

Przylądek Horn i lodowce Patagonii 2016

Marzeniem niemal każdego żeglarza jest opłynięcie Przylądka Horn, który jest niemyślnym świadkiem tragedii i zwycięstw, marzeń i rozczarowań pokoleń żeglarzy.

Zobacz filmy z tego rejsu:

Część 1 Dookoła groźnego CAPE HORN "Selma Expedition" 04.04.2016

<https://youtu.be/pp4lt4aRSfA>

Część 2 Lodowce i zwierzęta Patagonii s/y "Selma Expedition". Glaciers, Chile"

<https://youtu.be/OgS55AaOXwE>

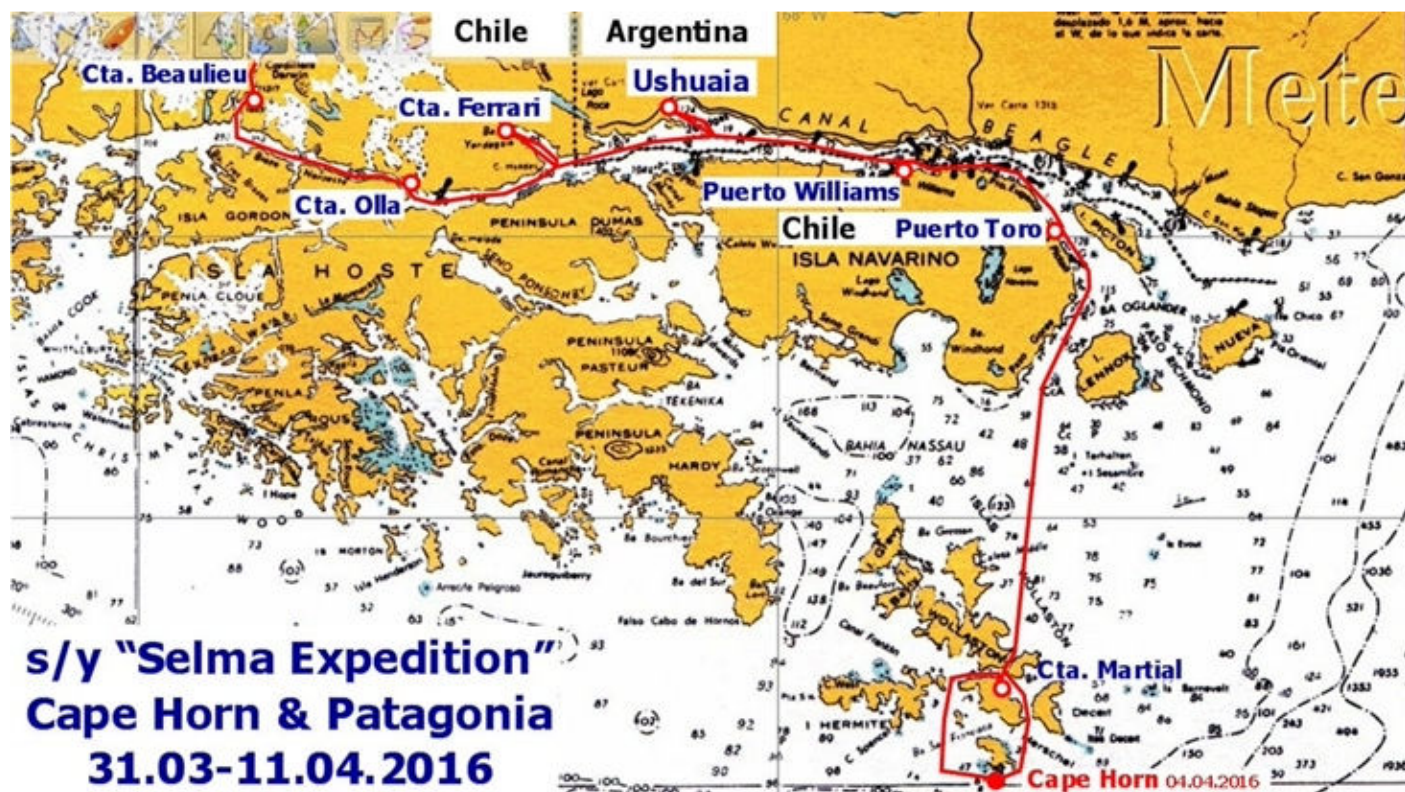


Sztormowy rejon Hornu, który leży na styku dwóch oceanów, jest największym na świecie cmentarzyskiem statków i jachtów. Nie ma dokładnych danych, ale ocenia się, że straciło tam życie ponad 10 tys. marynarzy i żeglarzy.

