

Statek co zaginął na końcu świata

3 grudnia 2012

Wyspa Bouveta leży pośrodku oceanu niczego. W promieniu setek mil nie znajdują się żadne osiedla ludzkie. Najbliżej stąd do Antarktydy. To jałowy skrawek wulkanicznej skały, pokryty lodowcami, który do połowy XX w. uważano za prawie nieosiągalny. Jest w nim jednak pewna tajemnica. Podczas eksploracji wyspy w 1964 r., w niewielkiej zatoczce, odkryto kołyszającą się na falach nieoznakowaną łódź. Niedaleko, na skrawku skalistego wybrzeża, znajdowały się resztki prowizorycznego obozowiska. Śladów rozbitków jednak nie było...

Nie ma chyba bardziej odludnego miejsca. Wyspa Bouveta to skrawek lodu na ogromnym morzu zimna – niewielki kawałek niezamieszkałej skały wulkanicznej pokrytej lodowcami i zatopiony w mgle, pozbawiony drzew, schronisk, a nawet lądowisk. Ale nawet takie miejsca mają swoją tajemnicę. Zaczniemy opowieść... od początku. Wyspa jest wybitnie bezludna – najbliższy stały ląd to Antarktyda leżąca 1750 km dalej na południe. Nieco dalej stąd do Cape Town (RPA) i na wyspy Tristan da Cunha.

Rupert Gould – brytyjski żeglarz i zegarmistrz, pisał o niej: „To najbardziej bezludne miejsce na świecie, co może sprawdzić każdy, kto ma chwilę czasu i dobry globus. Wokoło Wyspy Bouveta można wyznaczyć okrąg o średnicy tysiąca mil (mający powierzchnie prawie taką, jak Europa), gdzie nie ma stałego lądu. Żadne inne miejsce na Ziemi nie może się tym poszczycić...”

Wyspę odkryto w dość nietypowy dzień – w Nowy Rok 1739 r. dokonał tego francuski podróżnik, Jean – Baptiste Bouvet de Lozier, na cześć którego nazwano ten skrawek lądu. Ponieważ źle oznaczył go na mapie, przez następne 69 lat wyspa uznawana

była za „zaginioną” (nie znalazł jej nawet kpt. Cook), po czym pojawiła się znowu w 1808 r., kiedy odkryto ją ponownie, setki mil dalej od obszaru, gdzie lokalizował ją Bouvet. Przez długi czas zastanawiano się nawet, czy te dwa miejsca są w ogóle ze sobą powiązane. Nawet wysoce kompetentny w tym zakresie James Ross nie zdołał odnaleźć wyspy w 1843 a następnie w 1845 r., ze względu na panującą tam mgłę i rozchwane przez 300 dni w roku morze. Dopiero w 1898 r. wyspę naniesiono na mapy, co stało się za pośrednictwem kpt. Krecha z niemieckiego statku Valdivia.

To Niemcy jako pierwsi opłynęli Wyspę Bouveta (jej odkrywca uznał, że trafił na północny przylądek Terra Australis – mitycznego kontynentu, w którym upatrywano południowego równownika dla Eurazji). Według szacunków, ów skrawek lądu mierzył nie więcej niż 5 mil szerokości na 3 mile długości i był niemal w pełni pokryty lodem, który na brzegach formował wysokie, niemalże pionowe klify. Załoga Valdivii uznała to miejsce za zupełnie niedostępne. Wzburzone fale, lodowe urwiska i brak osłoniętych miejsc sprawiały, że do wyspy niebezpiecznie było zbliżać się nawet w lepszą pogodę.

Jako pierwsi nogę postawili na niej w 1927 r. polarnicy ze statku Norwegia pod wodzą kpt. Haralda Horntvedta, którzy dotarli na położony w centrum wyspy płaskowyż wznoszący się na wysokość 780 m. n.p.m., składający się z kilku lodowców, które pokrywały wciąż aktywny wulkan. Horntvedt przejął wyspę w norweskie posiadanie w imieniu króla Haakona VII i przemianował ją na Bouvetøya (dosł. Wyspa Bouveta), pozostawiając na brzegu niewielki zapas prowiantu dla marynarzy, którzy mogli tu kiedyś utknąć. Norwedzy powrócili tam jeszcze w 1929 r., zaś kilka lat później odkryli, że składzik z zapasami został zniszczony przez panujące na wyspie warunki. Nic nie działo się do 1955 r., kiedy rząd RPA oświadczył, że chciałby założyć na wyspie stację pogodową. By ustalić, czy jest to możliwe, 30 stycznia na miejsce wybrała się fregata Transvaal.

