

Ogarnął mnie bezlitosny bezwład umysłowy; częściowo wynika to z faktu, że strasznie kotysze i nie mogę utrzymać się na miejscu. Obecna pogoda zupełnie mnie zaskakuje: szkwał, cisza, szkwał, cisza, stały wiatr przez godzinę, szkwał, cisza itd. Stawianie dodatkowych żagli nie ma sensu, ponieważ natychmiast musiałbym je refować. Nie mogę ustać na nogach, a więc nie mogę zrobić czegokolwiek, co wymaga obydwu rąk. Pisanie w tych warunkach jest możliwe tylko wówczas, jeżeli jedną ręką trzymam księgę i zaklinowuję się w koi. Przez jacht stale przewalają się fale i wszędzie wdzierają się potoki wody. Zaklinowałem stół nawigacyjny, aby zabezpieczyć radio, a później narzuciłem na nie kawał płótna żaglowego. Śpiwór jest mokry i nie ma nadziei na jego wysuszenie. Utrudnia to zaśnięcie, stąd do późna leżę z otwartymi oczyma, a budzę się późno z uczuciem zmęczenia. Należałoby zmusić się do ciężkiej pracy – ale jakiej? Każda praca fizyczna powoduje stłuczenia i rany, pisanie jest niezwykle trudne, wobec czego wybieram najłatwiejsze wyjście i czytam. Z pewnością wkrótce nastąpi reakcja na to lenistwo, im szybciej, tym lepiej.

Na szczęście wiadomo, kiedy nadchodzą szkwały. Ilekroć pojawia się choćby skrawek cumulonimbusa, można być pewnym, że za chwilę uderzy szkwał. Później może przyjść deszcz i wreszcie cisza...

Fok zdecydowanie bardziej napędza jacht, niż można by się tego spodziewać po jego powierzchni w stosunku do innych żagli. Prędkość zmalała o jedną trzecią, może o połowę, podczas gdy fok o powierzchni 7,8 m² stanowi tylko jedną szóstą żagli, które właśnie postawiłem. Przypuszczam, że wypełnia on przerwę między kliwrem a grotem i tworzy dyszę po obu stronach. Inaczej żagle są zbyt daleko od siebie, aby się wytworzyła. Wobec tego wydaje się, że skuteczniejszym sposobem zmniejszenia naporu wiatru na jacht powinna być jakaś inna metoda. Byłoby to jednak niepraktyczne, ponieważ nieproporcjonalnie dużo żagla znalazłoby się z przodu. Nie widzę żadnego rozwiązania. Nie chcę zmniejszać prędkości, lecz jednocześnie nie mogę za bardzo forsować jachtu, przecież

najgorsze jeszcze przede mną. Co innego gdyby był to ostatni etap, ale żegluga non stop do Australii to nic nowego, a ja chcę opłynąć świat!

Szkwały przynosiły pewną ilość deszczu i wobec tego, że udawało mi się łąpać go regularnie, postanowiłem rozpocząć uprawę gorczycy i rzeżuchy, których nasiona zabrałem, aby uzupełnić codzienne dawki tabletek z witaminami, drożdżami i z wapniem. Rozłożyłem kawał gazety na półce w toalecie, namoczyłem go słodką wodą i starannie rozsypałem nasiona, mając nadzieję, że coś z tego wyjdzie. Jednak nasiona i gazeta zaczęły wykazywać nieugaszone pragnienie, które w końcu uznałem za zbyt wygórowane w stosunku do moich szczupłych zapasów. W rezultacie próby zdobycia świeżej sałatki skończyły się na pstrokatej papierowej papce. Zostawiłem sobie jeszcze dziesięć paczek nasion w nadziei, że może w przyszłości będę mógł znowu spróbować, ponieważ w tym czasie wszystkie cebule zgniły. Później robiłem sałatki z marynowanych cebul z dodatkiem octu zmieszanego z oliwą.

