

7

Przylądek Dobrej Nadziei

24 października „Joshua” przekracza długość Przylądka Igielnego w odległości 200 mil od lądu. Będzie podążał kursem południowo-południowo-wschodnim jeszcze do jutra, żeby oddalić się jak najbardziej i pozostawić daleko po lewej burcie strefę konwergencji prądów.

To mój sześćdziesiąty trzeci dzień na morzu, według pozycji obliczonej w południe przebyłem już 7882 mile. To jedna czwarta rejsu z Plymouth do Plymouth wokół trzech przylądków.

Atlantyk pozostał za rufą. Przede mną Ocean Indyjski. Tak naprawdę „Joshua”, mimo przebiegającej tu teoretycznie granicy, nie znajduje się jeszcze na Oceanie Indyjskim, lecz na czymś w rodzaju ziemi niczyjej – na wodach Przylądka Dobrej Nadziei. Rozciągają się one na przestrzeni 600 mil między południkami tego przylądka i Durbanu.

Te wody mogą być groźne – nawet bardziej niż te koło Hornu – z powodu fali wywołanej prądem Agulhas. Przekonało się o tym wiele jachtów o długości od 8 do 15 metrów. „Atom”, przewrócony na wysokości przylądka, wstał bez masztów, goły jak ponton. „Awhannee” przeżył tam najstraszniejszą ze swoich przygód. A przecież poznał także Horn. Jachty „Marco Polo”, „Eve”, „Adios”, „Walk About”, „Wanda”, „Marie-Thérèse II”, a także wiele innych zostały przewrócone lub ciężko poturbowane między Durbanem i Port Elizabeth przez wielkie załamujące

się fale podczas wichury wiejącej z kierunku przeciwnego do prądu Agulhas, który miejscami płynie z prędkością dochodzącą do 5 węzłów.

Według locji najbardziej niebezpieczny sektor znajduje się na południowo-wschodniej krawędzi Banc des Aiguilles, gdzie częste sztormy wywołują ogromne fale, które robią się jeszcze większe wskutek ścierania się ciepłego i słonego prądu płynącego z Oceanu Indyjskiego z zimnym i mniej słonym prądem z Antarktydy. Każdy, kto w czasie przechodzenia przez śluzy Kanału Panamskiego widział wiry spowodowane różnicą poziomów zasolenia, będzie wołał trzymać się z dala od tego rodzaju zjawiska spotęgowanego do skali oceanicznej.

Wczoraj sztorm z zachodu. Dzisiaj Radio Kapsztad zapowiada, że do północy nic szczególnego się nie wydarzy. Powinienem skorzystać z okazji i podgonić, jednak pozwalam „Joshui” człapać 6 węzłów pod skrajnie zarefowanymi żaglami, choć mógłby wyciągnąć 7, gdybym zastąpił kliwra sztormowego o powierzchni 5 m² kliwrem 15-metrowym oraz postawił duży fok zamiast nieść chusteczkę 3,5 m². Muszę przyznać, że nie czuję się najlepiej. Zeszłej nocy prawie nie spałem, bo mocno wiało, a fale czasami się krzyżowały, co wzbudzało we mnie obawy, że to efekt ścierających się prądów.

Teraz niebo jest dość pogodne, zachodni wiatr wieje z siłą 5 do 6°B bez silniejszych podmuchów, a barometr chyba się ustabilizował na 760 mm. Morze zachowuje się jednak dziwnie. Gdy tylko siła wiatru spadnie do 5 stopni, natychmiast się uspokaja. Lecz szybko podnosi załamującą się falę, kiedy w niewielkich szkwatach z pogodnego nieba wiatr znowu osiąga siłę 6°B. Obawiam się więc, że gdybym postawił znowu fok 15 m², to przy ponownym pogorszeniu pogody trudno byłoby mi go zebrać. Wczorajszej nocy okietznanie go i postawienie na jego miejsce foka sztormowego sprawiło mi dużo kłopotu. Ruszałem się niezręcznie, nieefektywnie, zawiązanie krawatów i refsejzingów¹⁴ zajęło mi trzy razy więcej czasu niż

