

PRZEDMOWA

ZBIGNIEW „GUTEK” GUTKOWSKI

Czytając książkę o pierwszych samotniczych regatach dookoła świata, mam wrażenie, że opowiada również o mnie. Szczególnie w chwili, gdy znajduje się sam, na niewiele większym jachcie pośrodku Oceanu Południowego. Wyzwanie, jakim jest rejs dookoła świata, nie zmieniło się o dziesięcioleci. Cały czas narażamy życie w strasznych sztormach, o których sile destrukcji nie mieliśmy wcześniej pojęcia. O awariach łódki, z którymi w normalnych warunkach trudno sobie poradzić, frustracji w strefach bezwietrznych, tęsknoty i samotności, która dominuje podczas całej wyprawy po najdalej położonych akwenach kuli ziemskiej. Prawie pół wieku temu decyzja o uczestnictwie w regatach dookoła świata, bez zawijania do portów z trasą wiodącą przez Ocean Południowy była ogromnym aktem odwagi, a zarazem wariactwa, z którego nie zdawano sobie sprawy. Sprzęt, jakim dysponowali żeglarze, był marny i nienadający do takiego rejsu, a samo podjęcie się zadania wynikało w dużej mierze z braku świadomości czyhających niebezpieczeństw. Oprócz Slocuma i Chicheстера nie bardzo było na kim się wówczas wzorować. Pierwsi śmiałkowie siłą woli dokonywali jednak rzeczy wydawałoby się niemożliwych do wykonania.

Dzisiaj łódki do tego typu rejsów naszpikowane są niezawodną elektroniką do nawigacji i komunikacji, a sztaby ludzi na stałym lądzie monitorują postępy uczestników regat. Do dyspozycji jest nie tylko telefon i Internet, ale również system pozycjonowania łódki, który co sekundę ustala jej położenie. Wszystko dzięki satelitom bez przerwy krążącym nad naszymi głowami. Wydawać się może, że w dzisiejszych czasach rejs dookoła świata jest dużo łatwiejszy. Otóż, nie. Nadal jesteśmy sami, z dala od lądu i pomocy. Przez ostatnie cztery dekady zmieniło się wiele na Ziemi, natomiast wiem, że Ocean Południowy się nie zmienił od tysięcy lat. Był, jest i będzie ogromny, niebezpieczny dla człowieka, który jest intruzem w świecie wody. Składam hołd wszystkim żeglarzom, którzy ponad 40 lat temu brali udział w dziewiczym wyścigu Golden Globe dookoła świata, za pokazanie, że niemożliwe jest możliwe!

Zbigniew „Gutek” Gutkowski (ur. 1973) – kapitan jachtowy, kapitan motorowodny, pletwonurek, radiooperator. Jest pierwszym w historii Polakiem, który wystartował w regatach okołoziemskich Velux 5 Oceans Race.

WYPRAWA SZALEŃCÓW, KOREKTA 2 @ PROMO

Dziewięciu rywalizujących ze sobą mężczyzn wyruszyło w podróż dookoła świata.
Powrócił tylko jeden.

WYPRAWA SZALEŃCÓW, KOREKTA 2 @ PROMO

Pamięci mojego ojca, Braytona C. Nicholasa

Książkę tę dedykuję jego siostrze – Cynthii Hartshorn oraz mojemu kuzynowi, Mattowi deGarmo

WYPRAWA SZALEŃCÓW, KOREKTA 2 @ PROMO

Na morzu wszystko można znaleźć, zależnie od tego, czego się szuka¹.

Joseph Conrad

¹ Ze wspomnień (przeł. z j. ang. Aniela Zagórska), PIW, 1965, Warszawa (przyp. tłum.).

Postaci

WYPRAWA SZALEŃCÓW, KOREKTA 2 @ PROMO

Oto lista dziewięciu uczestników wyścigu Golden Globe oraz ich łodzi. Osoby te przedstawiono według kolejności wypłynięcia z portów:

JOHN RIDGWAY, 29 lat, kapitan brytyjskiej armii, komandos SAS. W 1966 roku przepłynął Atlantyk z Chayem Blythe'em w 6-metrowej otwartej łodzi napędzanej wyłącznie siłą wiosł. Wypłynął z Inishmore w Irlandii 1 czerwca 1968 roku. Slup „English Rose IV” to 9-metrowa łódź o bliźniaczym kilu wykonana z włókna szklanego.