Literatura, jaka powstała na ten temat, sięga czasów, kiedy rzeczywiście przejście z Atlantyku na Pacyfik lub przeciwnie wiązało się z ogromnym ryzykiem i uzależnione było od niewielkiej sprawności dawnych żaglowców rejoych.

Dziś Przylądek Nieprzejezdny okrążają liczni żeglarze, ich jednostki wytrzymują najcięższe warunki. Nawet pogoda z biegiem czasu zmieniała się, ale nie na tyle, by Przylądek Horn stał się dla wszystkich akwenem łatwo dostępnym. Z tego powodu zaliczany jest on do najtrudniejszych rejonów żeglarskich na świecie podobnie jak Northwest Passage, który przepłynąłem jachtem dwa lata temu.

W Polsce od lat działa elitarne Bractwo Kapehornowców, do którego mogą należeć wyłącznie ci, którzy przepłynęli ten groźny przylądek pod żaglami.



W tym roku miałem możliwość opłynąć Przylądek Horn na polskim jachcie „Selma Expedition”.

Do Ushuaia przyleciałem samolotem. Miasto to Argentyńczycy nazywają końcem świata, twierdząc, że jest ono położone najdalej na południe, co jest nie prawdą, bo po drugiej stronie Kanału Beagle jest chilijskie miasteczko Puerto Williams, a jeszcze dalej osiedle Puerto Toro. Dalej to już tylko bazy wojskowe, latarnik na wyspie Horn i stacje badawcze na Antarktydzie.



Pierwszego dnia, zanim przyjechała cała załoga „Selmy” zwiedzałem miasto. Ushuaia robi business między innymi na kasynie i historii więziennej. Było to miejsce zesłań podobne do Syberii. W byłym więzieniu jest obecnie muzeum, w którym można zobaczyć jak żyli i mieszkali więźniowie. Dodatkowo jest ekspozycja pokazująca i porównująca różne więzienia w innych krajach na świecie.



Na głównej ulicy jest drugie mniejsze muzeum, również mające dużą ekspozycję więzienną. Widać że „więzienny business” cały czas dobrze funkcjonuje w tym turystycznym mieście.



30 marca cała załoga przybyła już na jacht i wieczorem poszliśmy na wspólną kolację do restauracji.

31 marca wypłynęliśmy z Ushuaia. Na początek mieliśmy piękną słoneczną pogodę i bardzo silny wiatr. Odchodząc od pomostu musieliśmy przeczekać kolejne silne szkwały, żeby bezpiecznie oddać cumy.



W Kanale Beagle wiał wiatr z rufy z prędkością ponad 40 węzłów i była wspaniała żegluga. Tylko na jednym żaglu „Selma” sunęła po ciśnienie oddzielającej Argentynę od Chile. Pojawiały się stąd fok, mewy i albatrosy. Pod pokładem wachta kambuzowa upiekła smaczną wołowinę. Smakowity zapach pieczenia rozchodził się po całym jachcie.



Trochę zmarznięta załoga z apetytem zasiadła do wspólnego stołu.

Przed wieczorem wpłynęliśmy do Puerto Williams i zacumowaliśmy w zatłoczonej marinie.



Porcik ten położony jest na południowej stronie Kanału Beagle na terytorium Chile. Jest to małe miasteczko, przy którym znajduje się niewielkie miasteczko. Był to nasz punkt przekroczenia granicy chilijskiej. Odprawa graniczna i uzyskanie zezwolenia na opłynięcie Przylądka Horn po wodach chilijskich zajęło nam dużo czasu, bo trzeba było odwiedzić trzy urzędy. Cała załoga, zmęczona tymi wrażeniami, poszła na wspólną kolację do restauracyjki. Oczekiwanie na podanie smakowitych krabów trwało przysłowiową wieczność. Widać, że życie na końcu świata w zimnej Patagonii płynie na zwolnionych obrotach. Pomimo tego nikt nie narzekał, bo cały czas wszyscy mieliśmy bardzo dobre nastroje. Jedynie, co nas martwiło, to niepewność jak będzie na Hornie.