¹⁴ Krawaty – krótkie linki o małej średnicy używane do wiązania żagli i przywiązania ich do bomów lub do kosza dziobowego. Refsejzingi – krótkie linki przy mocowane do refbanty naszytej na żaglu, służące do refowania (przyp. tłum.).

zwykle. Co gorsza, miałem spóźniony refleks: w zupełnie niezrozumiały sposób dałem się zaskoczyć fali, która zmoczyła mnie po kolana na końcu bukszprytu, bo nie zauważyłem nadchodzącego ciosu. Być może jest to skutek niedożywienia i skumulowanego w ciągu ostatnich dni zmęczenia. Pewnie, że chciałbym przejść ten paskudny rejon z fasonem. Jednak jeśli pogoda się załamie, co tutaj może nastąpić w każdej chwili, to znacznie łatwiej przyjdzie mi stawić jej czoła pod tym mniejszym ożaglowaniem. Przy mojej słabej obecnie kondycji to rozsądniejsze. Och, nie ma się czym martwić, jestem daleki od tego, ale... proszę „Joshuę”, żeby dał z siebie wszystko, dopóki nie wrócę do formy.

Na zewnątrz otaczają mnie wysokie szerokości i nieco, przy wietrze o sile 6°B, wzburzone morze. Wewnątrz – cisza i spokój mojego małego świata. Palę, rozmyślając przy globusie, który podarowali mi przyjaciele z „Damiena”^{15, 16}.

¹⁵ 25 maja 1969 r. Gérard Janichon i Jérôme Poncet (do Antyli płynął z nimi również Bernard Guyot) wyruszyli z La Rochelle w trwający pięć lat rejs dookoła świata na pokładzie „Damiena”, drewnianego kutra gąflowego o długości 10,10 metra i niewielkiej wyporności. Jacht przebył 20 000 mil po najmniej uczęszczanych wodach świata. Trasa wiodła przez Spitsbergen, Grenlandię, Nową Fundlandię, a następnie Antyle, wschodnie wybrzeże Ameryki Południowej – z wejściem na ponad 100 kilometrów w górę Amazonki – i wreszcie przylądek Horn, który żeglarze opłynęli ze wschodu na zachód 4 marca 1971 r. Gdy zbliżali się do Przylądka Dobrej Nadziei, 20 mil od Georgii Południowej, przy wietrze o sile 60–70 węzłów „Damien” przewrócił się trzy razy w ciągu jednej doby. Podczas jednej z tych wywrotek jacht pozostawał przez 5 minut do góry dnem, z kilem w powietrzu. Maszt został złamany i dotarcie do Georgii Południowej pod prowizorycznym takielunkiem zajęło załodze 10 dni. Tam, z pomocą zespołu British Antarctic Survey dwaj uczestnicy wyprawy przeszli żagle na mniejsze i postawili 7-metrowy maszt. Pod tym takielunkiem dotarli do Kapsztadu, kończąc ten etap rejsu po 20 000 mil bardzo urozmaiconej żeglugi (przyp. wyd. fr.).

¹⁶ 3 grudnia 1971 r. żeglarze wyruszyli z Kapsztadu, by dotrzeć do Hobart w marcu 1972 r. Wokółziemski rejs „Damiena” zakończył się w La Rochelle we wrześniu 1973 r. Przygody jego dwuosobowej załogi Gérard Janichon opisał w trzutomowej książce *Damien. Autour du Monde*. Pierwszy tom ukazał się w 1973 r. pod tytułem *Damien. Du Spitzberg ou Cap Horn*, drugi

Oni wyruszyli na północ, ja na południe. Tak naprawdę to niewielka różnica, bo i oni, i ja jesteśmy na pełnym morzu, na pokładach naszych jachtów.