Właśnie tu zagadka „gęstnieje”. Żeglarze opłynęli Wyspę Bouveta, ale nie znaleźli odpowiedniego miejsca pod budowę placówki. Dopiero trzy lata później amerykański lodołamacz Westwind odkrył, że niewielka erupcja wulkaniczna, która miała miejsce w 1955 r. spowodowała uformowanie z lawy niedużego, położonego niżej „cypla” o wymiarach 360 x 180 m.

Przenieśmy się o kolejne sześć lat w przód, kiedy w Niedzielę Wielkanocną RPA wysłało w okolice „Bouveta” statek R.S.A. oraz HMS Protector. Ekspedycja czekała trzy dni na ustanie mroźnych wiatrów, po czym 2 kwietnia ustalono, że można bezpiecznie wylądować na wyspie śmigłowcem. Para Westland Whirlwinds’ów zrzuciła następnie na ląd ekipę rozpoznawczą prowadzoną przez kmdr ppor. Allana Crawforda – brytyjskiego weterana Południowego Atlantyku, który chwilę po wylądowaniu dokonał zaskakującego odkrycia. W niedużej zatoczce, „strzeżona” przez fokę, unosiła się opuszczona łódź, która wyglądała na sprawną.

Jaki dramat wiązał się z tym dziwnym odkryciem? – zastanawiał się marynarz. Na łodzi nie było żadnych oznaczeń. Jakieś sto metrów dalej, na skałach, stała 160-litrowa beczka, para wiosł, nieco drewna oraz rozcięty zbiornik balastowy. Myśląc, że mogli tam znajdować się rozbitkowie, ekipa udała się na miejsce, ale ich nie znalazła.

Była to zagadka godna Sherlocka Holmesa. Łódź, którą Crawford opisał jako „szalupę ratunkową statku wielorybniczego” musiała być częścią większej jednostki. Problem w tym, że w odległości tysięcy mil od Wyspy Bouveta nie przebiegały żadne szlaki handlowe. Jeśli rzeczywiście była to szalupa, to gdzie podział się statek? Jaki spektakularny rodzaj nawigacji sprawił, że zawędrowała ona na takie odludzie i jak przetrwała podróż po oceanie? Nie znaleziono na niej śladów ożaglowania, brak było silnika, a za jedyny napęd musiały służyć wiosła, które znaleziono w pobliżu. I one sprawiałyby problem w manewrowaniu 6-metrową jednostką. Tylko gdzie podziała się załoga?

Niestety uczestnicy ekspedycji nie mieli czasu, aby lepiej

zbadać zaskakujące znalezisko, bo czas ich pobytu na „Bouvecie” wynosił zaledwie trzy kwadranse, w czasie których należało przeprowadzić inspekcję pod budowę stacji, pobrać próbki skał i bronić się przed agresywnymi słońiami morskimi. Brakło więc czasu na poszukiwanie śladów innych ludzi. Biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia wyspy, nietrudno wyobrazić sobie, że rekonesans przeprowadzony przez Crawforda ograniczał się do przeczesania kilku metrów terenu w poszukiwaniu ludzkich ciał. Wydaje się, że feralnej łodzi nikt już nigdy nie szukał, choć w 1966 r. na wyspie zjawiła się ekipa biologów, którzy większość swojej uwagi poświęcili lagunie. Jeśli szalupa wciąż tam była, nic o niej nie wspomnieli.

Wydaje się, że nikt poza Allanem Crawfordem nie zainteresował się jej losem. W ówczesnych gazetach nic o tym nie pisano. Istnieją co prawda nieliczne wzmianki o lądowaniu na Wyspie Bouveta, jednak są bardzo trudno dostępne. Mówiąc krótko, nikt nigdy nie pytał, w jaki sposób łódź i jej pasażerowie dotarli na wyspę na końcu świata. Nikt nie kwapił się też z udzieleniem odpowiedzi na wątpliwości Crawforda.