Następnego dnia w piątek 1 kwietnia, przed godziną ósmą rano oddaliśmy cumy i ruszyliśmy dalej. Znowu wiał silny wiatr ponad 30 węzłów, ale z dobrego kierunku i w cztery godziny dopłynęliśmy do Puerto Toro.



Po drodze minęliśmy lewą burtą wystający z wody wrak statku, który przypominał wszystkim, o bliskości największego na świecie cmentarzyska statków. Taki widok dodawał respektu do żeglugi w tym rejonie.



Jedyny pirs zapchany był kutrami rybackimi. Najpierw zacumowaliśmy do burty jednego z nich. Życzliwi rybacy dali nam pół beczki krabów, które wachta kambuzowa ugotowała i była później smaczna kolacja.

Po krótkim czasie przestawiliśmy się na kotwice, bo cały czas kutry odpływały i przyływały a my chcieliśmy spokojnie stać bez manewrów cumowych. Na dinghy popłynęliśmy do pomostu i zwiedziliśmy ten porcik, który jest osiedlem, położonym najdalej na południe, czyli prawdziwy końcem świata.



Zrobiliśmy pamiątkowe zdjęcie pod tablicą informacyjną, na której podana jest dokładna pozycja geograficzna tego miejsca.



Wieczorem celebrowaliśmy urodziny kapitana Tomasza Łopaty. Oczywiście nie zabrakło tortu ze świeczkami i toastu urodzinowego.

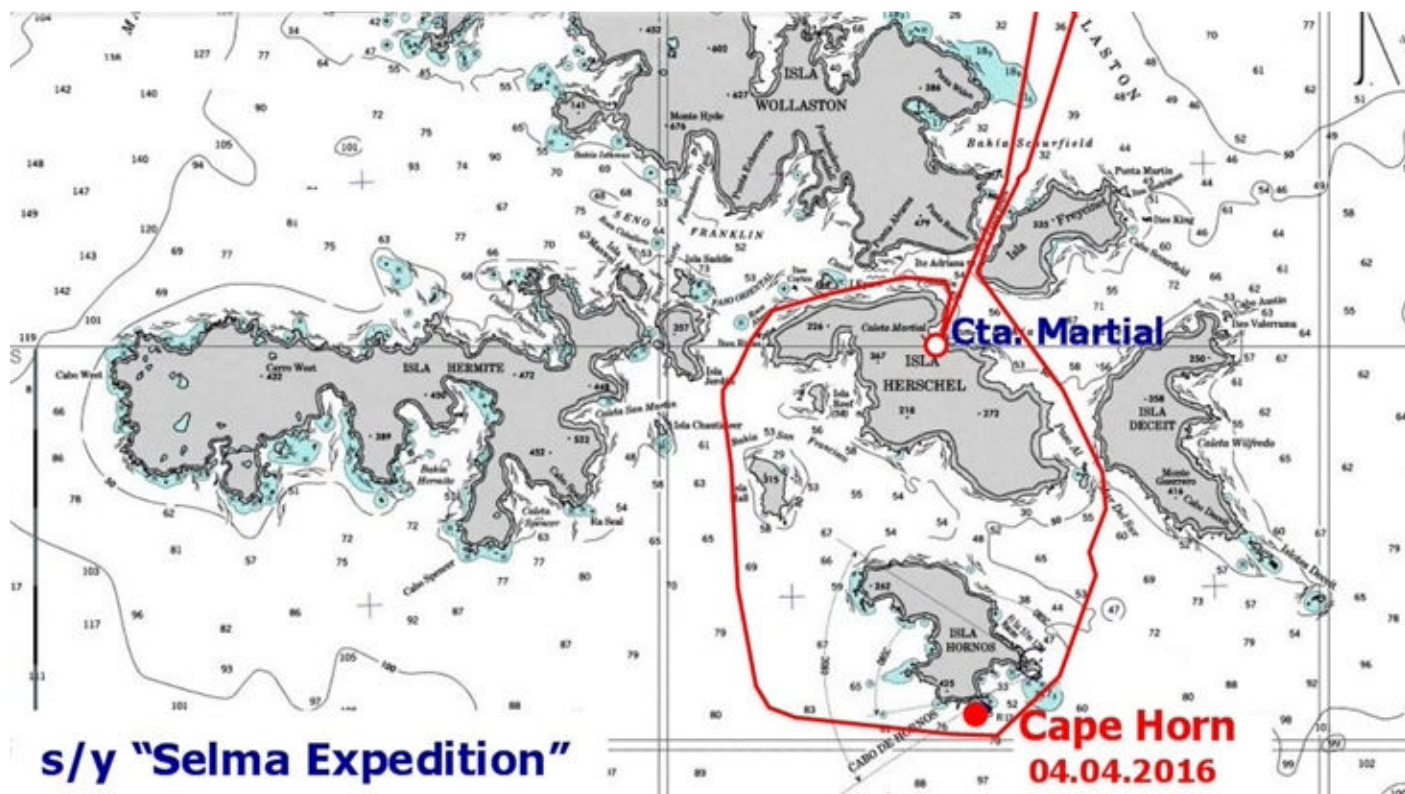
Następnego dnia 2 kwietnia pogoda zepsuła się. Cały dzień padał deszcz i nikomu nie chciało się płynąć na brzeg. Trzeba było czekać, bo na Hornie ulokował się kolejny niż i wiało tak, że lepiej było nie wychodzić na otwartą wodę. Prognozy nie były zbyt sprzyjające, ale mieliśmy nadzieję, że będzie jakieś okienko pogodowe żeby opłynąć ten groźny przylądek.