CHAY BLYTH, 27 lat, były sierżant armii brytyjskiej. Partner Ridgwaya podczas jego przeprawy przez Atlantyk. Wypłynął z Hamble 8 czerwca. Slup „Dytiscus III”, włókno szklane, bliźniaczy kil, 9 metrów długości – jednostka bardzo podobna do „English Rose IV”.

ROBIN KNOX-JOHNSTON, 28 lat, kapitan brytyjskiej marynarki handlowej. Wyruszył 14 czerwca z Falmouth. Płynął prawie 10-metrowym keczem „Suhaili” wykonanym z drewna tekowego w Indiach.

BERNARD MOITESSIER, 45 lat, francuski marynarz i autor książek. W latach 1965–1966 prawie 12-metrowym stalowym keczem „Joshua” przepłynął wraz z żoną z Tahiti do Hiszpanii. Opłynęli przylądek Horn bez zawijania do portu. Wyruszył 22 sierpnia z Plymouth w hrabstwie Devon na pokładzie „Joshui”.

LOÏCK FOUGERON, 42 lata, francuski właściciel firmy motocyklowej w Casablance. Przyjaciel Moitessiera. Wyruszył 22 sierpnia z Plymouth 9-metrowym stalowym kutrem gaflowym o nazwie „Captain Browne”.

BILL KING, 57 lat, farmer, były dowódca łodzi podwodnej brytyjskiej marynarki wojennej. Jego prawie 13-metrowy drewniany szkuner „Galway Blazer II” miał ożaglowanie typu chińska dżonka. Wykonano go z wykorzystaniem technologii poszycia diagonalnego pod kątem podróży dookoła świata, ale nie nadawał się do wyścigów. Wypłynął 24 sierpnia z Plymouth.

NIGEL TETLEY, 45 lat, komandor podporucznik Królewskiej Marynarki Wojennej. Płynął długą na 12 metrów i szeroką na prawie 7 metrów łodzią – trójkadłubowym keczem „Victress” wykonanym ze sklejki. Z Plymouth wypłynął 16 września.

ALEX CAROZZO, 36 lat, włoski żeglarz, przepłynął samotnie Ocean Spokojny w 20-metrowym formowanym na zimno, drewnianym keczu „Gancia Americano” zbudowanym na potrzeby wyścigu Golden Globe. Wyścig rozpoczął 31 października (ostateczny termin podany przez sponsora, gazetę „Sunday Times” w Londynie), ale po starcie zacumował do przystani w Cowes na wyspie Wight, gdzie dokończył przygotowania do podróży. Wypłynął w morze tydzień później.

DONALD CROWHURST, 36 lat, angielski inżynier elektryk. Jego statek, „Teignmouth Electron” – dwunastometrowy trimaran ze sklejki z ożaglowaniem typu kecz, był

zmodyfikowaną kopią „Victress” Nigela Tetleya. Crowhurst również wypłynął 31 października, kilka godzin przed ostatecznym terminem.

WSTĘP

Pod koniec lat sześćdziesiątych, gdy ludzkość zmierzała ku urzeczywistnieniu marzeń o podróży na Księżyc, dziewięciu śmiałków rozpoczęło morski wyścig dookoła świata. Każdy z nich płynął samotnie na niewielkiej łodzi bez możliwości zawijania po drodze do portu. Dotychczas nikt nie podjął się takiej eskapady. Nikt też nie wiedział, czy jest to w ogóle możliwe.