Wszystko, co wiadomo o sprawie opiera się zatem o jego relację. Losy załogi szalupy można próbować zrekonstruować w oparciu o skąpą historię wyspy, a także psychologię rozbitków. Wyłaniają się z tego trzy możliwe hipotezy, które mogą wyjaśnić, skąd na „Bouvecie” wzięli się ludzie.

Zacznijmy od faktów. Pozostaje jasne, że łódź musiała przybyć na wyspę między styczniem 1955 a kwietniem 1964 r. Jeśli rzeczywiście pochodziła on ze statku wielorybniczego, istnieje potencjalna możliwość jego identyfikacji. Co ważne, ekspedycja wysłana z Protectora nie znalazła na wyspie żadnych śladów obozu, ognia, ani pożywienia. Obecność ciężkiej łodzi w zatoczce w odległości 6 m. od brzegu sugerowała jednak, że dotarła ona tam z załogą, która wprowadziła ją na te nieprzyjazne wody, być może planując zostać tam na bliżej nieokreślony czas. Najdziwniejsze w tym incydencie pozostaje to, że z garstki faktów, którymi dysponujemy, żaden nie

oferuje rozwiązań.

Spójrzmy na pierwszą możliwość, która zakłada, że łódź była szalupą z rozbitego statku. To najbardziej dramatyczny i romantyczny scenariusz wyjaśniający kilka szczegółów, które odnotował Crawford. Po pierwsze, statek znajdował się w zatoczce (mógł zostać tam umieszczony przez ludzi, którzy nie mieli możliwości odpowiednio go zacumować i nie byli pewni, czy nie będą zmuszeni użyć łodzi po raz kolejny). Zagadką pozostawał rozrzucony na brzegu sprzęt, co mogło wskazywać, że rozbitkowie – w akcie desperacji – mogli chwytać się przysłowiowej „brzytwy”. Teorii o łodzi ratunkowej sprzyja też obecność pary wioseł, których być może było więcej, ale poginęły w czasie tragicznego rejsu.

Z drugiej strony istnieje wiele wskazówek, które nie pasują do takiego obrazu sytuacji. Pierwszym jest brak ciał i śladów obozowania. Nie było sensu, by rozbitkowie mieli szukać na wyspie lepszego miejsca od cypla, który jest tam jedynym płaskim terenem, ponadto wolnym od śniegu (przynajmniej w czasie arktycznego lata). Jeśli załoga statku postanowiła poczekać tam na pomoc, powinna pozostawić po sobie pewne ślady; jeśli im się nie udało, musiałyby znajdować się tam ich ciała.

Czy rozbitkowie udali się w inny punkt wyspy i tam zmarli? To niezbyt prawdopodobne. Klify lodowe na Wyspie Bouveta są bardzo wysokie i często dochodzi tam do lawin. Wspinanie się po nich jest niezwykle niebezpieczne. W niższej partii znajduje się ponadto jedyne źródło pożywienia – słońie morskie i foki. Gdyby polowali na te zwierzęta, widoczne byłyby też ślady ognia oraz obozowania.

Najważniejsze pytanie każe zastanowić się, jak rozbitkowie mogli dostać się na tak odludną wyspę. Jest ona niezwykle trudna do zlokalizowania, leży też daleko od normalnie uczęszczanych szlaków, dlatego trudno wyobrazić sobie, by żeglarze – mając wiele innych alternatyw – zdecydowali się

obrać kurs na ten jałowo-lodowy skrawek lądu.

Szalupa mogła pochodzić jedynie ze statku, który zatonął na zachód od wyspy (zawiodłyby ją tam prądy morskie). Musiałby znajdować się na niej doświadczony nawigator posiadający mapy i przyrządy, dzięki którym trafiłby na „Bouveta”. Dlaczego potencjalni rozbitkowie mieliby lądować na wyspie jedynie z beczką wody, miedzianym zbiornikiem i parą wioseł?

