

ROZDZIAŁ 4

„TOSCANA”: POLE BITWY

Woda ciekła z jej kędzierzawych włosów, gdy Sherry Jagerson zeszała o godzinie 2240 pod pokład, żeby obudzić następną wachtę. Czerń i ryk fal wdarty się przez otwartą zejściówkę do zacisznej, słabo oświetlonej kabiny. Gdy żeglarze z mojej wachty wygramolili się już z koi, napełniłem kubki i podałem im.

– Już nie śpisz? – wymamrotał sennie John Ruch.

Ostrożnie dopiłem kawę, odstawiłem kubek do zlewu i wróciłem na rufę, żeby włożyć kurtkę (była wypełniona pianką, która miała utrzymać mnie na powierzchni, gdybym wypadł za burtę) oraz brązową wełnianą czapkę. Ponownie sięgnąłem do szafki. Rozplątałem linki pasa asekuracyjnego i go założyłem. Na końcu długiej na 6 stóp linki znajdował się pokaźny, wykonany ze stali nierdzewnej karabińczyk alpinistyczny. Wpiąłem go w ucho uprząży, żeby linka nie plątała mi się wokół nóg. W sześciu warstwach ubraniach i uprząży poruszałem się sztywno. Ruszyłem do mesy, wspiąłem się po schodkach zejściówki, odsunąłem ciężką, pleksiglasową suwkłapę i wysunąłem głowę – prosto w sztorm.

Wychyliłem się z zejściówki, jedną ręką złapałem się liny bezpieczeństwa rozciągniętej między zejściówką a kokpitem, drugą sięgnąłem za siebie, żeby zasunąć suwkłapę. Poczłapałem do tyłu, odwracając twarz od wiatru, żeby uniknąć siekących kropel. Znalazłem wolne miejsce na ławeczce w kokpicie i wcisnąłem się między cztery siedzące postaci, tulące się do siebie w poszukiwaniu osłony przed wiatrem i gwałtownymi skokami jachtu. Wpiąłem mój karabińczyk w sztormlinę i rozejrzałem się dookoła. Gnane wiatrem piętrzyły się wszędzie rzędy fal z białymi grzywami piany. Kiedy mój wzrok przyzwyczaił się do ciemności, a wewnętrzny mechanizm zestroił się z rytmem szarpnięć „Toscany”, obróciłem głowę i popatrzyłem na świecące blado wskaźniki instrumentów: prędkość wiatru – 35, 40, 37 węzłów; kąt wiatru pozornego – 90, 100, 90 stopni; prędkość jachtu – (malą, gdy jacht wspinał się na falę)

9,95 węzła, 9,82, 9,50, 9,30, (rosła, gdy zjeżdżaliśmy z fali) 9,46, 9,70, 10,01, 10,25.

Odwróciłem głowę i palcami starłem wodę z okularów. Przy sterze siedział Dale Cheek. Pochodził z Oklahomy. Kiedyś był kapitanem greckiego jachtu czarterowego. Pewnego dnia pojawił się na kei w Cowes, szukając wolnej koi. Na nasze szczęście przyjęliśmy go i Eric zaprosił go do udziału w regatach Fastnet. Dale zmagał się ze sterem. Środkowa szprycha koła sterowego, oznaczona kawałkiem linki, jest ustawiona pionowo, kiedy płetwa steru jest w osi jachtu. Teraz była ustawiona poziomo. To oznaczało, że ster pod nami pchał tysiące funtów wody w jedną stronę, narażony na uszkodzenie (być może), spowalniając jacht (najpewniej) i utrudniając Dale'owi utrzymaniu kursu (na pewno).

– Powinniśmy zmniejszyć żagle – zwróciłem się do Erica.

– Też tak uważam – odparł. – Wiatr właśnie znowu urósł. Ledwie przed godziną postawiliśmy numer trzy.

– Jeszcze jeden ref i fok numer cztery? – spytałem.