Dziennik „Sunday Times” z Londynu, sponsor wyścigu, nadała wyścigowi miano regat Golden Globe. Był to historyczny pierwowzór współczesnych regat łodzi jednoosobowych. Podobieństw jednak trudno się doszukać, gdyż dziś supernowoczesne maszyny, warte miliony dolarów, sponsorowane przez koncerny, bez trudu okrążają kulę ziemską w niecałe sto dni. Kapitanowie mogą korzystać z telefonów, wysyłać e-maile do swoich rodzin i centrów dowodzenia znajdujących się na lądzie. Faksem otrzymują mapy pogody i prognozy, nawigacja odbywa się za pomocą systemu pozycjonowania satelitarnego (GPS) określającego pozycję łodzi z dokładnością do kilku metrów. Pozycje poszczególnych uczestników przesyłane są bezpośrednio do organizatorów. Dzisiaj uczestnicy regat nie mogą się zgubić czy składać niezgodne z prawdą zeznania dotyczące postępów. W razie problemów samoloty ratunkowe potrafią zlokalizować ich łodzie w kilka godzin. Żeglują po niebezpiecznych wodach świata, ale mają duży margines bezpieczeństwa².

Uczestnicy wyścigu Golden Globe żyli w epoce pozbawionej satelitów, precyzyjnej nawigacji i możliwości weryfikowania pozycji łodzi. Podobnie jak kapitan Cook w XVIII wieku, musieli polegać na sekstansie oraz pozycji słońca i gwiazd. Życie na morzu przypominało bardziej ubiegły wiek niż czasy współczesne. Gdy wpływali na burzliwe morza, wkraczali w nieznaną; jedyne informacje dotyczące ich pozycji i sytuacji otrzymywali przez radio. Często odbiorniki zawodziły, zdarzało się, że marynarze w ogóle ich nie zabierali w rejs. Jeden z uczestników obwieścił światu niesamowite postępy i wydawało się, że ma największe szanse na wygraną, ale tak naprawdę nigdy nie opuścił Atlantyku – zamierzał sfalszować swoją wyprawę dookoła globu.

W porównaniu ze współczesnymi jachtami łodzie uczestników regat Golden Globe były prymitywne, nieskomplikowane konstrukcyjnie, a przede wszystkim bardzo małe. Miejsce ich prawie rocznego pobytu na łodzi nie przekraczało powierzchni niewielkiej furgonetki.

Żeglarze, którzy wyruszyli w ten niebezpieczny rejs, nie zawsze potrafiliby wskazać powodów, jakimi się kierowali. Każdy chciał osiągnąć cel na swój sposób – współzawodnictwo nawiązało się jedynie wskutek zbieżności terminów ich wyprawy. Nie byli sportowcami ani nie zajmowali się profesjonalnie uczestnictwem w regatach – jeden z nich nic nie wiedział o żegludze. Zarówno przygotowania, jak i łodzie były tak różne, jak osobowości uczestników – kontrasty między marynarzami wręcz zaskakiwały. Na morzu wszyscy próbowali sprostać trudnym warunkom atmosferycznym i zmagali się z samotnością, której nie można doświadczyć nigdzie indziej.

Uwięzieni w małych łodziach, na krańcu świata, bez kontaktu ze światem zewnętrznym, musieli stawić czoła własnym lękom. To właśnie sama wyprawa – wzburzone morze u nieprzewidywalna pogoda – pozwolił im poznać samych siebie. Ich porażki i sukcesy

² Czasem jednak żywił zwycięża, tak jak w przypadku Kanadyjczyka Gerry’ego Roufsa, uczestnika regat Vendée Globe w 1996 roku, który zaginął na morzu (przyp. aut.).

miały najwyższy możliwy wymiar. Tylko jeden z dziewięciu śmiałków dotarł do mety, a po dziesięciu miesiącach morskich przygód zyskał sławę, bogactwo i chwałę. Pozostali poznali smak porażki, okryli się hańbą, postradali zmysły lub stracili życie.

Wyścig był logicznym następstwem pierwszego starcia człowieka z wodą. Pewien śmiałek z pewnością kiedyś zdobył się na odwagę, by przepłynąć lagunę na drewnianej kłodzie. W końcu, po wielu dniach samotnej wyprawy dopłynął tak daleko, że wrócił w miejsce, z którego wyruszył. Wtedy zrozumiał, że odbył najdłuższą z możliwych podróży.

Podobnie jak w przypadku pierwszej wyprawy na Mount Everest, sensem takiego przedsięwzięcia było dotarcie do ustalonego celu. Lecz tak jak w przypadku podróży na Księżyc, chodziło tu o wyprawę, która pokaże ludziom, jak wiele potrafią dokonać.