Najdziwniejsze ze wszystkiego było to, że pozostawili oni łódź w zatoce, mimo że była ona jedynym pewnym schronieniem (nawet w letnich warunkach na wyspie panuje temperatura bliska zeru). Wydaje się to dziwne, jeśli przypomnimy sobie, co zrobili ludzie Ernesta Shackletona, kiedy utknęli na Wyspie Słoniowej, zamieniając swe łodzie na „kwatery”.

Co z innymi wyjaśnieniami? Mniej prawdopodobny, ale wciąż możliwy pozostaje scenariusz, iż szalupa dotarła do „Bouveta” bez załogi – mogła zaginąć na morzu, wywrócić się i zgubić pasażerów lub po prostu zerwała się w czasie sztormu i po kilku latach tułaczki po oceanie trafiła na wyspę. Wyjaśnia to m.in. dlaczego wyglądała na zużytą i brakowało na niej jakichkolwiek oznakowań.

Nie tłumaczy to jednak, dlaczego ekipa Crawforda znalazła na brzegu pozostawione przedmioty. Trudno wyobrazić sobie bowiem, aby załadowaną łódź sztorm wyrzucił na brzeg w taki sposób, że porzucił na nim przedmioty, a jej samej nie rozbił o klif, tylko spokojnie „odstawił” do zatoczki. Sprzęty prawdopodobnie nie zostały wymyte na brzeg. (Przyrodnicy badający wyspę w 1966 r. zauważyli, że w jej zachodniej części „praktycznie brak jakichkolwiek śladów wymytych na brzeg organizmów”.)

Trzecia możliwość mówi, że łódź mogła wchodzić w skład nieznanej ekspedycji, która dotarła na Wyspę Bouveta w okresie 1955-1964 i musiała porzucić tam część sprzętu. Mogłoby to wyjaśniać pochodzenie statku – jednostki o szerokim zastosowaniu, także do lądowania na brzegu (podobną łodzią na

brzeg „Bouveta” dotarli w 1955 r. badacze z Transvaala). Ma to jeszcze jeden plus: brak ciał, obozowiska i dużej części wyposażenia. Można wyobrazić sobie, że ekspedycja z dwoma łodziami, mogła z jakichś powodów wrócić na macierzysty statek w jednej, albo została ewakuowana helikopterem. Jeśli miałoby to miejsce w latach 50-tych, kilka zim u wybrzeży „Bouveta” mogło sprawić, że z jednostki zniknęłyby wszystkie oznaczenia, jakie kiedyś musiała posiadać.

Mimo swej atrakcyjności, to wyjaśnienie również posiada pewne luki. Przykładowo, jaka ekspedycja przeciągnęłaby łódź do zatoki, wytoczyła beczki i – improwizując dostępnymi środkami – rozbiła pojemnik?

Im bardziej próbuje się wymyślić rozwiązanie problemu, tym więcej pytań się rodzi. Najważniejsze z nich dotyczy się porzucenia cennej łodzi przez rozbiteków czy uczestników ekspedycji. Były to mimo wszystko dość drogie jednostki. Można oczywiście założyć, że zostawiono ją tam w wyniku sytuacji krytycznej, np. fatalnych warunków pogodowych. [...]

By dojść do końcowego wniosku, potrzeba śledztwa, ale to wymaga pracy. Istnieją ewidencje katastrof morskich z lat 1955-64, jednak zwykle nie prezentuje się w nich chronologicznej kolejności – statki pojawiają się alfabetycznie, więc by znaleźć interesujące nas jednostki, należy przekartować wszystkie tomy od A do Z. [...]

Pozostają jeszcze próby ustalenia, czy ktoś jeszcze mógł zaglądać na wyspę między 1955 a 1964 r. Na pierwszy rzut oka wydaje się niemożliwe, aby ktokolwiek mógł pokusić się o wyprawę w tak nieprzyjazny rejon. Istnieją jednak wskazówki na dwie możliwe wizyty, w czasie których – teoretycznie – ktoś mógł porzucić szalupę.

Pierwsza i zarazem mniej możliwa jest tajemnicza wyprawa, o której dowiedział się Allan Crawford w 1959 r., kiedy pracował w Kapsztadzie. Odwiedził go wówczas niejaki hr. mjr Giorgio

Costanzo Beccaria, który zapytał o to, jak wynająć łódź na „Bouveta”. Marynarz wyjaśnił, że celem wyprawy były prace naukowe prof. Silnio Zavatti’ego.