– Chyba raczej coś na stensztagu.

– Damy radę opłynąć na tym Fastnet Rock? Będziemy musieli halsować, a tam będą załamywać się fale.

– Mamy jeszcze pięć godzin – powiedział Swenson. – Popatrzcie, jak to szybko rośnie.

Spojrzelśmy na anemometr. Wskazówka znajdowała się między 40 a 45 węzłami. Rozejrzałem się wokół. Wszyscy członkowie mojej wachty byli na pokładzie, mieliśmy więc do dyspozycji dziewięć par rąk. Eric przejął ster.

– Uwaga! – zawołałem. – Zaczniemy od założenia trzeciego refu, później postawimy fok, a następnie zrzucimy numer trzy.

Nikt nawet nie drgnął. Olbrzymia fala załamała się na pokład i piana rozprysnęła się nad nami do połowy wysokości masztu. Plamki fosforescencji, pokaz światła natury, lśniły przez kilka sekund na żaglu i naszych sztormiakach, spływając do odpływów w kokpicie.

Odpiąłem moją linkę asekuracyjną, zsunąłem się do liny bezpieczeństwa na zawietrznej, złapałem koniec wolnego szotu foka, który leżał na zawietrznej ławce. Z końcem szotu w ręce poszedłem do przodu wzdłuż prawej burty, odchylając się o 30 stopni w lewo, żeby trzymać

się pionowo, lewą ręką obejmując bom. W połowie drogi schyliłem się i przypiąłem karabińczyk linki asekuracyjnej do liny bezpieczeństwa biegnącej wzdłuż pokładu. Zerknąłem za siebie. John Ruch i Doug Parfet, z wachty Erika, ciągnęli przez zejściówkę i wzdłuż lewego półpokładu worek z fokżaglem. W dole po zawietrznej, w sięgającej mi do połowy łydki wodzie szorującej po półpokładzie, przecisnąłem szot przez bloczek i przywiązałem jego koniec do relingu niedaleko masztu.

Zabraliśmy się do reflowania. Opuściłem fał grota o 6 stóp, a Doug i John ściągnęli żagiel, walcząc z naporem wiatru, a następnie zaczepili ucho wszyte w lik przedni o stalowy hak na bomie. Następnie Doug pomógł mi kręcić korbą windy fałowej, żeby wybrać fał. Potem, zmieniając się we trzech przy korbie, wybraliśmy reflinę biegnącą od liku wolnego, wewnątrz bomu, do przodu. To była straszna robota. Ramiona omdlewały. Powierzchnia zareflowanego grotżagla zmniejszyła się o około 15 procent, „Toscana” wyprostowała się trochę.

Przyszła pora na zmianę sztaksli. Doug i John wyciągnęli fokżagiel z worka i chociaż raksy ślizgały się im w mokrych rękach, przypięli żagiel do stensztagu i go postawili. Nick ustawił żagiel za pomocą kabestanu w kokpicie, zaknagował szot i przyszedł na dziób, pomóc nam zrzucić fok numer 3 stojący na forsztagu. Doug, John, Nick i ja usiedliśmy ramię w ramię na fordeku, twarzami do zawietrznej, przypięci do lin bezpieczeństwa. Złapaliśmy dolny lik żagla, ale wiatr tak naprężył płótno, że stało się ono sztywne jak blacha i nie mogliśmy go uchwycić.

– Eric – wrzasnąłem w stronę rufy. – Odpadaj! Odpadaj!

