

## ROZDZIAŁ V

Wyjście z Gibraltaru z pomocą holownika Jej Królewskiej Mości – Zamiast płynąć do Kanału Sueskiego, „Spray” bierze kurs na przylądek Horn – Ścigany przez mauretańskich piratów – Porównania do rejsu Kolumba – Wyspy Kanaryjskie – Wyspy Zielonego Przylądka – Życie na morzu – Przybycie do Pernambuco – Rozliczenia z brazylijskim rządem – Przygotowania do żeglugi na burzliwych wodach przylądka Horn

W poniedziałek 25 sierpnia „Spray” wypłynął z Gibraltaru, sówicie wynagrodzony za wszystkie odchylenia od bezpośredniego kursu, do których był zmuszony, kiedy chciał tutaj dotrzeć. Holownik Jej Królewskiej Mości wyholował słup daleko poza górę, gdzie wiał dobry, równy wiatr, który wypełnił żagle „Spraya” i poniosł go ponownie na Atlantyk. Tam siła wiatru wzrosła do gwałtownego sztormu. Zamierzałem popłynąć wzdłuż wybrzeża, trzymając się z dala od lądu zamieszkanego przez piratów, ale ledwo zacząłem tak żeglować, dostrzegłem wychodzącą z najbliższego portu felukę, która zaczęła podążać za „Sprayem”. Przybyłem do

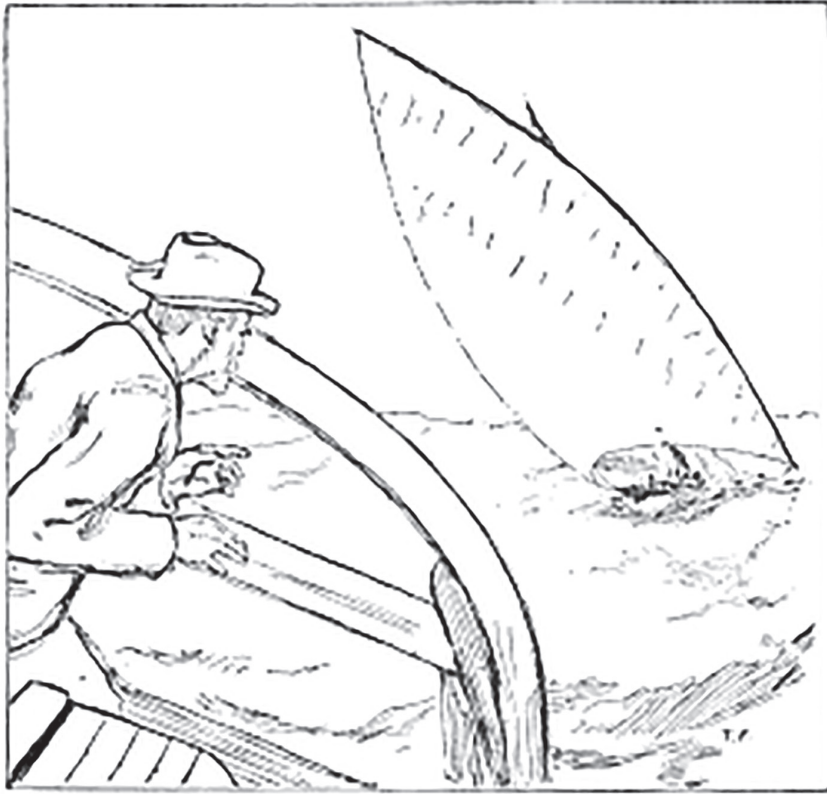
Gibraltar z zamiarem popłynięcia przez Morze Śródziemne, Kanał Sueski, Morze Czerwone i dalej na wschód, a nie trasą zachodnią, na którą ostatecznie się zdecydowałem. Na zmianę mojej decyzji miały wpływ rozmowy z oficerami Royal Navy, którzy mieli ogromne doświadczenie w żegludze po tych morzach i przekonali mnie, bym zmienił swój plan. Ponieważ wybrzeża po obu stronach roiły się od piratów, nie mogłem sobie pozwolić na zlekceważenie tej rady. Mimo to znalazłem się teraz najwyraźniej pośród piratów i złodziei!