Wyścig Golden Globe odbył się w innym świecie, niepodobnym do naszej rzeczywistości i nieprzyjaznym, niczym morza Josepha Conrada. Dziś historia ta ma urok romantycznej morskiej opowieści o bohaterach nietypowych, odważnych, zdesperowanych i tragicznych.

W czasach regat Golden Globe byłem chłopcem uczącym się w angielskiej szkole. Nie miałem pojęcia ani o łodziach, ani o żeglarstwie. Jednak kilka lat później wziąłem udział w krótkiej (aczkolwiek niebezpiecznej, przerażającej i niesamowicie ekscytującej) podróży na pokładzie starego drewnianego szkunera. Od tamtej pory moje życie było związane z morzem. Spędziłem na nim następne półtorej dekady. Piąłem się po szczeblach kariery, zaczynając jako majtek, a kończąc jako wyszkolony kapitan jachtu dostarczający łodzie klientom z rejonów Morza Śródziemnego i Karaibów, a także zza Atlantyku. W końcu wraz z żoną kupiliśmy własną drewnianą łódź, która stała się naszym domem.

W ciągu tych wielu lat przeczytałem każdą książkę o morzu i żeglarstwie, jaką udało mi się znaleźć. Literatura marynistyczna interesowała mnie niemal takim samym stopniem jak morze. Pewnego dnia natknąłem się na książkę o regatach Golden Globe. Historia ta zafascynowała mnie do tego stopnia, że stała się moją obsesją. Przeczesałem archiwalne wydania gazet w poszukiwaniu artykułów dotyczących wyścigu. Zastanawiałem się nad fenomenem samotnego żeglowania na morzu i ciągle myślałem o uczestnikach wyścigu. Zdecydowałem się spróbować swoich sił w samotnej żegludze, by móc choć przez chwilę poczuć to co oni.

Dostałem to, czego pragnąłem. Po rozpadzie mojego małżeństwa wyruszyłem w podróż, rozpoczynając od przeprawy przez Atlantycką, płynąc z Anglii do USA – sam w ośmiometrowej, 44-letniej łodzi pod nazwą „Toad”. Podróż była pełna przygód, wlotów i upadków – „Toad” zatonięła na tydzień przed dotarciem do wybrzeży Ameryki.

Czytając o Golden Globe, nauczyłem się żeglarstwa, a historia ta stała się podstawą mojej fascynacji małymi łodziami i morzem. Samotna przeprawa przez ocean i utrata łodzi jedynie wzmocniły moją obsesję. Niniejsza książka stanowi rezultat długoletniego studiowania regat i chęci poznania dziewięciu różnych charakterologicznie uczestników pamiętnego wyścigu.

Rozdział 1

Był rok 1966. Anglik Francis Chichester, mimo swoich sześćdziesięciu pięciu lat, postanowił wyruszyć w samotny rejs dookoła świata. Wyprawę tę zakończył w 1967 roku, po drodze tylko raz zawijając do portu w Australii.

Chichester – wysoki, chudy, łysiejący mężczyzna w okularach z grubymi szklami – bardziej przypominał dyrektora prywatnej podstawówki niż poszukiwacza przygód. Miał niewielki sklep z książkami i mapami w Londynie. Był wegetarianinem. Przez całe życie czuł potrzebę doświadczania ekstremalnych wrażeń – w młodości odbył pionierski lot małym samolotem z Anglii do Australii. W 1960 roku, gdy skończył pięćdziesiąt dziewięć lat, założył się z czwórką znajomych, że wygra wyścig żeglarski. Każdy z nich dysponował inną łodzią, w której miał samotnie przepłynąć Atlantyk. Rejs rozpocząłby się w Plymouth, przy latarni Eddystone, a zakończył przy latarniowcu „Ambrose” kotwiczącym niedaleko portu New York Harbour, żeglarze zaś mogli sami wybrać trasę między tymi dwoma punktami. Inne reguły nie obowiązywały. Zwycięzca miał otrzymać monetę o nominale pół korony.