Fala spadła na dziób i na nas. Rzuciła wszystkich czterech na reling na zawietrznej, napinając nasze linki asekuracyjne do granic wytrzymałości. Wyplątaliśmy się z linek relingu i czując, jak woda spływa nam pod ubraniami do kaloszy, wspięliśmy się z powrotem do góry. Gdy Eric odpadł, łódź się wyprostowała. Ponownie złapaliśmy fokżagiel. Tym razem, schowany za grotżaglem, nie był twardy. Na rufie Susan zwolniła fał. Wiatr i tarcie w likszparze początkowo trzymały żagiel w górze. John i Doug popełzli do przodu i wspólnie zaczęli ciągnąć w dół lik przedni. Stopniowo, poskładany w 6-stopowe fałdy, żagiel wylądował na kolanach moich i Nicka. Zdusiliśmy mokry dakron własnymi ciałami, a Eric powrócił na kurs w stronę Fastnet Rock.

– Cholera! – krzyknął Doug. – Żagiel zaciął się w likszparze!

Kilka cali likliny utknęło. Gdybyśmy nie zdołali uwolnić żagla, musielibyśmy zostawić go na pokładzie. Wtedy wiatr i woda mogłyby wyrzucić go za burtę, pozrywać linki, a nawet pociąć słupki relingu.

– Odetniemy go – powiedział Doug.

Podaliśmy mu mój nóż, a on przeciął żagiel tuż nad zacięciem i wyciągnął lik z likszparzy. Potem otworzył szekłę i odłączył fał, odrzucił głowę żagla i przyszeklował go do kosza dziobowego – wykonanej ze stali nierdzewnej barierki, która przez cały ten czas zabezpieczała go przed wypadnięciem za burtę podczas 10-stopowych podskoków dziobu.

Mając fokżagiel na pokładzie, Doug poczołgał się do tyłu i otworzył luk dziobowy. Wolno wcisnęliśmy żagiel pod pokład, najpierw rękami, potem nogami. Załamujące się fale spływały do kabiny wzdłuż fałd i załamań płótna. Gdy cały żagiel znalazł się pod pokładem, John opuścił się za nim i od środka zamknął luk.

Susan wołała coś z kokpitu.

– Co? – krzyknąłem.

– Jak pracuje fok? – Ona wciąż ścigała się w regatach.

– Nie widzę. Możesz poświecić?

Ktoś skierował na żagiel snop światła z wielkiej latarki.

– Na kursie, trochę powyżej, trochę niżej, na kursie – wołał Eric, gdy fale rzucały „Toscaną” na boki.

– Trochę wyluzuj! – wrzasnąłem, a kiedy żagiel wyglądał dobrze, w chwili gdy Eric powiedział „na kursie”, krzyknąłem do Susan: – Teraz dobrze. Tak trzymaj!

Odpieliśmy się i poszliśmy ku rufie, przesuając ręce wzdłuż lin bezpieczeństwa, na nisko ugiętych nogach, jak bokserzy, żeby amortyzować podskoki pokładu, który próbował wystrzelić nas prosto w nadciągającą falę.

Po półgodzinnej pracy na fordeku byliśmy kompletnie przemoczeni. Kiedy wchodziłem do kokpitu, fala uderzyła w burtę. Poleciałem wokół koła sterowego na sam dół.

– Wpinaj się, do diabła! – warknął Eric groźnie.

Pod prawą dłońią poczułem stalową obręcz koła sterowego. Rękawica ślizgała się po zimnej obręczy, ale zacisnąłem rękę z całej siły.

– Trzymam – powiedziałem.

Zrobił krok pod górę, a ja za nim. Chwyciłem lewą ręką koło sterowe w miejscu, z którego zabrał prawą. Koło obróciło się o 20 stopni. Wtedy Eric całkiem je puścił, a ja przesunąłem lewą rękę tam, gdzie przedtem była jego lewa ręka, na godzinie dziesiątej. Dołożyłem prawą rękę na godzinie trzeciej i mogłem obrócić koło zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara, żeby zapobiec obróceniu jachtu przez fale atakujące w pół burty. Gdy fale wbiegały pod pawęż i odjeżdżaliśmy z kursu, kręciłem kołem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, żeby temu zapobiec.