Zmieniłem kurs, feluka zrobiła to samo, oba statki płynęły bardzo szybko, ale odległość między nami stawała się coraz mniejsza. „Spray” radził sobie świetnie, rozwijał prędkość nawet większą niż kiedykolwiek wcześniej, ale chociaż robiłem, co tylko mogłem, od czasu do czasu wywoziło go do wiatru. Niósł zbyt dużą powierzchnię żagli i było to niebezpieczne. Bez względu na ścigających mnie piratów musiałem zarefować żagle, inaczej złamałby się maszt i byłoby po mnie. Trzeba było tak zrobić, nawet jeśli oznaczałoby to, że będę musiał stoczyć z nimi walkę o życie.

Zarefowanie i postawienie grota na nowo nie zajęło mi prawdopodobnie więcej niż kwadrans, ale feluka w tym czasie zmniejszyła dystans do mnie, tak że widziałem teraz kępy włosów na głowach członków jej załogi – za które, jak to się mówi, Mahomet wyciągnie tych złoczyńców do nieba. Zbliżali się, pędząc szybko jak wiatr. Z tego, co mogłem teraz już wyraźnie dostrzec, poznałem, że są to piraci z dziada pradiada, a po ich ruchach było widać, że przygotowują się do zadania mi ciosu. Podniecenie widoczne na ich twarzach zmieniło się jednak w jednej chwili w wyraz strachu i wściekłości. Ich jednostkę, niosącą zbyt duży żagiel, wywiozło do wiatru i ustawiło bokiem do grzbietu wielkiej fali. Ta jedna fala błyskawicznie zmieniła sytuację. Trzy minuty później dogoniła ona „Spraya” i przechodząc pod nim, nieźle go wytrzęsła. W tym

samym momencie pękł nagiel, na którym obłożone były szoty grota, a jego bom złamał się przy pięcie. Z impetem rzuciłem się do fału kliwra i natychmiast go poluzowałem. Gdy zrzuciłem przedni żagiel, a ster wyłożyłem na nawietrzną, słup skoczył do wiatru. Grot załopotał przez chwilę, ale zrzuciłem go i zabezpieczyłem na pokładzie wraz ze złamanym bomem i resztą. Nie wiem, jak udało mi się zdjąć bom, zanim żagiel zdążył się podrzeć, ale nie puścił choćby jeden szew. Po zabezpieczeniu grota postawiłem kliwer i nie oglądając się za siebie, szybko poszedłem do kabiny. Chwyciłem naładowaną strzelbę i naboje, które były pod ręką, sądząc, że w tym czasie okręt piracki wróci na kurs i będzie już blisko mojego statku, a kiedy go zobaczę, to lepiej, żebym patrzył na niego, mając go na muszce karabinu. Z bronią na ramieniu wypatrywałem łodzi piratów pośród tumanów piany, ale w promieniu mili nie było jej widać. Fala i szkwał, które złamały mój bom, felukę pozbawiły masztu. Dostrzegłem jej złodziejską załogę – kilkunastu lub więcej piratów walczyło o odzyskanie takielunku, który wpadł do morza. Niech Allah splunie im w twarz!

Pożeglowałem spokojnie pod kliwrem i fokiem, które teraz postawiłem. Zabezpieczyłem bom i zwinąłem grotżagiel na noc, a następnie ze względu na prąd i dużą falę biegnącą w kierunku lądu zmieniłem kurs, odbijając o 2 rumby od brzegu. To pozwoliło mi żeglować z wiatrem wiejącym 3 rumby od rufy z prawej strony, pod dobrze pracującymi przednimi sztakslami. Zanim zdążyłem zrobić porządek z tym wszystkim, zrobiło się już ciemno, a na dek wpadła latająca ryba. Zabrałem ją pod pokład na kolację, ale byłem zbyt zmęczony, by gotować, a nawet żeby zjeść to, co przygotowałem wcześniej. Nie przypominam sobie, abym kiedykolwiek wcześniej lub później w całym moim życiu był bardziej wyczerpany niż pod koniec tego dnia. Zbyt zmęczony, by zasnąć, kołysałem się w rytm ruchów statku niemal aż do północy, kiedy



Ścigany przez piratów

to wstałem z koi, by przyrządzić rybę i zrobić sobie kubek herbaty. Teraz w pełni uświadomiłem sobie to, z czego nie zdawałem sobie sprawy wcześniej, że czekająca mnie podróż będzie wymagała ogromnego wysiłku i wielkiej wytrwałości. 27 sierpnia nie było już widać żadnych Maurów ani ich kraju, z wyjątkiem dwóch szczytów daleko na wschodzie, widocznych dzięki przejrzystemu powietrzu o poranku. Wkrótce po wzejściu słońca, ku mojemu zadowoleniu, nawet one zostały przesłonięte przez mgłę.