Miałem też inne zmartwienia:

6 sierpnia 1968

dzień 53

Tego dnia po raz pierwszy pomyślałem, żeby zrezygnować i wejść do Kapsztadu. Nie dość, że nadbudówka przecieka dookoła... kiedy z powodu nadchodzącego szkwału refowałem grota, cały żagiel spadł mi na głowę. Puścił hamulec, a to samo zmartwienie mam z drugą windą, na której podnoszę „olbrzymka” (latacz o powierzchni 20 m²) Ogarnia mnie przerażenie; gdy wciągałem ludzi na maszt, ufałem temu hamulcowi. Poradziłem z nim sobie w końcu dzięki przemyciu benzyną. Wydaje się, że problem tkwi w smarze, który dostał się na bęben. Trzeba będzie go rozebrać i wyczyścić. Jest to delikatna praca, wobec czego muszę poczekać na ciszę.

Przeszedłszy nad tym do porządku, stwierdziłem, że rozwidlenie okucia bomu grota poluzowało się, a drzewce wychodziło z obejm.

To naprawdę poważna sprawa i zobaczywszy to, po raz pierwszy wpadłem w czarną rozpacz. Nie mam przecież części zapasowej ani niczego, co by się nadawało do zrobienia okucia zastępczego. Obawiam się, że może trzasnąć w każdej chwili i nie będę mógł używać grotzągla do czasu założenia awaryjnego urządzenia. Jedynym rozwiązaniem, które przyszło mi do głowy, to nawiercenie pionowego otworu przez obejmę oraz drzewce i wepchnięcie weń bolca. Ponieważ nie mam gwintowników, bolec będzie musiał przejść przez całą długość. Ośłabi to bardzo całość, ale być może wytrzyma. Główną trudnością nastęrcza fakt, że muszę to zrobić ręcznie, co zajmie większą część dnia. Jednak warto próbować, a nuż się uda. Szkopuł w tym, czy powinienem kontynuować rejs, znając te i inne słabe punkty. Jeżeli w nieodpowiednim momencie spadnie grot lub pęknie okucie jego bomu, znajdę się w prawdziwych opatach. Na razie jeszcze nie chcę podejmować decyzji, poczekam na okazję obejrzenia wszystkiego dokładnie i raczej pominę te sprawy w raporcie radiowym... nie warto alarmować ludzi. Gdybym dotarł do Australii bez specjalnych kłopotów, wszystko to wydałoby się po zastanowieniu chwilową paniką. Jeżeli zdecyduję się na wejście do portu, powody będą dla wszystkich oczywiste. Jednak jakoś nie mam ochoty nigdzie wchodzić, skoro jeszcze tam nie dołynąłem... 1830. Zaklinowałem w dobrym miejscu magnetofon i znowu słucham Gilberta i Sullivana. Niezmiernie podnosi mnie to na duchu, lecz chciałbym mieć nagrania podniosłej muzyki patriotycznej. Wspomnienie pokoleń Brytyjczyków i ich osiągnięć zwykle dodaje mi odwagi, jak również przypomnienie tradycji, które poruszyły ich do czynu. Większość narodów ma księgi obfitujące w bohaterów narodowych, lecz oczywiście jestem stronniczy i uważam, że Wielka Brytania ma bogatszy rejestr. Czy w podobnych okolicznościach Drake, Frobisher, Grenville, Anson, Nelson, Scott czy Vian (uwaga – wszyscy byli ludźmi morza!) pomyśleliby o wycofaniu się? Wielka to pociecha móc pomyśleć o takich rodakach, spoglądających z góry na człowieka, chociaż ta mała podróż nie dorównuje ich czynom. Jest jednak w pewnym małym stopniu kontynuacją tych samych

tradycji, zwróćcie uwagę, że przeważnie Brytyjczycy odpowiedzieli na wyzwanie...⁵

8 sierpnia, kiedy byliśmy z grubsza między Rio de Janeiro i Wyspą Świętej Heleny, ponownie nawiązałem połączenie z Natiem Ferreirą w Kapsztadzie i dowiedziałem się, że John Ridgway musiał wycofać się do Recife w Brazylii. Nikt poza tym nie wystarował, pozostałem więc sam z Chayem Blythem. Bardzo szybko zaprzyjaźniłem się z Natiem, wskutek czego rozmowa ta trwała dłużej, niż planowaliśmy, wyczerpując akumulatory. Zaraz po zakończeniu wydobyciem generator. Przez pewien czas próbowałem go zapalić, ale magneto nie działało, nie dając iskry. Rozmontowałem silnik, zdjąłem koło zamachowe i rozebrałem całe urządzenie. Powodem kłopotów z odpaleniem był prawdopodobnie smar na końcówkach, nie miałem jednak pojęcia, jak się tam dostać. Po oczyszczeniu ich eterem zacząłem składać silnik. Dopiero wtedy zdałem sobie sprawę, że nie mam możliwości ponownego ustawienia iskrownika; zapomniałem o zabraniu szczelnomierza.