3 kwietnia o godzinie 9 rano wyciąganie kotwicy szło z dużymi oporami. Na łańcuchu widać było dużo kelpu, który trzeba było rozcinać. Ten kelp był mniejszym problemem, bo okazało się, że staliśmy... na dwóch kotwicach. Nasza zaczepiła o jakąś starą leżącą na dnie, na szczęcie bez łańcucha. Winda kotwiczna z trudem wyciągnęła te dwie kotwice na powierzchnię. Prawie godzinę czasu zajęły manewry z tą dodatkową kotwicą, którą ostatecznie wywieźliśmy na głębszą wodę i w końcu oswobodziliśmy naszą kotwicę.

W cieśninie Passo Goree dostaliśmy sztormowy wiatr południowy 8 stopni Beauforta, ale trzeba było piłować pod ten wiatr, żeby wpasować się w zapowiadane później okienko pogodowe w rejonie Hornu.

Po wyjściu na otwartą wodę Bahia Nassau wiatr trochę osłabł do siły 6 Beauforta.



Wieczorem o 19: 30 zakotwiczyliśmy w dobrze osłoniętej od zachodnich sztormów zatoczce Martial na wyspie Herschel w archipelagu Wollastone, do którego należy również Wyspa Horn. W linii prostej tylko 10 Mm na północ od Przylądka Horn. Zatoczka ta ma ładną piaszczystą plażę, wyglądającą prawie jak na Karaibkach folderach. Następnego dnia rano planowaliśmy wycieczkę na dinghy, żeby „wygrzać się” na tej plaży, ale decyzja kapitana ruszamy na podbój Hornu.



Kapitan Tomasz Łopata (pierwszy z lewej, w środku Justyna jego żona) tak napisał o naszym spotkaniu z Przylądkiem Horn:

04 kwietnia „Poranne prognozy mówiły, że przejście Hornu będzie trudne, również prognoza od Armady Chilijskiej, którą dostaliśmy przez radio, potwierdzała to. Szykowaliśmy się na sztormowe warunki. Selma dobrze zaształowana, pokład oczyszczony, kambuz wysprzątany. I może właśnie to sprawiło, że wszystko poszło wyśmienicie, a prognozowany silny wiatr okazał się w rzeczywistości dużo słabszy. W dzienniku zapis: dziś o godzinie 13:50 LT przepełnęliśmy południk przylądka Horn żeglując z W na E! Zrobiliśmy mnóstwo zdjęć, Neptun dostał swoją dolę, nie tylko w postaci wczorajszych parówek oraz „czegoś czerwono-pomarańczowego”, które to owo coś, nie chciało wyciec przez waterwajsy i „szlajało się” po pokładzie; ale i wyśmienitych, wytrawnych bąbelków... Silny północny wiatr i fala z tego samego kierunku nie pozwoliły na lądowanie na wyspie. Wzięliśmy kurs na N i mkniemy obecnie przez Bahía Nassau w kierunku kanałów. Jak zwykle mamy pod wiatr, ale tym razem nie jest on tak silny jak drugiego kwietnia, bo o ile teraz warunki są niezłe, to droga na Horn okazała się mocno „dziurawa”. Najpierw dwa dni czekaliśmy na kotwicy, a potem była halsówka pod małym kliwrem, grotem na drugim refie i bezanem, przez wody kanału i potem zatokę Nassau. Fale przewalały się po pokładzie, rozbijając się o sterówkę, wiało pełne 8B, a „trup” ścielił się gęsto. Nawet doświadczeni żeglarze oddawali hołd Neptunowi...”