Crawford zrobił co mógł, jednak Włochom nie udało się tam dotrzeć i wrócili do kraju. W czerwcu 1960 r. otrzymał on jednak list od profesora, który twierdził, że nie tylko dotarł do wyspy, ale nawet odbył podróż po jej powierzchni. Miało to się stać w marcu 1959 r. Crawford był zdziwiony treścią listu i skontaktował się z Beccarią. Sam profesor opublikował nawet książkę „Viagro All ‘Isola Bouvet”, w której opisał swoje przygody. Anglik uznał jednak, że była to pozycja dla dzieci, zawierająca zaledwie jedno zdjęcie foki, które można było zrobić w każdym zoo. Według Crawforda sprawa była mistyfikacją. Jeśli Zavetti rzeczywiście dotarł na Bouveta, nie wspominał o pochodzeniu tajemniczej łodzi i sprzętu.

Znacznie bardziej obiecująco wygląda wzmianka o wyprawie, na którą można natknąć się w bibliografii na temat naukowych odkryć na Wyspie Bouveta. Wskazuje ona, że w 1959 r. – pięć lat przed ekspedycją z RPA – zawitała tam grupa z G. A. Soljanikiem, by dokonać obserwacji ornitologicznych. Tak wynika z jego artykułu pt. „Niektóre uwagi na temat obserwacji ptactwa na Wyspie Bouveta”, który w 1964 r. pojawił się w trudno dostępnym piśmie o nazwie „Biuletyn informacyjny o sowieckich wyprawach antarktycznych”.

Soljanik był uczonym z Odeskiej Stacji Biologicznej i brał udział w I Sowieckiej Wyprawie Antarktycznej (1955-58), która wyruszyła na lodołamaczu Ob w towarzystwie dwóch statków wielorybnych – Sława oraz Iwan Nosenko. Jej rezultatem były pierwsze dwie sowieckie stacje na Antarktydzie. Ramy czasowe były odpowiednie, by pozostawiona przy brzegu szalupa została „odarta” ze wszelkich znaków i napisów. Biorąc pod uwagę „tajność” radzieckich poczynąń w okresie zimnej wojny nie zaskakuje fakt, iż o ich działaniach na Antarktydzie nikt nic nie wiedział.

To oczywiście tylko hipotezy. „Sowiecki ślad” nie odpowiada na wszystkie wspomniane wcześniej pytania. Nie wiadomo, czego Rosjanie szukali na brzegu Wyspy Bouveta. Możliwe też, że przydarzyło im się coś, co zmusiło ich do porzucenia sprzętu. Być może cała tajemnica ukrywa się we wspomnieniach pierwszych rosyjskich polarników...

Autor: Mike Dash

Źródło oryginalne: Allkindsofhistory.com

Źródło polskie: [Infra](#)

BIBLIOGRAFIA

1. P. E. Baker, Historical and geological notes on Bouvetoya, „British Antarctic Survey Bulletin”, 13/1967.
2. A. Crawford, Tristan da Cunha and the Roaring Forties, Edynburg, 1982.
3. R. Gould, The Auroras, and Other Doubtful Islands [w:] In Oddities: A Book of Unexplained Facts, Londyn 1944.
4. C. Hocking. Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam, Including Sailing Ships and Ships of War Lost in Action, 1824-1962, Londyn 1989.
5. N. Hooke, Maritime casualties, 1963-1996, Londyn 1997.
6. D. B. Muller, F. R. Schoeman, E. M. Van Zinderen Bakker Sr, Some notes on a biological reconnaissance of Bouvetøya (Antarctic), „South African Journal of Science”, 1967.
7. H. Stommel. Lost Islands: The Story of Islands That Have Vanished from the Nautical Charts, Victoria 1984.
8. E. M. Van Zinderen Bakker, The South African biological and geological survey of the Marion and Prince Edward Islands and the meteorological expedition to Bouvet Island, „South African Journal of Science”, 67/1963.

9. B. P. Watkins i inni, Scientific research at Bouvet Island, 1785-1983: a bibliography, „South African Journal of Antarctic Research”, 25/1984.