Kontempluję długą linię narysowaną na globusie. To droga, którą podążał „Joshua” od Anglii, razem z delfinami i albatrosami, radośnie, ale też kilka razy ze smutkiem. Podczas rejsu z Tahiti do Alicante przebytą drogę w taki sam sposób wykreślaliśmy razem z Françoise na małym szkolnym globusie, który dostaliśmy od naszych dzieci. Zawsze czekaliśmy z przedłużeniem kreski do momentu, gdy „Joshua” przepłytnie dystans odpowiadający 10 stopniom długości lub szerokości geograficznej. Zrobienie tego wcześniej mogłoby przynieść pecha i spowodować niekończącą się flautę.

O zachodzie słońca rzucam duży fok, ale zostawiam fok sztormowy. Trochę przed północą zdejmuję po jednym refie z grota i bezana. Dziób rozświetla się od fosforyzującej wody, a kilwater – cały roziskrzony – ciągnie się daleko za rufą.

Rozmyślam o naszych przodkach. Przez stulecia ich wielkie floty przemierzały oceany, by dokonywać odkryć geograficznych lub w celach handlowych. Zawsze jednak najważniejsze było dla nich samo morze. Myślę o dokumentacji nawigacyjnej, którą nam zostawili. Czy można słowami oddać istotę morza i nieba, a strzałkami – prądów i wiatrów. Czy zdania zawarte w tych dokumentach oddają troski i radości marynarzy? Czy to w ogóle wykonalne, by można było przekazać wielkie prawa morza, zawierając je w słowach i strzałkach?

A przecież... przypominam sobie, jak piętnaście lat temu na wyspie Mauritius studiowałem locje i mapy pilotowe trasy z Port Louis do Durbanu. Na czerwono podkreśliłem niechybne symptomy zbliżającego się z kierunku południowo-zachodniego sztormu, dmącego przeciw prądo-

w 1974 r. – *Damien. Icebergs et mers australes*, trzeci – *Damien. L'Antarctique a la voile* – w 1975 r., wszystkie tomy wydało wydawnictwo Arthaud. Po polsku nakładem gdańskiego Wydawnictwa Morskiego, w ramach serii „Sławni żeglarze”, w 1980 r. ukazał się tom drugi, zawierający opis żeglugi od Hornu do Hobart, zatytułowany *Damien. Góry lodowe i morza Południa* w tłumaczeniu Very Soczewińskiej (przyp. tłum.).

wi Agulhas, na niebiesko zaś wszystkie oznaki powrotu lub utrzymania się sprzyjającej pogody. Zamykając oczy, próbowałem wyobrazić sobie i poczuć wszystko to, co wynikało z tych nieskomplikowanych strzałek, lakonicznych sformułowań, z całego tego surowego naukowo-technicznego opisu, pełnego tajemnic i ukrytych znaczeń, które pragnęły ujawnić się we mnie. A później, w drodze do Durbanu, kilka razy miałem wrażenie, że już kiedyś tamtędy płynąłem. Morze uwolniło się od zbędnego balastu słów i wówczas przeżywałem drogę, którą wcześniej przebyłem, czytając wiadomości o zwiastunach wojny lub pokoju na Oceanie Indyjskim.

Następnego dnia odkładam na kresce kursowej kolejne 164 mile. „Joshua” przekroczył o 70 mil granicę zasięgu gór lodowych, osiągnął 40 równoleżnik i może już iść kursem ENE, by jutro opuścić rejon zalodzenia, trzymając się zarazem z dala od strefy konwergencji prądów.

Niebo jest pełne spłaszczonych cumulusów. Te chmury w tych szerokościach oznaczają naprawdę dobrą pogodę, zwłaszcza że widać między nimi dużo błękitnej przestrzeni, a cirrusów nie ma prawie w ogóle. Wiatr wiejący od świtu z siłą 6°B skręcił na WNW. Ta zmiana trochę mnie niepokoi, tym bardziej że nie mogłem złapać prognozy pogody. Jednak barometr stoi w miejscu, a to jest najważniejsze. Morze jest bardzo piękne, to znaczy bardzo wzburzone. Jednak fala nie łamie się zbyt często i generalnie nie jest źle.