Przez kilka dni po ucieczce przed piratami wiatr wiał równomiernie, aczkolwiek z siłą umiarkowanego sztormu, a morze, choć zrobiła się długa fala, nie było nieprzyjemnie wzburzone ani niebezpieczne. Siedząc w kabinie, trudno mi było w ogóle poczuć, że jestem na morzu, tak lekko i powabnie poruszał się na długiej

fali mój ślup. Wszystko, co mnie rozpraszało, niepokoiło i denerwowało, już się skończyło, zostałem znowu zupełnie sam, mając pełną świadomość, że jestem na potężnym morzu zdany na łaskę żywiołów. Ale byłem szczęśliwy i coraz bardziej zaczynałem się skupiać na podróży.

Kolumb żeglujący „Santa Marią” po tych wodach ponad cztery wieki wcześniej nie był tak szczęśliwy jak ja ani tak pewny, że osiągnie to, czego się podjął. Już tu, gdzie byłem teraz, zaczęły się jego problemy na morzu. Zapewne podczas próby ucieczki przed takim samym sztormem jak ten, w który trafił „Spray”, błędy w dowodzeniu załogą statku spowodowały, że złamał się ster i na „Santa Marii” doszło do waśni, co na „Sprayu” nigdy się nie zdarzało.

Po trzech dniach żeglugi w silnych szkwałach i zmiennych wiatrach zaległem pod pokładem, aby się przespać i odpocząć, podczas gdy ślup, z przywiązanim sterem, płynął stabilnie swoim kursem. Wznoszące się przed dziobem wczesnym rankiem 1 września chmury lądowe oznaczały, że Wyspy Kanaryjskie są już niedaleko. Następnego dnia nastąpiła zmiana pogody: niebo objęły swymi ramionami chmury burzowe. Wszystko wskazywało na to, że może nadejść gwałtowny harmattan<sup>31</sup> ze wschodu lub potężny huragan z południa. Dzikiego sztormu można było się spodziewać z każdego kierunku. Nie tracąc czasu, skupiłem się na reflowaniu żagli, gdyż morze zakotłowało się w jednej chwili i byłem zadowolony, że aby móc utrzymać ślup bezpiecznie na falach, udało mi się zejść z pożądanego kursu niewiele więcej niż o 3 rumby. Teraz pędziłem w kierunku przejścia między Afryką a wyspą

---

<sup>31</sup> Harmattan – chłodny, suchy wiatr, który wieje z północnego wschodu lub wschodu na Saharze Zachodniej i jest najsilniejszy od końca listopada do połowy marca. Zwykle przenosi duże ilości pyłu, który może unosić się bardzo daleko, nawet przez setki mil nad Oceanem Atlantyckim.

Fuerteventura, najbardziej na wschód wysuniętą z Wysp Kanaryjskich<sup>32</sup>, której wypatrywałem. O godzinie 14, gdy pogoda nagle się poprawiła, zobaczyłem ją na prawym trawersie, w odległości nie większej niż 7 mil. Fuerteventura wznosi się na wysokość 820 metrów i przy dobrej pogodzie widać ją z odległości kilku mil. W nocy powiało mocniej i „Spray” żwawo pokonał drogę przez cieśninę. O świcie 3 września, kiedy był już 25 mil za wszystkimi wyspami, zapanowała flauta będąca zapowiedzią kolejnego sztormu, który wkrótce uderzył, niosąc ze sobą pył z afrykańskiego wybrzeża.

Wiatr był niemiłosiernie i choć nie był to sezon harmattanu, w ciągu godziny morze przybrało od pyłu barwę czerwono-brązową. Powietrze było gęste od niego przez całe popołudnie, ale wiatr, który w nocy zmienił kierunek na północno-zachodni, zmiótł go z powrotem na ląd i „Spray” ponownie żeglował pod czystym niebem. Jego maszt ugiął się teraz pod silnym stałym wiatrem, a wypełniony żagiel omiatał morze, wzbijając bryzgi, kiedy dygał na przetaczającej się pod nim fali. Byłem bardzo podekscytowany tymi szybko przechodzącymi pod stępką, miotającymi statkiem falami. To była wspaniała żegluga.