...ostatecznie wybrnąłem z sytuacji, licząc kartki tego zeszytu – wypada około dwustu na cal, a więc jedna kartka ma grubość pięciu tysięcznych cala. Szczelina powinna mieć od 12 do 15 tysięcznych, czyli trzy grubości papieru. Wyrwałem go z dołu tych stronic...

i silnik znowu pracował! Uczciłem to, słuchając radia Lourenço Marques, dało to jednak przygnębiający efekt.

Czuję się bardzo samotny tego wieczoru. Słuchanie LM przyniosło wspomnienia z Południowej Afryki i ponieważ ludzka natura jest taka, iż człowiek zawsze zachowuje w pamięci dobre rzeczy, a za-

⁵ Autor ma tu zapewne na myśli fakt, że wśród żeglarzy rywalizujących w regatach Golden Globe większość stanowili Brytyjczycy (przyp. red).

pomina o złych, miałem stamtąd stanowczo więcej dobrych wspomnień. Jest sobotnia noc i nader dobrze pamiętam te przyjęcia. Ludzie byli o wiele bardziej towarzyscy i chyba bawili się lepiej niż w Anglii. Chwilami do tej pory żałuję, że tam nie osiadłem. Ten nagły kontakt ze światem, za którym tęskniłem od dwóch lat, wcale mnie nie uspokoił. Ale cóż, tutaj jest przyjemnie, morze jest zupełnie gładkie, a szoty trzaskają zgodnie z pluskiem wody o kadłub. Księżyc właśnie wzeszedł, lecz nie zrobiło się jeszcze zimno. Przygotowałem sobie kubek kakao, które popijam, pisząc te słowa. Przed chwilą podrygiwałem w takt małego Richarda⁶, który najwyraźniej jest znów modny wraz z ponowną popularnością rock and rolla. Całe szczęście, że jestem sam, gdyż moje podrygi zupełnie pozbawione są wdzięku.

Pomimo tego, co napisałem, nie pozwalam sobie na rozczulanie się nad samotnością. Oho, coś lepszego – Ella Fitzgerald – z Paragwaju. Ta muzyka wprowadza mnie w romantyczny nastrój, a raczej wywołuje tęsknotę za takim nastrojem. Nie ma nic piękniejszego od tańca pod tropikalnym księżycem, a już najlepiej przy południowo-amerykańskiej muzyce.

Popełniłem wtedy poważny błąd nawigacyjny, który jak sądzę, kosztował mnie prawie dwa tygodnie. 12 sierpnia znajdowałem się około 500 mil na wschodnio-południowy wschód od wyspy Trindade, a wiatry – mimo że zmienne – generalnie wiały częściej z południowego wschodu niż z innych kierunków. Zamiast płynąć dalej na południe i nieco na zachód, postanowiłem skierować się na wschód z odchyleniem na południe. Oznaczało to żeglugę prosto w stronę Kapsztadu, miałem nadzieję, że w ten sposób zyskam na czasie. Pomyłka polegała na tym, że wskutek tego posunięcia pozostawałem w strefie wiatrów zmiennych. Gdybym pożeglował dalej na południe, już po tygodniu albo 10 dniach dotarłbym do obszaru wiatrów zachodnich i później miałbym je

⁶ Chodzi tu o angielskiego piosenkarza Cliffa Richarda (przyp. tłum.).

korzystne. A tak dotarcie do Oceanu Południowego trwało 22 dni. Teraz oczywiście łatwo być mądrym, chociaż i wtedy zdawałem sobie sprawę z ryzyka. Ponieważ jednak jakoś posuwałem się w kierunku Kapsztadu, a wiatr ciągle zmieniał kierunek, cały czas czekałem z nadzieją, że pewnego dnia ustabilizuje się i będzie wiać z zachodu. Zaczęła również wzrastać przeciętna siła wiatru. Podczas żeglugi w południowo-wschodnim pasacie maksymalnie powiało nam z siłą 6 stopni, a i to tylko dwukrotnie. Teraz wiatr osiągał tę siłę przy niemal każdej zmianie kierunku.