Nigdy w życiu, sterując jachtem, nie pracowałem tak ciężko. Wskaźniki przyrządów pokazywały: prędkość wiatru – 45, 43, 46 węzłów; kąt wiatru pozornego – 90, 100, 85 stopni; prędkość jachtu – 8,61, 9,20, 8,83, 9,45 węzła. Zredukowaliśmy nieco prędkość, ale odzyskaliśmy kontrolę nad jachtem.

Wachta Erika zeszła pod pokład. Pół godziny później znów byliśmy przeżaglowani: zbyt duży kąt wychylenia koła sterowego i zbyt wielki nacisk na płetwę sterową.

– Zawołaj nawigatora. Niech przejmie ster – powiedziałem do Susan. – Musimy założyć trzeci ref.

Odsunęła suwkłapę i wsunęła głowę pod pokład. Jeszcze nie skończyła przekazywać wiadomości, a już na pokładzie pojawił się John Coote w jasnoniebieskim sztormiaku.

– Komunikat z zero-zero-piętnaście przyniósł ostrzeżenie przed sztormem dziewięć do dziesięć z południowego zachodu, skręcającym na północny zachód – powiedział, gdy wygramolił się do kokpitu. – Wygląda, że już mamy dziewiątkę.

– A co z barometrem? – spytałem.

– Na Valentia spadł do dziewięćset osiemdziesiąt sześć i nadal szybko spada.

Jacht „Siska” o długości 77 stóp, przywieziony do Anglii przez australijskiego właściciela, przebija się przez sztorm 9°B (41–47 węzłów), dwa dni przed startem regat Fastnet, pod trzykrotnie zarefowanym grotzagle i fokzagle. Pod takim zestawem żeglowała „Toscana” w czasie największego nasilenia sztormu podczas regat Fastnet. *Alastair Black/PPL*



Ciśnienie zmniejszyło się o 19 milibarów w ciągu zaledwie 7 godzin. Chmury miały rację.

– Czy możesz posterować, kiedy będziemy zakładać trzeci ref? – spytałem.

– Z przyjemnością.

– Będziemy musieli zrzucić grota – powiedziałam.

– Powodzenia – powiedział Coote i przejął ster.

Nick i John poszli do masztu, żeby zrzucić grotżagiel. Mieliśmy tylko dwie refliny, na noku bomu. Jedna, czerwona, trzymała drugi ref, który niedawno założyliśmy. Druga, zielona, trzymała pierwszy ref. Teraz była nieużyteczna, bowiem drugi ref wyręczał ją w takiej sytuacji (refy na grotżaglu przypominają listewki żaluzji; kolejne warstwy żagla układają się na sobie, co zmniejsza powierzchnię żagla wystawioną na działanie wiatru). Musieliśmy wyciągnąć zieloną reflinę z pierwszego refu i przewlec przez ucho trzeciego refu. Aby osiągnąć tej liny, trzeba było dostać się do noku bomu, a ten był teraz 10 stóp po zawietrznej i nurzał się w wodzie.

Gdy Nick i John zrzucali żagiel, ja i Susan wybieraliśmy szot grota, aż bom znalazł się nad naszymi głowami. Większa część żagla łopotała po zawietrznej. Ja stałem na dachu kabiny, z linką asekuracyjną wpiętą w lifelinę, i obejmowałem bom, usiłując go opanować. Pociągnąłem zieloną linę, ale przyciśnięta czerwona liną drugiego refu ani drgnęła.

– Poluzujcie czerwona linę – krzyknąłem do przodu.

Byli zaledwie 12 stóp ode mnie, a nie usłyszeli mnie.

– Poluzujcie czerwona linę! – wrzasnąłem ponownie.

Nick popatrzył na mnie. Starał się czytać z ruchu moich warg.

– Niech to szlag, CZERWONA lina. Poluzujcie CZERWONĄ LINĘ!

Nick klęknął na pokładzie i sięgnął do kabestanu. Zielona lina obwiła.

– Nie, czerwona. Ta DRUGA!

