

Wyprawa „Endurance”

Artur Krystosik

Na początku XX w. Arktyce i Antarktyce osiągnięto niemal wszystko, wyścig do biegunów zakończył się. Ostatnim wielkim polarnym wyzwaniem pozostało przejście kontynentu Antarktycznego. Podjął je Ernest Shackleton, Brytyjczyk, jeden z uczestników wyścigu do bieguna południowego. Wyprawa Endurance (taką nazwę miał statek Shackletona) mimo że zakończyła się porażką (bo na Antarktydzie nie postawiono nawet stopy), okazała się jedną z najświetniejszych i najbardziej spektakularnych wypraw polarnych. Porażka zwykle jest sierotą, sukces ma wielu ojców, natomiast w tym przypadku jego jedynym ojcem jest Shackleton.

Przygotowania

Polarne doświadczenie Shackleton zdobywa u boku Scotta. W 1901 r. bierze udział w ekspedycji na statku „Discovery” gdzie po raz pierwszy doświadcza męki polarnych marszów. Członkowie ekspedycji nie umieją prowadzić psich zaprzęgów (psy idą za saniami, zamiast je ciągnąć). Szaleje skorbut. Osobowości Scotta i Shackletona są diametralnie różne i nie potrafią się porozumieć. Jest to ich pierwsza i ostatnia wspólna ekspedycja. W 1908 r. na statku „Nimrod” Shackleton wyrusza na swoją pierwszą samodzielną wyprawę polarną. Jej celem jest ... biegun południowy. Niestety powtarza błędy Scotta i zabiera zbyt małą liczbę psów, zastępując je kucykami które nie sprawdzają się w warunkach polarnych. Mimo to Shackleton dociera najdalej na południe ze wszystkich dotychczasowych ekspedycji. W odległości 100 mil od bieguna podejmuje decyzję o wycofaniu się. Po powrocie do kraju staje się bohaterem narodowym i otrzymuje tytuł szlachecki. Decyzja o zawróceniu (kosztem sławy zdobywcy bieguna południowego) prawdopodobnie ocaliła mu życie. Była również przejawem jednej z wielu cech charakteru Shackletona które odegrały tak ważną rolę w przyszłości – niezachwianego optymizmu. Jak czasem mawiał – „optymizm jest prawdziwą odwagą”. Zawrócenie było możliwe, bo następna okazja „musiała” się wkrótce nadarzyć. Podobnej cechy zabrakło u Scotta, który w 1911 r. za zdobycie bieguna (w 5 tygodni po Amundsenie) zapłacił życiem. Utrata pierwszeństwa na biegunie nie załamała Shackletona, który zaczął planować ostatnią wielką wyprawę polarną – przeprawę przez kontynent Antarktyczny. Na potrzeby wyprawy zakupiono statek „Polaris” (przemianowany następnie na „Endurance”), zbudowany do żeglugi polarnej. Jego burty dochodziły do 70 cm grubości oraz były osłonięte drewnem gwajakowym (cięższym od wody i tak twardym, że nie poddaje się klasycznej obróbce). Koncepcja wyprawy zakładała atak z dwóch stron. Od strony Morza Wedella miał ruszyć Shackleton marszem przez biegun, a od strony Morza Rossa, druga część ekipy z zadaniem zakładania składów żywnościowych dla powracającego z bieguna Shackletona. Shackleton bardzo starannie dobiera liczącą 27 osób załogę. Nie szuka doświadczonych polarników, ale ludzi o określonych osobowościach, którzy będą potrafili stworzyć zespół.