Większą część nocy spędziłem jeszcze w kokpicie, z powodu wykropkowanej na mapie pilotowej czerwonej linii, oznaczającej granicę pola lodowego. Druga noc spędzona na czuwaniu nie zmęczyła mnie, jednak najwyższy czas opuścić już ten rejon. W przeciwnym razie moje zapasy tytoniu i kawy nie wystarczą do końca rejsu. „Joshua” płynie z prędkością 7 węzłów – w takim tempie wkrótce tę granicę przekroczymy.

Zastanawiam się, czy pozorny brak zmęczenia nie jest czymś w rodzaju hipnotycznego znieczulenia wywołanego poczuciem zespolenia z morzem, wyzwalamym tyle dobrej energii, wypełnionej szeptami duchów wszystkich poległych w tym rejonie wspaniałych statków,

których widma teraz nas eskortują. Jestem pełen życia, tak jak to morze, w które intensywnie się wpatruję. Czuję, że ono także na mnie patrzy, a mimo to jesteśmy przyjaciółmi¹⁷.

Dzisiaj, po raz pierwszy od początku rejsu, popełniłem dwa poważne błędy. Złapałem kulminację Słońca. Zamiast natychmiast, jak zawsze w tych szerokościach, odnieść sekstant na miejsce, włożyłem go po prostu do skrzyneczki i cisnąłem w kąt kokpitu, bo musiałem trochę wyregulować żagle. Och, nic takiego, kilka sekund i zejść na dół. Tak naprawdę, to równie dobrze mogłem z tym poczekać.

Byłem zajęty zbieraniem luzu kontraszota bezana, gdy całkiem spory grzywacz spiętrzył się nad sterem. Dostrzegłem go kątem oka i w sekundę znalazłem się na wantach, z kolanami skulonymi pod brodą, żeby nie dać się skąpać w chwili, gdy fala zalewała rufę i wypełniała kokpit po brzegi. Sekstant pływa.

Na szczęście nie jestem przypięty pasem bezpieczeństwa, mam gołe stopy i pełną swobodę ruchu. Skaczę, zanim następny przechył wyrzuci sekstant za burtę razem z połową lub trzema czwartymi wody zebranej w kokpicie. Po chwili jestem w kabinie, dumny z siebie, a jednocześnie zawstydzony.

Wyjmuję sekstant ze skrzynki, wycieram go szmatką i obkładam poduszkami w lewoburtowej koi. „Wróciłeś z dalekiej podróży, mój mały starszku”. Wnętrze skrzynki muszę najpierw opłukać, żeby usunąć sól, która wchłaniałaby wilgoć z otoczenia i mogłaby szybko zniszczyć lusterka.

Następnie uruchamiam kuchenkę, aby na małym ogniu wysuszyć skrzynkę ułożoną na płytce azbestowej i wracam na pokład, żeby założyć po dwa refy na grocie i bezanie oraz jeden na fok. Wiatr nadal wie-

¹⁷ Prawdopodobnie autor nawiązuje do słynnego paragrafu 146 z rozdziału IV *Poza dobrem i złem* Friedricha Nietzschego, który w tłumaczeniu Stanisława Wyrzykowskiego brzmi: „Kto walczy z potworami, ten niechaj baczy, by sam przytem nie stał się potworem. Zaś gdy długo spoglądasz w bezdeń, spogląda bezdeń także w ciebie”. [Za:] F. Nietzsche, *Poza dobrem i złem*, wydanie trzecie, Warszawa-Kraków 1912, nakładem Jakóba Mortkowicza (pisownia oryginalna, z zachowaniem reguł ortografii obowiązujących w tamtym czasie) (przyp. tłum.).

je z WNW, a jego siła wynosi teraz prawie 7°B. W tych szerokościach geograficznych to wciąż jeszcze dobra pogoda.