4 września wiatr, wciąż świeży, wiał z północnego-wschodu, a morze nadal toczyło fale pod słupem. Około południa na horyzoncie pojawił się statek parowy, kabotażowiec z ładunkiem bydła, płynący od strony La Platy na północny wschód, w kierunku złej pogody. Wywiesiłem flagi kodu sygnałowego, ale nie otrzymałem odpowiedzi. Zanurzał się w morzu i kołysał w przedziwny sposób, a patrząc, jak myszkuje<sup>33</sup>, można było pomyśleć, że steruje

---

<sup>32</sup> Tu Slocum trochę się pomylił, ponieważ najbardziej wysuniętą na wschód Wyspą Kanaryjską jest Lanzarote.

<sup>33</sup> Myszgowanie – ciągle schodzenie z kursu, to w jedną, to znów w drugą stronę w bardzo krótkich odstępach czasu.

nim jakiś dzikus. Rankiem 6 września znalazłem na pokładzie trzy latające ryby, a czwartą najbliższą patelni – pod bulajem przedniej nadbudówki. Był to jak dotąd mój najlepszy połów, który zapewnił wystawne śniadanie i obiad.

„Spray” niesiony był teraz przez pasat i w szybkim tempie kontynuował swój rejs. Później tego dnia pojawił się w zasięgu wzroku kolejny kabotażowiec z bydłem, który zataczał się na fali równie kiepsko jak jego poprzednik. Nie wywiesiłem żadnego sygnału, ale najgorsze spotkało mnie, gdy przechodziłem po jego zawietrznej. Potwornie śmierdział bydlęcym moczem! A jak te biedne stworzenia ryczały!

Dawniej spotykające się na morzu statki na powitanie opuszczały swoje topsle<sup>34</sup>, salutując sobie, a na pożegnanie strzelały z dział, ale te stare dobre czasy minęły. Dzisiaj nawet na środku oceanu, gdzie każda wiadomość to rzeczywiście wiadomość, ludzie nie mają czasu na rozmowy, a na salut armatni szkoda im prochu. Teraz, gdy nie ma chwili nawet na powiedzenie sobie „dzień dobry”, w pracy na morzu nie ma już żadnego romantyzmu, zastąpiła go proza życia.

Mój statek, płynący teraz w pasacie z pełną prędkością, pozwolił mi przez kilka dni odpocząć i zregenerować siły. Wykorzystywałem ten czas na czytanie i pisanie lub robotę przy olinowaniu i żaglach, aby utrzymać je w należyłym stanie. Przyrządzanie posiłków zawsze odbywało się szybko i było drobnostką, ponieważ mój jadłospis składał się głównie z latających ryb, gorących tostów z masłem, ziemniaków i kawy ze śmietanką – dań łatwych do przygotowania.

---

<sup>34</sup> Topsel – górny żagiel przymasztowy, stawiany między gaflem a stengą masztu. Traktowany jest raczej jako żagiel dodatkowy i stawiany przy słabych wiatrach.

10 września „Spray” przeszedł bardzo blisko Wyspy Świętego Antoniego, najbardziej na północny zachód wysuniętej z Wysp Zielonego Przylądka. Zobaczyłem łód dokładnie wtedy, gdy się tego spodziewałem, co było świetnym osiągnięciem z uwagi na to, że nie robiłem żadnych obserwacji, aby obliczyć długość geograficzną. Gdy słup zbliżał się do wyspy, wiał bardzo porywisty północno-wschodni wiatr, więc dobrze zarefowałem żagle i popłynąłem z dala od wysokiego brzegu srożącego się Świętego Antoniego. Kiedy pozostawione za rufą Wyspy Zielonego Przylądka zniknęły już za horyzontem, znów znalazłem się sam na otwartym morzu, a dookoła mnie nie było absolutnie nikogo. Nawet kiedy spałem, śniło mi się, że jestem sam. To poczucie samotności nigdy mnie nie opuściło, ale czy to we śnie, czy na jawie, wydawało mi się, że zawsze wiem, co się dzieje ze słupem, tak jakbym go oglądał na obrazku, patrząc na mapę, po której się poruszał mój statek.