Początek wyprawy

„Endurance” opuszcza Londyn 1 sierpnia 1914 r. i kieruje się na Georgię Południową gdzie dociera w październiku. Tam Shackleton dowiaduje się o bardzo trudnej sytuacji lodowej na Morzu Wedella, którą postanawia przeczekać. Miesięczny pobyt w Grytviken wykorzystuje na wypoczynek i doposażenie wyprawy. Mimo braku poprawy dalsze zwlekanie nie jest możliwe. „Endurance” wyrusza w kierunku Zatoki Vohsel, gdzie przewidziano lądowanie grupy szturmowej. Przez sześć tygodni trwa rejs w kierunku południowym wśród pól lodowych i paku. Pokrywa lodowa jest bardzo gęsta. Statek żegluje wąskimi kanałami, aż w końcu na dobre grzęźnie w paku. Do zatoki pozostał jeden dzień dobrej żeglugi. Załoga

kilkukrotnie podejmuje próby wyrąbania w lodzie drogi do pobliskich kanałów, ale żadna z prób nie kończy się powodzeniem. Dryf nieubłaganie oddala uwięziony statek od miejsca lądowania i 24 lutego Shackleton wydaje polecenie wstrzymania procedury okrętowej i „Endurance” oficjalnie staje się miejscem (nieplanowanego) zimowania. Shackleton zdaje sobie sprawę z niewielkich szans kontynuowania ekspedycji na wiosnę, ale nie okazuje śladu rozczarowania czy irytacji. Rozpoczyna przygotowania do zimowania. W pierwszej kolejności wydaje całej załodze ciepłą odzież przeznaczoną dla grupy szturmowej. Poleca wybudowanie w najlepiej izolowanej części statku kwater dla załogi oraz umieszczenia tam dużego stołu i pieca. Statek jest dobrze zaopatrzony w opał i żywność, a menu uzupełnia mięso fok i pingwinów (co ratuje ludzi przed skorbutem). Głównym wrogiem załogi jest nuda. Shackleton organizuje życie na pokładzie. Psy otrzymują swoich opiekunów, organizowane są wyścigi zaprzęgów i toczone pojedynki szachowe. „Endurance” ma dobrze zaopatrzoną biblioteczkę. W miarę możliwości prowadzone są również badania naukowe. Mimo długiego zimowania załoga jest w dobrej kondycji, i nie pojawiają się częste w takich sytuacjach niesnaski i kłótnie. Z nastaniem wiosny zaczyna się napór lodów, a ryzyko zmiążdżenia statku staje się coraz większe. W październiku 1915 otwierają się kanały w lodzie. Udaje się nieznacznie przemieścić statek, który jednak ciągle tkwi w okowach lodu. 24 października następuje gwałtowny atak lodu uszkadzając rufę i powodując duży przeciek. Uruchomiono pompy ręczne i parowe, a cieśla buduje gródz wodoszczelną w maszynowni. Wielogodzinna wyczerpująca walka ratuje statek. Nie na długo jednak, 27 października ponowny atak lodu urywa ster i tylnicę. Shackleton zarządza ewakuację i rozbija obóz na krze oddalonej o 100 m od statku i setki mil od najbliższego lądu. Każdy z uczestników wyprawy otrzymuje śpiwór i miejsce w jednym z pięciu namiotów. Dziwnym trafem, losowanie przydzieliło gorsze wełniane śpiwory oficerom, a lepsze skórzane załodze. Zmiążdzona, ale uwięziona w lodzie „Endurance” na razie nie tonie. W ciągu kilku dni Shackleton przygotowuje marsz w kierunku odległej o 200 Mm Wyspy Robertsona. Każdy ma prawo zabrać 1 Kg rzeczy osobistych. Dając przykład załodze sam zostawia złote monety i Biblię, z której wyrzywa tylko kilka stron. Bardzo przykrą koniecznością jest zastrzelenie okrętowych maskotek – szczeniaków i kota. W ciągu trzech dni, w ciężkich warunkach (nierówna powierzchnia i błoto śniegowe), ciągnąc za sobą wyładowane ekwipunkiem szalupy ekspedycja pokonuje zaledwie półtorej mili. Dalszy marsz wydaje się niepodobieństwem. Shackleton decyduje o jego przerwaniu i oczekiwaniu na puszczenie lodów w stopniu umożliwiającym zrzućenie łodzi na wodę. Półtorej mili od wciąż widocznych szczątków „Endurance”, na krze o grubości 6 m zakłada „Obóz Oceaniczny”.

