na zachód, wieczorem tego samego dnia, minęliśmy przylądek Froward - południowy skraj kontynentu amerykańskiego. Oczywiście uczciliśmy to wydarzenie toastem i płynąc dalej na zachód pod tężejące 7°B z trudem osiągnęliśmy wejście do Canal Pedro. Krótko przed północą rzuciliśmy kotwicę w wąziutkiej zatoce i cieszyliśmy się na spokojną noc. Już wypiliśmy herbatę, gdy zameldowano, że kotwica w dzikich podmuchach Wiliwaw nie trzyma. Było bardzo mało miejsca na manewry. Po kilku próbach Henryk (kapitan) zdecydował, że wychodzimy na zewnątrz. Wprawdzie w podmuchach siła wiatru dochodziła do 9, ale nie groził nam ląd. Przez całą noc chodziliśmy na silniku w tą i powrotem. Strach było iść po ciemku poprzez zwężający się kanał, w którym głębokość malała do 4 metrów, a locja ostrzegała przed prądem dochodzącym do 8 węzłów.

Gdy zrobiło się wystarczająco jasno, przeszliśmy zwężkę zwaną Paso O’Ryan. Warunki panujące w tym wąskim przejściu przypominają nieco Szcocką Panland Firth w skali 1:100. Silne wiry, bystrza i kotłująca się pod kilem woda nie nastrajają relaksacyjnie a skaliste brzegi i wystające spod powierzchni wody ostre granitowe głazy potrafią wzbudzić trwogę nawet u bardzo doświadczonego nawigatora.

Po przejściu Paso O’Ryan wyszliśmy na szerokie wody Kanału Cockburn, który w pewnym miejscu wychodzi na otwarty Pacyfik. Próbowaliśmy przebić się pod wiatr na silniku. Nie było to nam jednak dane, fale i wiatr były mocniejsze, musieliśmy się poddać i zawrócić. Schronienie znaleźliśmy w zacisznej zatoczce o nazwie Puerto King.

Stojąc tam na cumach wywiezionych na brzeg zupełnie nie odczuwaliśmy furii żywiołu szalejącego na zewnątrz. Na jachcie zapanowała sielska atmosfera - piękny widok na góry i spływający do wody lodowiec, wiosenna zieleń drzew porastających strome zbocza, doskonałe chilijskie wino i kraby podarowane nam przez napotkanych rybaków spowodowały, że prawie zapomnieliśmy, że jesteśmy na niegościnnym końcu świata.



Postanowiliśmy zostać w Puerto King dłużej i być może faktycznie byśmy tam zostali na dwa, trzy dni gdyby nie prognoza przysłana z Polski. Zaczynała się od słów „Straszne! Niż za niżem” a następnie następowała wyliczanka siły i kierunku wiatru. Wynikało z niej, że na Wszystkich Świętych pojawi się okienko pogodowe i wiatr zdechnie do „ósemki”.

W następny dzień opuściliśmy przytulną zatoczkę i poprzez Paso Pratt przebiliśmy się na Pacyfik. Prognoza sprawdziła się częściowo - kierunki się zgadzały, ale obiecana „ósemka” okazała się dobrze wypasioną „dziesiątką”.

Niesieni północno-zachodnim wiatrem, na samym sztormowym fokuz zrobiliśmy w ciągu doby 175 mil. Były to najcięższe godziny tego rejsu. Choć wiatr był słabszy niż podczas sztormu na Atlantyku, to jednak utrzymanie kursu w fordewindzie wymagało od sternika wielkiego wysiłku. Ogromne fale załamujące się za rufą i spadające, co kilka chwil na nasze plecy i głowy potęgowały zmęczenie.

Wyczerpani, ale szczęśliwi 1 listopada o 2050 (UTC-3) mając Przylądek Horn na lewym trawersie, mineliśmy południk 067°15,5 W, stanowiący umowną granicę pomiędzy Oceanem Spokojnym a Atlantyckim. Niestety nie było najmniejszej możliwości, żeby w warunkach, jakie wówczas panowały na styku dwóch oceanów rzucić kotwicę lub zacumować do boi u brzegu Isla Hornos.

Horn zostawiliśmy za rufą i popłynęliśmy do Puerto Williams. Doba w tej małej osadzie to aż za dużo. W południe następnego dnia poprosiliśmy o odprawę graniczną - wracamy do Argentyny, następny port Ushuaia. W czasie odprawy, urzędniczka zajmująca się sprawami celnymi zainteresowała się brakiem jakiegoś - do dziś nie wiem, jakiego - dokumentu. Na nic zdały się nasze angielsko-hispańskie tłumaczenia, że w poprzednim porcie, w Punta Arenas wszystko załatwiliśmy i najprawdopodobniej dokument ten został przez pomyłkę zabrany przez jej kolegów. Urzędniczka stwierdziła, że jesteśmy nielegalnie i... nie możemy opuścić Chile. Kazała czekać i nazajutrz wyjaśnić sprawę w urzędzie gubernatora. Wizyta w bardzo-ważnym-urzędzie nie przyniosła skutku. Chilijskie władze w dalszym ciągu nie wiedziały, co z nami zrobić.

Minął dzień bezsensownego czekania a my nie byliśmy ani o krok bliżej rozwiązania problemu. Kolejnego dnia sytuacja się powtórzyła - wizyta w urzędzie gubernatora, u celników, w kapitanacie. Wszędzie słyszeliśmy *quizás mañana* być może jutro. Zdawaliśmy sobie sprawę, że stanowimy problem dla lokalnych władz mających ręce związane koniecznością stosowania biurokratycznych procedur. W końcu, trzeciego dnia przymusowego postoju, późnym wieczorem na 16 kanale usłyszeliśmy całkiem znośną angielszczyznę: „Nasiaczata, Nasiaczata, Nasiaczata. Jeśli chcecie to możecie płynąć do Argentyny”, co też natychmiast uczyniliśmy.

Walcząc z wiejącym prosto w dziób wiatrem, całą noc, na silniku pokonywaliśmy 30 milowy odcinek dzielący nas od Ushuaia. Rano podaliśmy cumy i... zakończyliśmy naszą południowoamerykańską przygodę.

Rejs trwał od 09.10 do 07.11.2008. Przepłynęliśmy 2300 Mm w czasie 400 godz.

Relacja napisana przy współudziale Marka Grzywy I oficera tego rejsu, za co mu serdecznie dziękuję !

Kapitan Janusz Kowa