Pewnej nocy, kiedy przekonany o powyższym siedziałem w kabinie, głęboką ciszę panującą dookoła przerwały dobiegające od strony burty ludzkie głosy! Wskoczyłem natychmiast na pokład, zaskoczony tak bardzo, że trudno mi to wyrazić słowami. Po zawietrznej mijał mnie wyglądający jak zjawa biały bark, idący pod pełnymi żaglami. Marynarze na jego pokładzie ciągnęli liny, aby przebrasować<sup>35</sup> reje, które przeleciały nad masztem słupu właśnie w chwili, gdy bark go wyprzedzał. Nikt nie zawołał do mnie z białoskrzydłej zjawy, ale słyszałem, jak ktoś na pokładzie mówił, że widział światła na słupie i że to pewnie rybak. Tej

---

<sup>35</sup> Brasowanie – obracanie rei wokół masztu w płaszczyźnie poziomej. Zwykle ma ono na celu odpowiednie ustawienie płaszczyzny żagli w stosunku do kierunku wiatru pozornego. W sytuacji opisywanej przez Slocuma chodziło o uniknięcie zaczepienia rejami o maszt „Spraya”.



nocy długo siedziałem na pokładzie pod rozgwieżdżonym niebem, obserwując podróżujące po nim gwiazdozbiory i rozmyślając o statkach.

Następnego dnia, 13 września, w pewnej odległości po nawietrznej przepłynął duży czteromasztowiec kierujący się na północ. Słup szybko zbliżał się teraz do strefy konwergencji tropikalnej, a siła pasatów słabła. Widziałem po falach, że działa tu przeciwprąd. Oszacowałem, że tracę przez to około 16 mil na dobę. W głównym nurcie przeciwprądu jego prędkość była większa niż w odnodze płynącej na wschód.

14 września z topu masztu dostrzegłem trzy wysokie maszty żaglowca zmierzającego na północ. Ani ten statek, ani ten widziały wczoraj nie znajdowały się w zasięgu sygnału, jednak miło było choćby je zobaczyć. Następnego dnia na południu pojawiły się ciężkie deszczowe chmury, które przesłoniły słońce, co zwiastowało, że zbliżam się do doldrumów<sup>36</sup>. 16 września „Spray” wpłynął w ten ponury obszar, by na przemian walczyć ze szkwałami i być nękanym przez chwilowe flauty. Taki stan rzeczy to efekt walki żywiołów, którą toczą tutaj pasaty północno-wschodni z południowo-wschodnim, gdy każdy z nich, starając się o chwilowe panowanie, zużywa swoją siłę, wirując we wszystkich kierunkach. Krzyżujące się fale i szarpiące je zmienne prądy sprawiały, że morze było skotłowane, co jeszcze bardziej wystawiało na próbę moje nerwy i cierpliwość. Jakby tego było jeszcze zbyt mało, zarówno w dzień, jak i w nocy deszcz lał się strumieniami, co zwiększało

---

<sup>36</sup> Doldrumy – strefy konwergencji tropikalnej na Atlantyku i Pacyfiku, gdzie panuje niskie ciśnienie wokół równika. Nazwa *doldrums* – czyli potocznie „pośladki” lub mniej eufemistycznie „dupa” – powstała w XVIII w. i oznaczała pogorszenie warunków żeglowania spowodowane ciszą morską. Co ciekawe, w psychiatrii termin ten oznacza stan łagodnej depresji.

dyskomfort będącego już i tak w trudnej sytuacji żeglarza. „Spray” szarpał się i miotał przez 10 dni, robiąc w tym czasie zaledwie 300 mil we właściwym kierunku. Nie narzekałem jednak!