Dryf

W ciągu kilku kolejnych dni ekipy kursują pomiędzy obozem a wrakiem „Endurance” wydobywając z niego żywność i wszelakie niezbędne przedmioty. Fotograf wyprawy Hurley, ratuje w ten sposób bezcenne negatywy. Mimo konieczności drastycznego ograniczenia masy zabieranych rzeczy Shackleton docenia ich wartość. Razem dokonują przeglądu i decydują się zabrać 120, a resztę (około 400) porzucić. Prądy morskie kierują krę w kierunku Półwyspu Antarktycznego. Wraz z nachodzącą wiosną temperatury rosną, a warunki bytowe pogarszają się. W dzień temperatura oscyluje w okolicach zera, a ludzie grzęzną w śniegowym błocie. Nocą słupek rtęci wskazuje kilkanaście stopni mrozu. Wieczorem 21 listopada „Endurance” tonie. Aby dać zajęcie załodze i zrównoważyć okresowe wschodnie odchylenie dryfu Shackleton decyduje się podjąć marsz. Po tygodniu katorżniczego wysiłku i przebyciu zaledwie 8 mil rezygnuje i rozbija obóz nazwany „Obozem Cierpliwości”. Z powodu braku fok i pingwinów pojawia się głód. Racje żywnościowe przeznaczone dla zespołu lądowego są pieczołowicie przechowywane w oczekiwaniu na wodowanie szalup. Pod koniec lutego temperatury zaczęły spadać i chłód zaczął dokuczać wycieńczonej załodze. Przemoczone śpiwory zamarzały i były sztywne jak blacha. Na szczęście stada pingwinów, a później foki

oddaliły widmo głodu. Dryf kierował krę na północ, w kierunku cieplejszych wód. Z biegiem dni kanały wodne stawały się coraz szersze, a kra zaczęła się kruszyć i pękać. 7 kwietnia na horyzoncie ujrano ostre szczyty Wyspy Słoniowej, a 9 zwodowano szalupy i opuszczono krę. Piętnastomiesięczny lodowy dryf zakończył się, lecz prawdziwa gehenna dopiero się rozpoczynała.