Wracając do opłynięcia groźnego przylądka to muszę przyznać, że był to moment wyjątkowo podniosły. Niecodzienne wrażenia zobaczyć z tak bliska tą sławną skałę, z którą kojarzą się tragedie i sukcesy wielu pokoleń żeglarzy. Wpatrując się w ten niezwykle widok, przed oczami przewinęła mi się cała moja 50-cio letnia droga żeglarska, tysiące mil morskich przeplniętych na różnych morzach i oceanach. Ta skała dumnie broniąca drogi łączącej dwa oceany sprawiła wrażenie ukoronowania tych lat spędzonych pod żaglami. Cape Horn jest moim drugim po Norhtwest Passage przeplniętym najtrudniejszym szlakiem żeglarski na kuli ziemskiej, czyli „żeglarskim ośmiotysięcznikiem” według określenia Himalaistów.

Przecinając południk Hornu, czyli umowną granicę dzielącą Pacyfik od Atlantyku, moje refleksje żeglarskie przerwał korek strzelający z butelki szampana. Cała załoga piła toast z okazji tak wielkiego wydarzenia. Ja osobiście od lat nie pijący alkoholu w tak uroczystym momencie nie odmówiłem wypicia toastu z Neptunem, który łaskawie pozwolił mi przepłynąć ten groźny punkt na mapie oceanów.

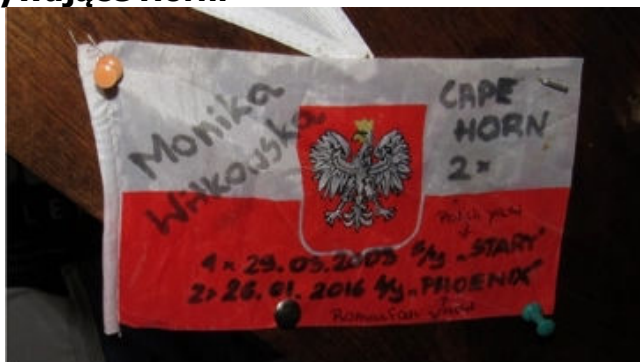


Po opłynięciu przylądka, zmieniliśmy kurs na północ a za rufą pozostał oddalający się widok, który na długo pozostanie w mojej pamięci.

Zwykle tak bywa, że wiatr wieje żeglarzom w oczy. Wracając w cieśniny, wiatr obrócił się na północny to znaczy od brzegu. Prognoza podawała wzrost siły i dlatego staraliśmy się jak najszybciej uciec z otwartej wody zatoki Bahia Nassau i płynęliśmy przez całą noc. Piękna księżycowa noc była chyba nagrodą za wszystkie wcześniejsze przeciwności, którymi Neptun doświadczył nas, broniąc zdobycia Hornu. Nie trwało to długo, bo przyszły ciemne chmury, które przesłoniły gwiazdy i wiatr stężał. Po północy wpłynęliśmy w cieśninę gdzie dwa dni temu walczyliśmy z silnym sztormem, który wtedy wiał z przeciwnego kierunku.



5 kwietnia o godzinie 9:10 wpłynęliśmy ponownie do Puerto Williams tym razem w celu załatwienia zezwolenia władz chilijskich na pływanie po fiordach Patagonii. Zacumowaliśmy tak samo jak poprzednio do tratwy jachtów cumujących przy do statku, który jest jednocześnie klubem, biurem i zapleczem sanitarnym mariny. Gorąca kąpiel pod prysznicem była wyjątkowo przyjemna. Na głównym pokładzie tego statku jest lokal klubowy z barem i komputerem. Na ścianach, na suficie i wszędzie gdzie jest trochę wolnego miejsca jest tam pełno pamiątek pozostawionych przez różne jachty opływające Horn.