23 września spotkaliśmy się z pięknym szkunerem „Nantasket” z Bostonu, idącym z Bear River do La Platy. Był załadowany drewnem i właśnie przechodził przez doldrumy. Zamieniliśmy z jego kapitanem kilka słów i szkuner popłynął dalej. Miał mocno zanieczyszczone pąklami dno, pociągnął więc za sobą ryby, które wcześniej podążały za „Sprayem”, mniej porośniętym tego rodzaju pożywieniem. Ryby zawsze będą płynąć za brudnym statkiem. Porośnięta pąklami dryfująca kłoda jest dla ryb głębinowych równie atrakcyjna. Jednym z tego małego stadka dezertów był delfin, który towarzyszył „Sprayowi” przez około 1000 mil i zadowalał się wyrzucanymi za burtę resztkami z mojego stołu, ponieważ był ranny i nie mógł uganiać się po morzu, aby polować na inne ryby. Przyzwyczailem się do widoku delfina, którego poznawałem po jego bliznach, i tęskniłem za nim, ilekroć robił sobie sporadyczne wycieczki, oddalając się od słupu. Pewnego dnia, po kilku godzinach nieobecności, wrócił w towarzystwie swoich trzech żółtopłetwych dalekich kuzynów. To małe stadko trzymało się razem, rozpraszając się tylko w razie grożącego mu niebezpieczeństwa lub podczas szukania pożywienia w morzu. Ich życiu często zagrażały wygłodniałe rekiny krążące w pobliżu statku. Niejednokrotnie członkom stada udawało się przed nimi uciec. Ich sposób ucieczki bardzo mnie interesował i spędziłem wiele godzin, obserwując te zwierzęta. Każda z ryb uciekała w innym kierunku, tak że wilk mórz, rekin, ścigając jedną z nich, oddalał się od pozostałych. Po chwili wszystkie wracały i spotykały się pod jedną lub drugą burtą słupu. Dwa razy ich prześladowcy zostali oszukani przez blaszaną patelnię, którą ciągnąłem za burtą, a którą agresorzy pomylili z błyszczącą w słońcu rybą, i podczas gdy obracali

się na grzbiet w ten specyficzny sposób, właściwy rekinom atakującym ofiary, strzeliłem im w głowy. Kruchością swego życia żółtopłetwe ryby wydawały się przejmować niewiele, o ile w ogóle. Wszystkie żywe istoty bez wątpienia boją się śmierci. Niemniej niektóre z gatunków ryb, które widziałem, pływały bardzo blisko siebie, jakby wiedziały, że zostały stworzone jako pokarm dla tych większych, i chciały sprawić jak najmniejszy kłopot swoim porywaczom. Obserwowałem też dla odmiany, jak wieloryby zataczały kręgi wokół ławicy śledzi, z ogromnym wysiłkiem grupując je ciasno, wykorzystując do tego wir czyniony przez ruch ich płetw, a kiedy małe rybki były już wystarczająco blisko siebie, jeden lub drugi z lewiatanów rzucał się w środek z otwartą paszczą, wchłaniając za jednym zamachem taką liczbę śledzi, że mógłby nimi zappełnić całą ładownię kutra. W pobliżu Przylądka Dobrej Nadziei widziałem ławice sardynek i innych małych rybek traktowanych w ten sposób przez wielkie stada makreli. Kiedy makrele krążyły w kółko, żerując na krawędzi ławicy, sardynki nie miały żadnych szans na ucieczkę. Obserwowałem z zaciekawieniem, jak szybko malała liczba drobnych rybek, i chociaż powtarzało się to przed moimi oczami raz za razem, makrele polowały tak zręcznie, że ledwie udawało mi się dostrzec moment schwywania pojedynczej sardynki.

Wzdłuż równikowej granicy południowo-wschodnich pasatów powietrze było silnie naładowane elektrycznością, często grzmiało i błyskało. Przypomniałem sobie, że kilka lat wcześniej to właśnie tutaj amerykański statek „Alert” został zniszczony przez piorun. Cudownym zrzędzeniem losu tego samego dnia udało się uratować jego załogę i przewieźć ją do Pernambuco, gdzie później spotkałem tych ludzi.

25 września, na 5° szerokości geograficznej północnej i 26°30' długości geograficznej zachodniej spotkałem się z „North Star”

z Londynu. Ten wielki statek był w drodze od 48 dni, wypłynął z Norfolku w Wirginii i zmierzał do Rio, gdzie niecałe dwa miesiące później spotkaliśmy się ponownie. „Spray” miał za sobą 30 dni żeglugi od wyjścia z Gibraltaru.

Kolejnym towarzyszem podróży „Spraya” był miecznik, który płynął przy burcie, pokazując wysoką płetwę wystającą nad powierzchnię wody aż do momentu, gdy sięgnąłem po harpun. Spłoszony ściągnął w dół swoją czarną flagę i zniknął.