Francis Chichester wygrał wyścig i tym samym zakład. Na swoim blisko 12-metrowym słupie zwanym „Gypsy Moth III”, największej spośród wszystkich pięciu łodzi, dopłynął do „Ambrose” w czterdzieści dni. Ale samo zwycięstwo mu nie wystarczyło, myślał o pobiciu rekordu. Dwa lata później ponownie przepłynął samotnie Atlantyk, poprawiając wcześniejszy wynik o sześć dni. Wciąż nie był jednak z niego zadowolony. Był przekonany, że ten dystans można pokonać w mniej niż trzydzieści dni.

Londyński tygodnik „The Observer” opisał wyścig z 1960 roku. Jak się okazało, historia ta zyskała duże zainteresowanie opinii publicznej. Cztery lata później, w roku 1964, ten sam tygodnik sfinansował drugie regaty samotnych żeglarzy na tym odcinku znane pod nazwą OSTAR³. Do konkursu zgłosiło się dziesięciu innych uczestników. Laury zebrał Francuz Eric Tabarly, który pokonał resztę floty, przepływając Atlantyk w 27 dni, 3 godziny i 56 minut. Chichester przyплыł jako drugi, 20 godzin i 1 minutę później. Z łatwością osiągnął zamierzony czas i pobił własny rekord, ale zajęcie drugiego miejsca nie satysfakcjonowało go, wręcz przeciwnie – odebrał to jak porażkę.

Tabarly został odznaczony Orderem Legii Honorowej i stał się bohaterem narodowym Francji. „Po najdłuższym, najbardziej spektakularnym wyścigu przez Ocean Atlantycki francuska flaga załopotana na zwycięskim maszcie, choć do tej pory to Anglików uważano w tej dziedzinie za specjalistów” – pisał „Paris Jour”.

Regaty OSTAR doczekały się renesansu popularności. Były dumą narodową po obu stronach kanału La Manche: obie nacje słynące z poczucia wyższości, ksenofobii i skłonności do rywalizacji skupiły się na trzecim wyścigu OSTAR, który miał się odbyć w 1968 roku. Co najmniej czterdziestu żeglarzy zgłosiło chęć uczestnictwa w regatach. Wielu dysponowało nowymi łodziami o eksperymentalnej konstrukcji, zaprojektowanymi z myślą o zwycięstwie w tym wyścigu. Eric Tabarly budował nowy 20-metrowy trójkadłubowiec osiągający zawrotne prędkości, lecz jednocześnie za duży, by sterował nim jeden człowiek. Takie łodzie, ze względu na wymiary, oprzyrządowanie i technologię, były pod względem ceny nieosiągalne dla większości przeciętnych żeglarzy. Wyścigi jachtów zaczęły przypominać wyścigi samochodowe, a długie, coraz brzydsze kadłuby zaklejano banerami reklamowym.

³ Akronim angielskiej nazwy wydarzenia *Observer Single-Handed Trans-Atlantic Race* (przyp. tłum.).

Niektórzy marynarze twierdzili, że ma to niewiele wspólnego ze sportem. Pisali listy z zażaleniami do czasopism jachtingowych, rezygnowali z zawodów i oddawali pole młodszym żeglarzom, którzy zgłębili tajniki nawigacji pośród prądów sponsoringu.

Chichester nie chciał z nimi konkurować w 1968 roku. Musiałby stanąć przeciwko młodszym marynarzom w większych łodziach i zapewne przewidywał, jak by się to skończyło: jako niedoświadczony weteran byłby zmuszony zadowolić się miejscem w środku stawki. Bez niepotrzebnego rozgłosu postanowił więc zająć się czymś innym.

Samotne wyprawy dookoła świata nie były niczym nowym. Pierwszym, który się na to odważył w latach 1895–1898, był Joshua Slocum, Amerykanin urodzony w Nowej Szkocji, żeglarz żyjący w wieku pary. Wypłynął z Gloucester w stanie Massachusetts i udał się na zachód, opływając kulę ziemską i walcząc z dominującymi wiatrami w Cieśninie Magellana, na północ od przylądka Horn. Płynął statkiem o nazwie „Spray”⁴, własnoręcznie przebudowanym, starym, niezgrabnym słupem do połowu ostryg, o grubym kadłubie i bez silnika. Od tamtej pory możliwości „Spray” i wyczyny, jakich dokonywał na niej Slocum, były tematem wielu marynarskich dyskusji. Podczas swoich licznych przystanków Slocum, który notabene nie potrafił pływać i o mało nie utonął w trakcie zakotwiczenia u wybrzeży Urugwaju, w zabawny sposób opisał swoje przygody w książce „Samotna żegluga dookoła świata”⁵. Dziś, czyli ponad sto lat później, książka ta nadal jest sztandarowym przykładem żeglarskiej literatury podróżniczej.