Kiedy wracam, pieką mnie oczy. Skrzynka sekstantu jeszcze się nie pali, ale z pewnością jest już sucha! Gaszę kuchenkę, zdejmuję buty, pas bezpieczeństwa i sztormiak, wycieram ręce, twarz i szyję, wkładam kapcie i robię sobie skręta. Mała kawa? Tak! Mała kawa! Dobry Boże, jak miło jest być w środku, gdy na zewnątrz tak huczy.

Jestem zadowolony z siebie, podczas refowania żagli byłem sprawny i miałem dobry refleks. Fok nie protestował, gdy nagle kazałem mu schować w refie jego 7 m², i żadna reflinka nie wysliznęła mi się z rąk.

Palę, snując marzenia nad mapą. „Joshua” zachowuje się wspaniale pod tak niewielkim ożaglowaniem, prawie nie myszkuje, mimo maksymalnej prędkości. Jutro będziemy daleko stąd. O 180 mil? A może 190? Mapa pilotowa pokazuje, że w tym sektorze korzystny prąd zwiększa naszą prędkość o 1 węzeł. To oznacza, że jeśli wiatr się utrzyma, możemy przekroczyć pułap 200 mil. Nie czuję zmęczenia. Nigdy nie byłem zmęczony!

A więc, „Joshua”, wyrwiemy się z uścisku Przyłądka Dobrej Nadziei, prawda?

Nie zdążyłem dopalić papierosa, gdy ogromny łamiący się grzywacz uderzył z całym impetem z lewej strony, kładąc nas na burcie. Wszystkie bulaje potłuczone w drobny mak... Ale nie, są nienaruszone (w każdym razie te w mojej kabine) i nie mogę w to uwierzyć. Zdawało mi się, że jednocześnie z ogłuszającym hukiem wodospadu dało się słyszeć odgłos młota kowalskiego spadającego na blachę.

Otwieram luk i wychylam głowę. Żagle łopoczą, ponieważ jacht wyostrzył do wiatru. Trudno uwierzyć, lecz mimo kontraszotów¹⁸ bomy się

¹⁸ Kontraszot – lina biegnąca od noku bomu do knagi zamontowanej w przedniej części jachtu. Zapobiega przelatywaniu żagla z burty na burtę przy nagłym podmuchu wiatru wiejącego od rufy, co mogłoby spowodować uszkodzenie żagla. Kontraszoty są przydatne także podczas lekkich wiatrów, ograniczają tarcie żagli o wanty, a także zapobiegają uderzeniu bomu w statecznik samosteru oraz utrzymują żagiel na właściwej burcie w przypadku, gdy wiatr jest zbyt słaby, by go wypełnić (przyp. tłum).

nie potamały! Wcześniej poluzowałem kontraszoty grota na wypadek gwałtownego przechyłu jachtu idącego baksztagiem. Miałem szczęście. Kontraszot bezana, zrobiony z 10-milimetrowej nylonowej liny, pękł. Powinienem być wymienić tę linę już dawno, miała trzy lata. Jednak przyzwyczałem się do niej podczas rejsu z Tahiti do Alicante, dobrze mi służyła i bardzo ją polubiłem. Pęknięcie liny prawdopodobnie uratowało bom bezana, który przelatując w kierunku środka pokładu, zniszczył jednak drążek sterowy statecznika samosteru. To żaden problem, dzięki bardzo prostemu zamocowaniu potrzebuję tylko od 10 do 30 sekund na wymianę statecznika. Mam ich jeszcze siedem w zapasie i wystarczająco dużo materiału, by dorobić kolejne w razie potrzeby.