30 września o godzinie 10.30 „Spray” przekroczył równik na 29°30' długości geograficznej zachodniej. O godzinie 12 był już 2 mile na południe od tej linii. Południowo-wschodnie pasaty, raczej słabe, które złapałem około 4° szerokości północnej, pozwoliły mi wybrać żagle i puścić się pięknie przez morze w kierunku wybrzeża Brazylii, gdzie 5 października około południa, bez żadnych incydentów po drodze, „Spray” dotarł do lądu, rzucając kotwicę tuż na północ od Olinda Point w porcie Pernambuco. Od wypłynięcia z Gibraltaru spędziłem na morzu 40 dni, a na pokładzie wszystko było w porządku! Czy odczuwałem zmęczenie żeglugą przez tyle dni? Ani trochę! Nigdy w życiu nie byłem w lepszej kondycji i coraz bardziej pragnąłem przeżyć tę niebezpieczną przygodę, jaką jest okrążenie przylądka Horn.

Nie było niczego dziwnego w tym, że pędząc życie typowe dla wszystkich żeglarzy, po dwukrotnym przepłynięciu Atlantyku i będąc teraz w połowie drogi z Bostonu do przylądka Horn, ciągle trafiałem na przyjaciół. Moja decyzja, by pożeglować na zachód od Gibraltaru, nie tylko pozwoliła mi uniknąć spotkania z piratami Morza Czerwonego, ale dopłynąwszy do Pernambuco, wylądowałem na znajomym brzegu. Odbyłem wiele rejsów do tego i innych portów Brazylii. W 1893 roku zostałem zatrudniony jako kapitan, aby przeprowadzić z Nowego Jorku do Brazylii „Destroyera”, zaprojektowany przez Ericssona okręt, który miał wziąć udział w walce z re-

beliantem Melo i jego ekipą. Nawiasem mówiąc, „Destroyer” miał zamontowaną ogromnej długości wyrzutnię torped podwodnych.

W tej samej wyprawie płynął „Nictheroy”, okręt zakupiony przez rząd Stanów Zjednoczonych podczas wojny hiszpańskiej i przemianowany na „Buffalo”. „Destroyer” był pod wieloma względami lepszym okrętem od „Nictheroya”, ale Brazylijczycy podczas swojej dziwnej wojny sami zatopili go w zatoce Bahia. Wraz z nim zatonęła moja nadzieja na odzyskanie należnego mi wynagrodzenia. Mimo to wciąż jeszcze mogłem próbować odzyskać te pieniądze, bo pokaźna kwota miała dla mnie duże znaczenie. W ciągu dwóch lat wir czasu wyniósł do władzy partię admirała Melo i chociaż wtedy zatrudniał mnie legalny rząd, to teraz tak zwani powstańcy czuli się wobec mnie mniej zobowiązani, niżbym oczekiwał.

Podczas wcześniejszych wizyt w Brazylii zawarłem znajomość z doktorem Pereira, właścicielem i redaktorem „El Commercio Jornal”, i wkrótce po tym, jak „Spray” został bezpiecznie zacumowany w Upper Topsail Reach, doktor, który jest wielkim entuzjastą żeglarstwa, złożył mi wizytę i zabrał do swojej wiejskiej rezydencji położonej w głębi laguny. Podejście do rezydencji od strony wody było strzeżone przez prywatną armadę doktora, całą flotyllę, w której skład wchodziły między innymi chiński sampan, norweski pram i dory z Cape Ann. Tę ostatnią otrzymał w prezencie od załogi „Destroyera”. Doktor często podejmował mnie smacznymi brazylijskimi posiłkami, abym mógł, jak to ujął, *salle gordo*<sup>37</sup> na czas podróży, ale stwierdził, że nawet karmiony najlepszym jedzeniem, tyłem powoli.

---

<sup>37</sup> W Brazylii mówi się po portugalsku, ale doktor Pereira posłużył się znanym trochę Slocumowi hiszpańskim, w którym *salle gordo* oznacza „przytyć”, „nabrać ciała”.

Po przywiezieniu na statek owoców i warzyw oraz wszystkich innych produktów niezbędnych do podróży 23 października podniosłem kotwicę i byłem gotowy do wyjścia w morze. Spotkałem się z jednym z bezlitosnych przedstawicieli frakcji admirała Melo w osobie poborcy celnego, który dokonując odprawy, pobrał od „Spraya” opłatę od tonażu, mimo że statek był zarejestrowany jako jacht i powinien być zwolniony z opłat portowych. Nasz konsul – nie siląc się na dyplomację, jak myślę – przypomniał poborcy zarówno o tym, jak i o fakcie, że to właśnie ja przyprowadziłem „Destroyera” do Brazylii. „O, tak”, odpowiedział uprzejmie poborca, „pamiętamy to bardzo dobrze”, korzystając w pewnym sensie z okazji, żeby się teraz chociaż trochę odegrać.