Admirał ciągle płatał figle. Stateczniki obracały się opornie i potrzebowałem silnej bryzy, aby system działał właściwie. Odpowiednie wiatry wiały mniej niż przez połowę tego okresu, wobec czego spędzałem wiele godzin przy sterze. Rzecz w tym, że łożyska na wspornikach stateczników w jakiś sposób napęczniały, chociaż wydaje się to niemożliwe. Próbowałem wszelkimi sposobami zmusić stateczniki do swobodniejszego obracania się. Najpierw użyłem oleju smarowniczego, ale bez efektu. Później denaturatu, nafty, detergentu i mydła, a gdy wszystkie one zawiodły, zastosowałem „czyszcidło” do metali, wierząc, że trochę obrobi krążki. Również bezskutecznie. Sytuacja poprawiła się później, gdy w odruchu rozpaczy zdjęłem stateczniki i spiłowałem nylonowe tuleje.

14 sierpnia obchodziłem dwa miesiące na morzu:

14 sierpnia 1968

dzień 61

Dwa miesiące na morzu

...i nie wiem, gdzie jesteśmy! Wczesnie rano udało mi się złapać Słońce do obliczenia długości, później jednak już go nie ujrzałem. Gdy budziłem się ostatniej nocy, za każdym razem jacht żeglował innym kursem, wskutek czego zliczenie byłoby wielce przybliżone. Zrobiłem właśnie ciasto na parze z rodzynkami, aby uczcić ten dzień, i wyszło całkiem niezłe. Zmieszałem sześć łyżeczek cukru, dwie garści mąki, trochę drożdży i dwie garści rodzynek. Włożyłem to do garnuszka, owinąłem ręcznikiem i warzyłem w szybkowarze. Jest naprawdę dobre, nigdy nie przypuszczałem, że taki sposób

gotowania jest możliwy, i teraz żałuję, iż mam tak mało mąki. Zjadłszy połowę, stwierdziłem, że jest trochę za słodkie i pomimo że drożdże nadały mu lekkości, ma konsystencję kluchy.

Później: Cierpię za swoje obżarstwo.

Od 16 do 21 sierpnia zrobiliśmy wszystkiego raptem 590 mil, ale zygzakiem i prawdziwa droga przebyta w kierunku Australii była znacznie krótsza. Ciągłe znajdowałem się około 1500 mil na północny zachód od Kapsztadu, na 33° szerokości południowej. Wiatru nie brakowało, wiał jednak z niedobrego kierunku – południowego wschodu.

19 sierpnia 1968

dzień 66

Wstałem o 0600, po przyjemnej, chociaż trochę niespokojnej nocy. Po pierwsze musiałem refować żagle, ponieważ wiatr wzmagął się pomimo idącego do góry barometru. Pod pokładem wszystko mokre i fale często przewalają się przez cały jacht. Świetlik ciągle cieknie, więc śpiwór jest wilgotny – życie jest ciężkie! Gdy wychodziłem z sekstantem, aby zrobić obserwację, trafiła we mnie fala i zmoczyła instrument. Wydaje mi się, że jest w porządku, nie mogę go jednak wysuszyć i martwię się trochę o lusterka. Kotysanie stwarza warunki dalekie od komfortu i trudno jest gotować. Wczoraj zjadłem siedem sucharów przez cały dzień, a dzisiaj na razie skonsumowałem risotto, spróbuję jednak wieczorem ugotować potrawkę. Sądzę, że wiatr niedługo osłabnie i odejdzie, przecież barometr cały dzień stoi wysoko. Kłopot polega na tym, iż po wietrze pozostaje martwa fala i pomimo że wiatr jest blisko trawersu, jeżeli ustawię jacht możliwie ostro do wiatru, stanie on w miejscu. Najgorszy jest przeciek przez główny właz, przez który leje się woda, gdy fala przelatuje przez jacht i zalewa wtedy stół nawigacyjny oraz radio. Nakryłem je ręcznikami, ścierkami i szmatami.

Przez cały dzień nic nie zrobiłem poza tym, że siedziałem w ubraniu sztormowym, czytając *Targowisko próżności*. Jachtem tak rzuca, że nie mogę się ani odprężyć, ani skoncentrować.