Zanim Chichester wyruszył w podróż w 1967 roku, już osiemnastu śmiałków mogło pochwalić się samotnym rejssem dookoła świata. Jednak to właśnie jego podróż przykuła uwagę otoczenia, jak żadna inna od czasów Slocuma. Nie była to wyprawa rekreacyjna. Trasa prowadziła przez Atlantyk, dalej w kierunku południowo-wschodnim, a następnie z powrotem na ten sam ocean. Większa część jego wyprawy ze wschodu na zachód odbywała się na obszarach dotychczas nieopisanych w większości atlasów, za to okrytych złą sławą wśród marynarzy, znanych jako Ocean Południowy. Rejony te obejmowały nawiedzane silnymi wiatrami południowe części Atlantyku, Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego znajdujące się pomiędzy czterdziestym a sześćdziesiątym stopniem szerokości południowej, od świata zamieszkanego do Antarktydy. Obszar ten był nękany przez silne sztormy pchające masy wody w najróżniejszych kierunkach. Na ich drodze stał tylko jeden fragment lądu – przylądek Horn, wysunięty najdalej na południe masyw Andów – obszar Ameryki Południowej przypominający kształtem ogon skorpiona.

Pełni pokory marynarze określali te burzliwe pasma wodne mianem Ryczących Czterdziestek, Wyjących Pięćdziesiątek i Bezludnych Sześćdziesiątek. Indyjskie i chińskie klipry herbaciane oraz rejowe żaglowce przemysłowe z Australii często pływały tędy do Europy, gdyż dzięki zachodnim wiatrom w żaglach przepłynięcie przez Czterdziestki i Pięćdziesiątki było najszybszą drogą dookoła kuli ziemskiej.

Marynarze wybierający tę trasę przepływali jednak przez bezludne obszary Ziemi, największe i najbardziej oddalone od lądu bezkresy oceanu. Podróże tymi samotnymi szlakami zawsze oznaczały igranie z losem. Przemierzali więc bezkres wód świadomi tego, że

⁴ Mgiełka wodna (przyp. tłum.).

⁵ *Sailing Alone Around the World* (Samotna żegluga dookoła świata); w Polsce wydana w tłumaczeniu Ludwika Szwykowskiego pod tytułem „Sam jeden żaglowcem naokoło świata”, Warszawa, 1930 lub „Samotny żeglarz”, Gdańsk, 1983 (przyp. tłum.)

ich statki mogą zostać zmiotnięte przez fale największych mórz świata i najbardziej rozszalałe sztormy. O każdej porze roku należało spodziewać się niesprzyjających warunków: gigantycznych fal – niekiedy osiągających wysokość nawet 30 metrów, deszczu ze śniegiem, gradu, śniegu, gór lodowych i mgły. Wiele statków zaginęło na Oceanie Południowym, a setki marynarzy fale zmiotły z pokładu, w większości przypadków – bezpowrotnie.

Wszelkie problemy na morzu były skupione i zwielokrotnione w jednym miejscu, którego przebycie stanowiło dla statków próbę ostateczną. Na pięćdziesiątym siódmym stopniu szerokości południowej przylądek Horn zmuszał żeglarzy do kierowania się na południe, w najdalsze, najzimniejsze i najbardziej burzowe rejony prowadzące do Atlantyku. Tam wody Oceanu Południowego przepływają przez Cieśninę Drake'a – przesmyk wodny o szerokości ponad 1000 kilometrów pomiędzy przylądkiem Horn a Półwyspem Antarktycznym. Dno morza słyca się w pobliżu przylądka, co potęguje wysokość i tak już olbrzymich fal. Gwałtowne podmuchy wiatru wiejącego z huraganową siłą opadają z andyjskich lodowców – wiatr, spiętrzone fale i zderzające się ze sobą rozszalałe prądy morskie zmieniają wody wokół przylądka Horn w jeden wielki wir. Przez czterysta lat, zanim zbudowano Kanał Panamski, przylądek Horn był najdogodniejszą trasą wyprowadzającą statki z Oceanu Spokojnego, lecz wiele z nich nie przetrwało przeprawy. Miejsce to zostało ochrzczone mianem „morskiego cmentarzyska”.