Wychodzę na pokład, żeby podłączyć koło sterowe i błyskawicznie wracam, cały mokry od bryzgów fal. Robi mi się jednak ciepło na sercu, bo zobaczyłem, że iluminatory w kabinie rufowej także są nienaruszone. Za pomocą wewnętrznego koła sterowego odpadam, by wypełnić żagle wiatrem, i wracam na pokład, żeby zmienić na znacznie mniejszy kąt ustawienia statecznika samosteru do wiatru, ponieważ w momencie uderzenia grzywacza „Joshua” szedł baksztagiem. Trzeba jeszcze tylko zastąpić kontraszot bezana nową liną. Moment i gotowe. Tym razem daję mu sporo luzu, tyle samo co przy grocie.

Na pokładzie już wszystko gra. Mogę zejść na dół, żeby się ogrzać i zrobić porządek w kabinie. Ze zlewu na lewej burcie wydobywam globus i mocuję go na jego miejscu, na prawej burcie. Wyspa Jawa jest trochę podrapana.

Sekstant... zupełnie o nim zapomniałem. Leżał w koi na lewej burcie, zakopany w poduszkach. Teraz spogląda na mnie z prawej. Biedny staruszek, jeśli nie został załatwiony przeze mnie na amen, to chyba tylko dlatego, że dobry Bóg naprawdę czuwa nad sekstantami, a także nad głupkami. Za pierwszy razem zapomniałem o nim w kokpicie, za drugim, gdy leżał na nawietrznej koi.

Zaliczył 2,5-metrowy swobodny lot przez całą szerokość kabiny, kiedy „Joshua” położył się na burtę. Jedna z trzech nóg złamała się przy gwincie. A przecież jej średnica wynosi 5–6 milimetrów. Na przedniej

sklejce jednej z szuflad są trzy wgniecenia. To z lewej strony ma co najmniej 5 milimetrów głębokości, to po prawej jest trochę płytsze, a górne ledwo widoczne. Zostały wybite nóżkami sekstantu, kiedy ten uderzył w szufladę.

„Joshua” jest wyposażony także w drugi sekstant, duży bębnekowy Poulin, na którym można łatwo i szybko, a zarazem bardzo precyzyjnie dokonać odczytu. Ma też, co jest szczególnie przydatne przy określaniu pozycji z gwiazd, oświetlenie wbudowane w uchwyt. Ten pozbawiony teraz jednej nóżki sekstant to stary model, z noniuszem. Bardzo lubię używać go do obserwacji Słońca w wysokich szerokościach, ponieważ jest mały, lekki i poręczny. Spróbuję mu tę nóżkę przytwierdzić klejem Araldite, jeśli tylko ją znajdę. Trzeba będzie także wyregulować lusterka, które po takim uderzeniu muszą być poważnie wykrzywione.

Zaledwie godzinę później „Joshua” znowu został powalony przez falę. Tym razem widziałem prawie wszystko. Przysiadłem w fotelu na stanowisku do sterowania z kabiny i obserwowałem morze przez małe prostokątne iluminatory metalowej kopuły. W porównaniu z pierwszym knock-downem wiatr był znacznie słabszy, wiał z siłą co najwyżej 6°B, jednak morze zrobiło się dziwne. Miejscami było dość spokojne, chociaż mocno zafalowane, to jednak bez załamujących się grzywaczy. W tych sektorach mógłbym dwadzieścia razy obejść pokład nawet z opaską na oczach. Ni stąd, ni zowąd, nagle robiło się niespokojne, wyboiste, a wysokie, nakładające się na siebie fale powodowały wypiętrzanie się krzyżowych, niekiedy bardzo potężnych, grzywaczy. Prawdopodobnie to właśnie jedna z takich krzyżowych fal uderzyła wcześniej. Później „Joshua” przez dziesięć minut lub trochę dłużej szedł w strefie spokojnej, a potem znowu przez kolejny sektor wzburzonej wody.