Wśród tych pamiątek są polskie banderki z dedykacjami różnych polskich jachtów. Wyszukałem kilka banderek znanych mi koleżanek i kolegów żeglarzy. Po trzech godzinach postoju oddaliśmy cumy.



Po drodze prawą burtą mineliśmy Ushuaia, gdzie na skalistych wysepkach wygrzewały się lwy morskie. Planowaliśmy w ciągu nocy dopłynąć jak najdalej na zachód Kanału Beagle. Około godziny 23 wiatr odwrócił się na przeciwny i zaczął wiać znacznie silniej.



Nie było sensu piłować pod taki wiatr i schowaliśmy się w zatoce Yendegaia i zakotwiliśmy w Cta. Ferrari.

6 kwietnia rano mieliśmy dużo atrakcji, bo do zatoki wpłynęły dwa wieloryby humbaki, które przepływały bardzo blisko „Selmy”. Aparaty fotograficzne i kamery wycelowane były na te olbrzymie ssaki morskie a tymczasem pojawiło się stado lwów morskich, które chyba pozazdrościły wielorybom pozowania przed kamerami i też dały nam ciekawy „spektakl teatralny”. Podpłynęliśmy bliżej brzegu i zwodowaliśmy dinghy, na której dopłynęliśmy blisko brzegu na kontynuację sesji fotograficznej.

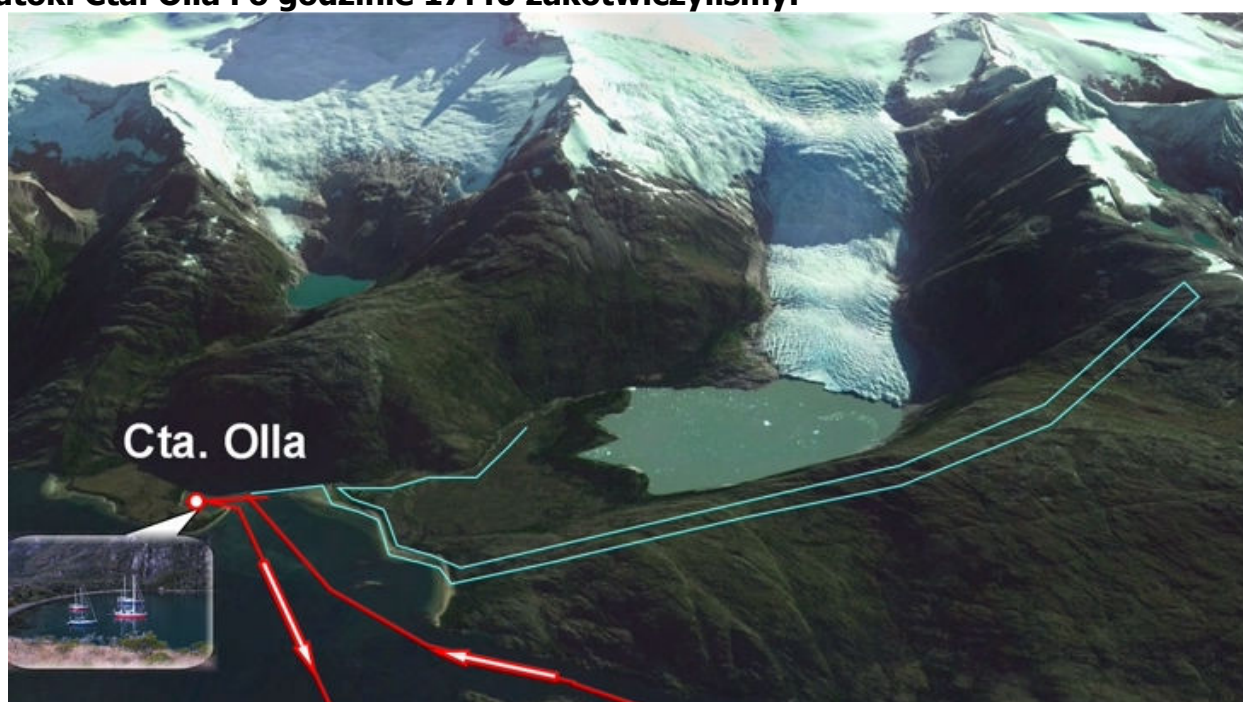


Te sympatyczne zwierzęta wcale nie bały się naszej obecności tylko wdzięcznie pozowały do fotografii, leżąc i bawiąc się na plaży.