Żegluga

Od dnia opuszczenia „Obozu Cierpliwości” łodzie kierowały się na NW, w kierunku Wyspy Króla Jerzego i Deception. Utrzymanie kursu było trudne gdyż poruszali się kanałami, a silne wiatry zmieniały kierunek dryfu. Pomiarów astronomicznych ujawniły wschodni prąd, który czynił niemożliwym osiągnięcie wysp. Jediną szansą była leżąca na otwartym morzu i poza granicami paku Wyspa Słoniowa. Żegluga była koszmarem. Załogę dręczyło zimno (w nocy temperatura spadała do minus 20 stopni Celsjusza), dyzenteria i ogromne znużenie. Fale ciągle zalewały otwarte łodzie. Oddalenie się od pól lodowych spowodowało nowe cierpienie – pragnienie. Po siedmiu straszliwych dniach na południowym Atlantyku, w początkach zimy polarnej wylądowali na Wyspie Słoniowej. Nie był to ład gościnny. Chłostany silnymi wiatrami wąski skrawek plaży pokryty był cuchnącym guanem pingwinów i nie dawał żadnego schronienia. Część załogi wpadła w przygnębienie i zaczęła zdradzać oznaki demoralizacji. Widząc to 22 kwietnia Shackleton ogłasza, że grupa sześciu ludzi pod jego dowództwem wyruszy łodzią w kierunku stacji wielorybicznej na Georgii Południowej. Do pokonania mieli 800 Mm w otwartej szalupie, zimą, na najgroźniejszym oceanie świata. Żeby mieć jakiegokolwiek szansę konieczne było zwiększenie dzielności morskiej odkrytopokładowej łodzi. Do przebudowy wybrano 23 stopową szalupę „James Caird”, której dołożono brezentowy pokład, kamienny balast oraz wzmocnienie stępki. Pompę żezową wykonano z szafki kompasowej „Endurance”. Ożaglowanie szalupy składało się z fok, grota i bezana. Shackleton podzielił załogę na dwie trzyosobowe wachty zmieniające się co cztery godziny. Żegluga była bardzo trudna. Panowało przenikliwe zimno, ubrania oraz śpiwory były przemoczone i zamarzały na kamień (wcześniej zaczynając gnić). Załoga cierpiała od powierzchniowych odmrożeń, otarć i czyraków. Życie załogi podtrzymywały gorące posiłki wydawane co cztery godziny. Panowała wielka niepewność co do pozycji, gdyż nocą sterowano wyłącznie na wiatr (stałe oświetlenie kompasu nie było możliwe) a sztormowa pogoda uniemożliwiała uzyskanie pozycji astro. W tych warunkach Shackleton wyznacza kurs na zachód, niezamieszkałe wybrzeża Georgii minimalizując ryzyko ominięcia wyspy. Piętnastego dnia rejsu dostrzeżono Przylądek Demidowa. Było to bardzo wyczekiwany moment, gdyż słodka woda uległa zanieczyszczeniu i załoga od 48 h była jej pozbawiona. Niestety pogoda zaczęła się gwałtownie pogarszać i w Georgię uderzył potężny zachodni sztorm. Lądowanie w takich warunkach było wykluczone, co gorsza pojawiła się groźba rozbicia łodzi na skałach. Shackleton podjął udaną próbę sztormowania na wiatr i utrzymania wysokości. Uszczelniona farbami i foczą krwią szalupa zaczęła przeciekać w takim stopniu, że jedynie wyczerpywanie wody przez całą załogę ratowało ją od zatonięcia. Następnego dnia sztorm skręcił kark i 10 maja „James Caird” wylądował w Zatoce Króla Haakona. Od siedzib ludzkich dzieliło ich jeszcze wiele mil żeglugi, co było zbyt dużym wyzwaniem dla zniszczonej łodzi i jej wyczerpanej załogi. Jedinym wyjściem było dotarcie do Grytviken drogą lądową. W linii prostej były to 22 mile w zupełnie nieznanym terenie (nikt wcześniej nie dokonał takiego przejścia), w górach których wysokość dochodziła do trzech tysięcy metrów. Shackleton dał załodze cztery dni odpoczynku, po czym 19 maja wyruszył z dwoma towarzyszami w kierunku wschodnim. Po 36 godzinach morderczego marszu, rankiem dotarli do bazy wielorybicznej w Grytviken. Następnego nocy rozszalała się burza śnieżna. Gdyby zaskoczyła ich w drodze, zginęliby.

Ratunek

Jeszcze tego samego dnia Shackleton wyrusza po pozostałą trójkę, która urządziła sobie schronienie pod dnem odwróconej szalupy. „James Caird” został zabrany z wyspy i można go do dziś oglądać w Dulwich College. 22 maja Shackleton na pokładzie statku wielorybniczego „Southern Sky” wyrusza z Grytviken na Wyspę Słoniową. Niestety lód zatrzymuje statek i uniemożliwia zbliżenie się do wyspy. „Southern Sky” kieruje się w stronę Falklandów, gdzie Shackleton będzie szukał innego (mocniejszego) statku. O pomoc prosi rządy Wielkiej Brytanii, Urugwaju i Chile. Na apel odpowiada Urugwaj przysyłając w czerwcu mały okręt hydrograficzny lecz lód znów uniemożliwia zbliżenie się do wyspy. W Punta Arenas Shackleton czarteruje szkuner „Emma”, który w lipcu zbliża się na 100 mil do Wyspy Słoniowej, niestety to jest wszystko co udało się osiągnąć. Okres ten bardzo wyczerpał i postarzał Shackletona. Jego ciemne włosy w ciągu tych trzech miesięcy całkowicie posiwiały. Na kolejne błagalne listy odpowiada rząd Chile przysyłając mały, stalowy holownik parowy „Yelcho”, zupełnie nie nadający się do tego celu. Determinacja i hart ducha czynią jednak cuda i 29 sierpnia 1916 r. „Yelcho” kotwiczy nieopodal Wyspy Słoniowej. W samą porę, gdyż rozbitkowie szykowali się do wysłania kolejnej szalupy w kierunku Wyspy Deception. Shackleton zabiera wszystkich swoich ludzi. Podczas całej wyprawy nie zginęła ani jedna osoba.