Pan Lungrin, kupiec, aby pomóc mi wybrnąć z tego błahaego kłopotu, zaproponował, żeby „Spray” przewiózł ładunek prochu strzelniczego do portu Bahia, co zapewniłoby mi fundusze, a kiedy towarzystwa ubezpieczeniowe odmówiły podjęcia ryzyka związanego z wysłaniem towaru statkiem, którego załogę stanowił tylko jeden człowiek, zaproponował, że wyśle go bez ubezpieczenia, biorąc całe ryzyko na siebie. Był to wyraz uznania być może większy, niż na to zasługiwałem. Powodem, dla którego nie wszedłem w ten interes, było to, że gdybym chciał to zrobić, musiałbym unieważnić swoją rejestrację jachtową i narazić się później na większe koszty opłat portowych na całym świecie, niż wynosiłaby zapłata za fracht. Zamiast tego wszystkiego przyszedł mi z pomocą inny kupiec, stary przyjaciel, który po prostu pożyczył mi gotówkę.

Podczas postoju w Pernambuco skróciłem uszkodzony u wybrzeży Maroka bom, usuwając złamany od strony masztu kawałek długości około 1,20 metra, zamontowałem również szponę. 24 października 1895 roku, podczas pięknej pogody, jaka na ogół panuje w Brazylii, obficie zaopatrzone w dobre jedzenie „Spray” wyszedł

w morze. Żeglując wzdłuż wybrzeża z prędkością około 100 mil na dobę, bez żadnych wartych wspomnienia wydarzeń po drodze, dotarłem do Rio de Janeiro 5 listopada i około południa rzuciłem kotwicę w pobliżu Villeganon, by poczekać na wizytę władz portowych. Następnego dnia wybrałem się na spotkanie z najwyższym lordem Admiralicji<sup>38</sup> i ministrami, aby wyjaśnić sprawę należnego mi wynagrodzenia za pracę na ukochanym „Destroyerze”.

– Kapitanie, jeśli chodzi o nas, możemy panu oddać ten okręt, a jeżeli zechce pan go przyjąć, wyślemy oficera, który pokaże panu, gdzie ta jednostka obecnie się znajduje.

Wiedziałem wystarczająco dobrze, gdzie był w tym momencie. Wierzchołek jego komina był obmywany falami w Bahii, było bardziej niż prawdopodobne, że okręt spoczywał tam na dnie. Podziękowałem uprzejmemu oficerowi, ale nie skorzystałem z jego oferty.

Dzień przed wyjściem w morze „Spray” zabrał na przejażdżkę po porcie Rio kilku starych kapitanów. Ponieważ zdecydowałem, że po burzliwych wodach Patagonii „Spray” będzie żeglował otaklowany jako jol, zamontowałem na rufie półokrągłe wzmocnienie podtrzymujące bezanmaszt. Ci starzy kapitanowie obejrzeni takielunek „Spraya” i każdy z nich dodał coś do jego wyposażenia. Kapitan Jones, który był moim tłumaczem w Rio, podarował

---

<sup>38</sup> Słocumowi chodziło tu zapewne o dowódcę brazylijskiej marynarki wojennej, ponieważ tytuł najwyższego lorda Admiralicji (ang. *the highest lord of the admiralty*) przysługiwał najwyższemu rangą urzędnikowi w brytyjskiej Admiralicji, która jest głównym organem zarządzającym Royal Navy. *The highest lord of the admiralty* był szefem Admiralicji i miał decydujący wpływ na politykę morską i strategiczne decyzje Royal Navy. Od 1628 r. *the highest lord of the admiralty* był członkiem gabinetu brytyjskiego rządu, odpowiedzialnym za nadzór nad sprawami morskimi i obroną kraju. W 1964 r. funkcja ta została zlikwidowana, a jej obowiązki przejęło Ministerstwo Obrony.

kotwicę, a jeden z kapitanów parowców pasującą do niej linę. W czasie całego rejsu kotwica od Jonesa ani razu nie puściła, a lina nie tylko wytrzymała naprężenia, gdy staliśmy przy nawietrznym brzegu, lecz także gdy holowałem ją za rufą w pobliżu przylądka Horn, pomogła przedzierać się przez wzburzone fale, które groziły zalaniem pokładu.