Po wypłynięciu z zatoki znowu zaczęła się żegluga pod silny wiatr, chwilami nawet do 8 B, ale bez fali, więc dawało się płynąć do przodu na grocie z dwoma refami i z pomocą silnika. Niskie chmury ograniczały widoczność ośnieżonych gór. Niestety to już była jesień półkuli południowej, którą można porównać do października naszej półkuli. Chwilami śnieg sypał po pokładzie, ale szybko topniał, bo na poziomie morza było powyżej 0 C, ale kilkadziesiąt metrów nad poziomem morza widać było wyraźną i równą granicę zaśnieżenia.



Sterowanie w takich warunkach nie należało do przyjemności, bo zimny wiatr przenikał do szpiku kości. Dobrze, że nie trwało to zbyt długo i wieczorem wpłynęliśmy do zatoki Cta. Olla i o godzinie 17:40 zakotwiliśmy.



Manewr kotwiczenia był dość trudny, bo okazało się, że w zatoczce stały już trzy jachty na kotwicy z długimi cumami do brzegu. Kapitan powiedział, że rzadko bywa w tej zatoczce tyle jachtów. Widocznie tak trudne warunki zmusiły je do szukania schronienia w osłoniętej zatoce. Wpasowaliśmy się pomiędzy dwa jachty i wywieźliśmy na dinghy na brzeg trzy cumy rufowe. Przed zmrokiem zrobiliśmy wycieczkę na brzeg i zaliczyliśmy mały spacer po żwirowej plaży.



8 kwietnia rano przeprawa na dinghy na brzeg. Tym razem w dwóch grupach, bo wprawdzie jacht stał w osłoniętym miejscu, ale kawałek dalej w ujściu rzeczki gdzie było jedyne miejsce możliwe do lądowania na wycieczkę do lodowca wiał silny wiatr i była dość duża fala. Pogoda była w miarę OK, bo nie padało i tylko były niskie chmury więc ruszyliśmy na wycieczkę w górę. Podzieliliśmy się na dwie grupy: wyczynową, której ambicją było wejście na szczyt wysokiej góry i turystyczna, która miała mniej ambitne plany.



Tomek Mnich tak opisał wrażenia tej pierwszej grupy:

„No i Ziemia Ognista pokazała, na co ją stać. Kiedy wychodziliśmy na wycieczkę, pogoda była przyzwoita, jak na tę część świata i porę roku. Poszliśmy w składzie Marta, Justyna i ja na okoliczną górkę wznoszącą się nad lodowcem Hollanda. W połowie drogi pogoda raptownie popsuka się. Poziomo padający śnieg, silny wiatr, chłód i słaba widoczność. Dotarliśmy na około 520 m n.p.m. Dziewczyny były przekonane, że przez 5 godzin były na szczycie i w całym tym chodzeniu było jakieś oszustwo. Zawróciliśmy idąc po śladzie GPS. Bez tego byłoby naprawdę ciężko, bo szlaków to tutaj nie ma a widoczność zrobiła się na max. 30 m. Do tego ciężko było patrzeć na oczy, tak wiatr siekł śniegiem. Piękna jest ta kraina, ale surowa i wymagająca. Jej drugie imię to wiatr...”

Druga grupa „turystyczna”, w której ja byłem, weszła na mniejszą górkę, z której widać było lodowiec z jeziorkiem, po którym pływały growlery. Ja nawet zrezygnowałem wcześniej, nie dochodząc do szczytu i wolałem podziwiać widoki zaśnieżonych gór.



Potem jeszcze zaliczyłem spacer wzdłuż rzeczki płynącej z jezioro, do którego schodzi lodowiec. Przebijanie się i szukanie drogi pomiędzy bobrowiskami oraz przechodzenie przez tamy wybudowane przez bobry nie było łatwe, ale było bardzo ciekawe.