Pokiwał głową i sięgnął do drugiego kabestanu. Czerwona lina obwiła.

– Wystarczy! – Pokazałem Nickowi otwartą lewą dłoń, a on zaknagował linę.

Wyciągnąłem zieloną linę, a potem rękę jak najdalej, żeby osiągnąć stalowego ucha. Żagiel łopotał, ucho biło mnie po palcach. Pomyślałem, że nawet przy 20 węzłach to niełatwa sprawa. Wreszcie udało mi się

złapać ucho środkowym palcem lewej ręki, przytrzymać na tyle długo, że zdołałem przewlec przez nie zieloną linę, i ściągnąć z powrotem do bomu, gdzie zamocowałem ją węzłem ratowniczym.

– Gotowe! – zawołałem i poczołgałem się z bomu do kokpitu.

Za moimi plecami Coote głośno odetchnął z ulgą. Nick i John zamocowali ucho na liku przednim i postawili grotżagiel. Głowa żagla znajdowała się mniej więcej w połowie wysokości masztu. Susan poluzowała szot i mężczyźni przy maszcie kabestanem wybrali zieloną linę, ściągając ucho refhalsowe w dół.

Zmieniłem Coote'a przy sterze.

– Wiesz – powiedział. – Całkiem nieźle płynęliśmy pod samym fokiem.

Nick i John wrócili do kokpitu. Dysząc ciężko, opadli na zawietrzną ławeczkę.

Wiatr rósł nieustannie. Wiało już ponad 50 węzłów. Wcale nie żeglowaliśmy wolniej, ale sterowanie było trochę łatwiejsze, chociaż fale zrobiły się jeszcze bardziej nieregularne i od czasu do czasu uderzały znienacka.

Po chwili powiedziałem:

– Zgadzicie się, mam nadzieję, że to ja powinienem sterować jak najwięcej. Niech na pokładzie zostaną dwie osoby. Pozostała dwójka może zejść na dół i się ogrzać. – Byłem przemarznięty.

– Proszę bardzo – odparł Nick. – Kiedy się zmęczysz, daj mi znać.

Nikt nie zszedł pod pokład.

Przez następne dwie godziny wiatr rósł nieustannie, a wraz z nim morze. Fale załamywały się z zaskakującą częstotliwością. Przez chwilę widziałem największe za moim lewym, nawietrznym, ramieniem. Starłem się sterować tak, żeby z nich zjeżdżać, tak by nie załamywały się na nas. „Toscana” nie była wystarczająco duża, by uniknąć przewrócenia przez falę. W 1976 roku 61-stopowy „Sorcery” został obrócony na północnym Pacyfiku. Maszt, takielunek, relingi zostały ścięte z pokładu jak wielkim nożem. Na morzu tak wzburzonym jak teraz, spienionym przez gwałtowne podmuchy wichury, nad stosunkowo płytkimi wodami zawsze jest szansa, że ryczący gigant wzniesie się nad nami i nas przewróci.

Noc jednak była zbyt ciemna, złe fale przybywały zbyt często, a ja byłem zbyt przerażony, żebym dalej się przyglądał. Ich olbrzymie rozmiary i prędkość rozpraszały mnie, utrudniały sterowanie. Z oczyma wbitymi przed siebie nadal je czułem, poprzez ruchy jachtu i narastający ryk – słyszalny, gdy nadciągały te najgorsze, niczym ruchome ściany – i mogłem wykrzyknąć ostrzeżenie dla ściśniętych w kokpicie kolegów. Im pozostawało jedynie wciągnięcie głów w ramiona i trzymanie się z całych sił. Jedna z fal zerwała mi okulary, które zawisły na zabezpieczającym sznurku, naciągnęła mi na twarz wełnianą czapkę i zalała kokpit. Inny wodny olbrzym wsunął się pod rufę „Toscany” i wbił jacht w następną falę z taką siłą, że uderzenie wody wyrwało zamek i otworło luk dziobowy. Potop wlał się pod pokład. John zszedł na dół, żeby zamknąć luk i odpompować wodę.