Od czasu do czasu wstawałem z fotela, żeby zaczerpnąć wielki haust powietrza i lepiej wczuć się w otoczenie. Gdy morze robiło się spokojniejsze, zaglądałem też do kokpitu, nie wypuszczając jednak z ręki uchwytu pokrywy luku, w każdej chwili gotowy do skoku pod pokład.

Gdybym kolejny raz miał przejść wokół Przylądka Dobrej Nadziei w tym samym kierunku, prawdopodobnie trzymałbym się pomiędzy

41 a 42 równoleżnikiem (zamiast 40), aby mieć pewność, że nie jestem zbyt blisko strefy konwergencji ciepłych i zimnych prądów. Co prawda zmusiłoby mnie to do znacznego przekroczenia widocznej na mapie pilotowej granicy, którą wykropkowano na czerwono, i wymagałoby więcej wysiłku. Poprzednią bezsenną noc spędziłem na wypatrywaniu lodów i miałem dosyć, a dzisiaj prawie na pewno nie będę musiał tego robić, ponieważ będziemy już praktycznie poza rejonem oznakowanym czerwonymi kropkami. Gdybym więc musiał to powtórzyć, być może postąpiłbym tak samo jak obecnie, pod warunkiem że barometr zachowywałby się spokojnie. Tak jak teraz. Od rana ma nawet tendencję wzrostową.

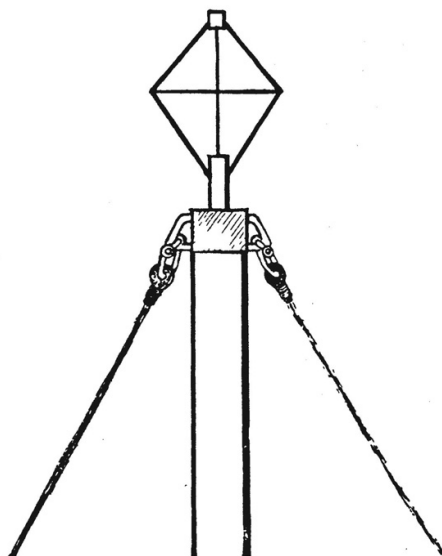
Zszedłem pod pokład, żeby pociągnąć tyk skondensowanego mleka z puszki i skręcić sobie papierosa, a potem wróciłem na swoją grzędę i obserwowałem morze przez zamkniętą kopułę. Przechodziliśmy znowu przez sektor wzburzony.

Niezwykła fala, podobna do małej wydmy, uniosła się za rufą. Nie była bardzo stroma, ale za to dwa razy – jeśli nie więcej – wyższa od innych. Jeszcze się nie łamała i miałem wrażenie, że nie zanosi się na to i wcale nie musi się złamać.

Zeskoczyłem na podłogę i oburącz złapałem się stołu nawigacyjnego, przywierając do niego klatką piersiową i zapierając się nogami. Wyraźnie poczułem gwałtowne przyspieszenie, kiedy „Joshua” skoczył do przodu. Następnie jacht złapał mocny przechył, coś jakby go zahamowało i chwilę później został brutalnie powalony. Przez uszczelkę kopuły trysnęła struga wody, lecz nie mam pewności, czy fala, która to spowodowała, złamała się.

„Joshua” wyprostował się po czterech lub pięciu sekundach. Trwało to dłużej niż po pierwszym uderzeniu grzywacza. Można by powiedzieć, że jakaś nadzwyczajna siła przytrzymała go przyciśniętego do morza.

I znowu obyło się bez awarii. Maszt i salingi wytrzymały. Nie porwały się żagle. Na szczęście kontraszoty były wystarczająco wyluzowane, a nylon jest elastyczny. Gdyby przedmioty, które uważamy za martwe, mogły dać wyraz swoim odczuciom inaczej, niż tylko milcząc z zaciśnię-



Ekran radarowy na topie masztu

tymi zębami, usłyszałbym ciężkie przekleństwa dobiegające z górnej części pokładu. Wytrzymał także mały cudowny statecznik i „Joshua” chyba nawet przez moment nie wyostrzył do wiatru, bo nadal gna fordewindem, jakby już zdążył o wszystkim zapomnieć.