Powrót na jacht był trochę „mokry”, bo trzeba było płynąć pod wiatr i falę. Za to na jachcie było bardzo przyjemnie i ciepło. Piecyk pracował na pełnych obrotach i wszyscy suszyli na nim przemoknięte ubrania. Na obiad była gulasz z wołowiny, która na „Selmie” była najczęściej spożywaną potrawą w różnych odmianach. Wszystkim smakowała i nikt nie narzekał. Przez cały rejs nastroje w załodze były bardzo doskonałe. Czasami były żarty, że na deser też będzie wołowina, ale nie trzeba było takich deserów, bo zaopatrzenie „Selmy” w słodczy było bardzo dobre.

Następnego dnia 8 kwietnia chcieliśmy wypłynąć wcześniej rano, ale niestety wiał zbyt silny wiatr. Dopiero około południa trochę osłabł i wypłynęliśmy dalej. Płynęliśmy północną odnogą Kanału Beagle'a czyli tzw. „Aleją lodowców”.



Po drodze prawą burta mijaliśmy lodowce schodzące do poziomu morza.



Malownicze wodospady wypływające z wysokich gór. Niestety widoczność nie była zbyt dobra, bo znowu były niskie chmury.



Wieczorem o godzinie 19:30 zakotwiliśmy w zatoczce Cta. Beaulieu we wschodnim ramieniu fiordu Brazo Pia. Tym razem nikogo nie było w zatoce i z rufy podaliśmy na brzeg tylko jedną cumę. Na wodzie pływały małe growlery, które spływały z lodowca Romanche, który ma kilka jeziorów. Wachta kotwiczna miała w nocy za zadanie obserwowanie, growlerów, żeby jakiś większy nie wszedł pod dziób i łańcuch kotwiczny.

9 kwietnia rano przyjemnie było wyjść na pokład, bo widok był zapierający dech. Przed dziobem było widać majestatyczny lodowiec w całej okazałości, bo chmury podniosły się. Na pływającej cumie rufowej zamocowanej na brzegu zatrzymały się growlery, tak jak by ta cuma była tamą dla pływającego lodu.



Wszędzie dookoła jachtu widać było dużo lodu, bo zaczął się odpływ, który wynosił pływający lód z zatoki. Podnieśliśmy kotwicę i ruszyliśmy w stronę lodowca. Trzeba było płynąć bardzo wolno i manewrować pomiędzy growlerami.



Niektóre z nich były całkiem duże i od czasu do czasu trzeba było odpychać je bosakiem. Chmury podniosły się wysoko i w końcu całkowicie zniknęły za szczytami gór.



Pokazało się słońce, które zaczęło razić w oczy. Piękna pogoda, ale chwilami szkoda było chmur, bo fotografowanie lodowców pod słońce nie dawało dobrych efektów.



Wierzchołki lodowców mieniły się różnymi kolorami.



Wpłynęliśmy do wewnętrznej zatoki leżącej w północnej części fiordu blisko czoła lodowca. Zwodowaliśmy dinghy i pływaliśmy w polu lodowym.



Była okazja do ujęć filmowych i zdjęć „Selmy” na tle lodowca.

Niestety wszystko, co miłe i piękne szybko się kończy. Trzeba było wracać. Tym razem pchani zachodnim wiatrem szybko płynęliśmy się po Kanale Beagle. Przed północą zacumowaliśmy w Ushuaia.

Rejs został zakończony i pozostaje tylko jego podsumowanie:

Przełynęliśmy 399 Mm. Ponad 14 godzin przy wietrze powyżej 6 stopni Beauforta, 17 godzin pod żaglami, 68 godzin na silniku, razem 85 godzin żeglugi i 168 godzin postojów.

Dziesięcioosobowa załoga z Kapitanem Tomaszem Łopata była bardzo zgrana. Osobiście oceniam ten rejs za bardzo udany pomimo niezbyt sprzyjającej jesiennej pogody. Z wielką satysfakcją będę wspominać razem spędzone chwile. Nie ukrywam, że moim jedynym celem uczestnictwa w tym rejsie było przepłyniecie Przylądka Horn. Obejrzenie lodowców Patagonii było dla mnie też bardzo fascynujące, pomimo tego, że na Alasce pływając moim jachtem widziałem dużo więcej lodowców a na Northwest Passage dużo więcej lodu.

Tekst i zdjęcia Jerzy Kuśmider