Przez pierwsze dwie godziny jedynymi światłami były te w tarczach instrumentów nawigacyjnych, które mogłem odczytać z wielkim trudem przez zalane wodą okulary, i lewoburtowe światło nawigacyjne na dziobie, które każdą nadciągającą falę barwiło na czerwono. Jedna z zalamujących się fal zerwała wiszącą na relingu lampę awaryjną oznaczającą człowieka za burtą i wrzuciła ją do kokpitu. Jaskrawe stroboskopowe światło oślepiło nas kompletnie, dopóki John jej nie wyłączył.

Przez krótki, przerażający moment widzieliśmy przed dziobem ruchome zielone światło. Oznaczało to, że byliśmy na kolizyjnym kursie z jachtem wracającym po okrążeniu Fastnet Rock. Światło zniknęło po kilku minutach i pojawiło się później daleko po zawietrznej. Kolizja dwóch jachtów pędzących z prędkością 9 węzłów mogła zakończyć się fatalnie dla obu. Niebo przetarło się na krótko około 0130. Widać było półksiężyc, wiszący dziwnie, twarzą do dołu. Myślę, że byliśmy w centrum niżu.

Coote kazał nam wypatrywać światła latarni Fastnet Rock o godzinie 0200. Przy jej 18-milowym zasięgu powinna się wtedy pojawić. Ukazała się jednak dopiero niemal godzinę później i zamiast prosto przed dziobem zobaczyliśmy ją 15 stopni w lewo od dziobu – dryfowaliśmy bardziej, niż sądziliśmy. Poprawiliśmy ustawienie żagli i kurs. Wiatr skręcał stopniowo już od północy. Teraz zamiast żeglować z prędkością 9,5 węzła na południowy zachód, płynęliśmy 6 węzłów na północny zachód, wciąż

nie wprost ku Fastnet Rock. „Nigdy nie widziałem okropniejszych fal – pomyślałem. – Boże chroń małe łódki”. „Toscana” była na tyle stateczna, że mogła nieść dosyć żagli, by móc żeglować przy takich falach i wietrze. Jednak 35-stopowy jacht przy wietrze 9°B lub większym mógł postawić bardzo niewiele żagli albo wcale, a bez dostatecznej prędkości nie miał sterowności i zdany był na łaskę olbrzymich fal.

Eric i jego wachta zmienili nas o godzinie 0300. Schodziliśmy pod pokład zziębnięci i sztywni. Wolno zdejmowałem z siebie kolejne warstwy przemoczonych ubrań. Nagle usłyszałem, że zazwyczaj spokojny Coote, krzyczy:

– To wyspa Clear. Tylko milę po zawietrznej. Zwrot! Zwrot przez sztag! Już!

Dziób przeciął linię wiatru przy ryku fal i wściekłym łopocie żagli. Na nowym halsie fok nie przestał trzepać wściekle.

– Żagiel się odwiązał! – usłyszałem krzyk Sherry, a potem tupot stóp biegnących na dziób.

Wczołgałem się do śpiwora. Bolały mnie ramiona, dygotałem z zimna. Podciągnąłem kolana pod brodę i w pozycji embrionalnej natychmiast zasnąłem.

Jakiś czas później zbudziło mnie światło wpadające przez bulaj.

– Przeszliśmy – krzyczał Coote. – Możemy wracać na kurs.

Usiadłem i wyjrzałem w lewą stronę. Po zawietrznej widać było Fastnet Rock. Wyniosła latarnia morska ginęła w bryzgach piany. Miedzy „Toscaną” a latarnią płynął pod małym fokiem sztormowym niewielki jachcik, bezlitośnie miotany falami.

Usłyszałem z kokpitu pełen zdumienia głos Erica:

– Co takie maleństwo robi tutaj w taką noc?