Mimo wszystko jestem jednak zdumiony, widząc ekran radarowy na swoim miejscu, na topie masztu, w jego osi. On też już zapomniał.

Teraz niemal żałuję, że nie wcisnąłem się w fotel, by móc ujrzeć na własne oczy całą tę scenę przez małe iluminatory kopuły... Jednak kiedy zobaczyłem wydnię, czułem że „Joshua” może przekoziółkować¹⁹ przez dziób, a wtedy złamałbym sobie kark, uderzając o klapę luku.

Wywrotka przy sile wiatru 6°B... Tak, dobrze wiem, że to niemożliwe... A jednak w tej okolicy wszystko może się zdarzyć.

¹⁹ Przekoziółkować – przewrócić się przez dziób, rufą ponad głowę. Przydarzyło się to „Tzu-Hangowi” i „Sandefjordowi”. Kiedy jacht koziółkuje, siła uderzenia jest przerażająca. Nadbudówka „Tzu-Hanga” została dosłownie zmieciona z pokładu, jakby po ciosie zadany gigantyczną maczugą. „Joshua” omal nie przekoziółkował podczas sztormu w trakcie rejsu z Tahiti do Alicante. Jacht był wówczas bardzo ciężki.

Późnym popołudniem wiatr słabnie jeszcze bardziej. Morze odzyskuje swój majestat, jest spokojne i zarazem potężne.

Czuję, że noc będzie piękna, bez ciosów poniżej pasa. Powiniennem spróbować przespać się trochę przed nocną wachtą (konieczną ze względu na możliwość spotkania się z lodem), ponieważ jestem na nogach od świtu... przed paroma dniami. Jednak wkrótce będzie zachód słońca i nie potrafię odmówić sobie podziwiania morza i jachtu.

Powiniennem jednak sypiać częściej, w krótszych odcinkach czasu, bo to łatwiejsze. Powiniennem także bardziej serio podchodzić do kwestii odżywiania się. Za bardzo ciągnie mnie do kawy i papierosów. W zasadzie żyję byle jak. Powiniennem znaleźć czas na solidne porcje snu i naprawdę obfite posiłki. Przecież nie mam zbyt wiele do roboty na jachcie, nawet przechodząc Przyładek Dobrej Nadziei. A nawet przy Hornie. Lecz wiele jest do uświadomienia sobie na wodach wielkiego przyłodka – i właśnie temu trzeba poświęcić cały swój czas.

Zapominamy więc o sobie, zapominamy o wszystkim, co nie jest związane z jachtem i jego rozgrywką z morzem, z tym, co się dzieje z morzem otaczającym statek. Odkładamy na bok wszystko, co nie jest niezbędne do zrozumienia tego, co najistotniejsze tu i teraz.

Trzeba jednak uważać, by w tej grze nie zapędzić się dalej, niż to konieczne. Właśnie na tym polega trudność.

Nazajutrz robi się przepiękna pogoda. Przez dwa dni wiatr wieje z zachodu, raz z północnego, to znów z południowego. Wskazówka barometru stoi wysoko, a słońce rozjaśnia grzbiety napływającej od zachodu długiej martwej fali. Można pomyśleć, że morze też jest zadowolone z odpoczynku.

Napełniam żołądek z wielkim apetytem, przesypiam głęboko całą noc i dodatkowo ucinam sobie krótkie drzemki za dnia, gdy tylko przyjdzie mi na to chęć. Pozycja obliczona 26 października pokazuje, że przeszliśmy tylko 117 mil, a wczoraj zaledwie 68, z czego część dzięki prądowi. No i dobrze, trochę spokoju i lekkich wiatrów bardzo się nam przyda, obydwaj tego potrzebujemy.