Żeglarze, którym udało się przeżyć przeprawę przez Horn, dumnie nazywali siebie „hornowcami”, a niektórzy nosili nawet złoty kolczyk w lewym uchu, gdyż to właśnie lewe ucho było najbliżej przylądka w momencie przepływania na wschód, w kierunku Atlantyku.

Tamtędy właśnie biegł szlak transatlantyckiej przeprawy Chicheстера. Podróż okazała się pasmem zmagania i wysiłków, na jakie nieprzyjazne wody wystawiły samotnego żeglarza. Jego celem było pobicie rekordu starych żaglowców przy użyciu niewielkiego, nowoczesnego jachtu. To był prosty, lecz zuchwały i niebezpieczny plan. Chichester podniósł poprzeczkę, zatrzymując się tylko raz – w Australii. Nie tylko środowisko żeglarzy, ale także cała opinia publiczna doceniła rangę jego wyczynu: był to sukces na ogromną skalę, porównywalny do samotnego wejścia na Mount Everest.

Najbardziej podekscytowani byli Brytyjczycy, których ranga na świecie drastycznie spadła od czasów Churchilla: nie mieli dzielnych astronautów, a ich rząd okrył się hańbą za sprawą dwóch prostytutek, które utrzymywały też stosunki z KGB⁶. Chichester był dla Brytyjczyków uosobieniem upragnionego, lecz niemal zapomnianego ideału heroicznego wysiłku. Brytyjskie gazety prezentowały na pierwszych stronach zdjęcia łodzi „Gypsy Moth IV” walczącej ze sztormem u wybrzeży przylądka Horn (wykonane przez kręcące się w pobliżu – ku irytacji Chicheстера – okręty wojenne i samoloty wojskowe obserwujące poczynania jachtu, który nagle stał się obiektem zainteresowania całego kraju). Gdy pewnego majowego wieczoru Chichester wracał do domu, w porcie Plymouth przywitało go ćwierć miliona ludzi. Krajowe stacje telewizyjne zrezygnowały z emitowania swoich programów, by cały naród mógł oglądać na żywo, godzina po godzinie, jak „Gypsy Moth IV” pokonuje

⁶ Chodzi prawdopodobnie o aferę Profumo z 1963 roku, która dotyczyła ministra wojny, Johna Profumo. W 1961 roku nawiązał on romans z showgirl, Christine Keeler. Później okazało się, że innym kochankiem Keeler był attaché wojskowy ZSRR, Jewgienij Iwanow. Profumo na forum Izby Gmin zaprzeczył, aby związek z Keeler miał charakter seksualny, jednak późniejsze publikacje prasowe zmusiły go do przyznania się do kłamstwa (przyp. red.).

ostatnie kilometry podróży i wpływa do portu wśród floty lokalnych łodzi ciągnącej się od brzegu aż po horyzont. Tysiące osób długo czekały na zapadnięcie zmierzchu, by móc ujrzeć samotnego żeglarza schodzącego na ląd. Komentatorzy telewizyjni spekulowali, że po miesiącach spędzonych na morzu pierwsze kroki Chicheстера na suchym lądzie mogą być chwiejne i 65-letni bohater może przenieść się na oczach całego narodu. Przewidywali, że głównym zadaniem komitetu powitalnego złożonego z dygnitarzy może być podtrzymanie żeglarza w porę i dopilnowanie, by zachował równowagę. Okazało się jednak, że Chichester poradził sobie znajomicie, schodząc z łodzi bez problemów.

Potem Chichester wyszedł na ląd w Greenwich w Londynie i uklęknął przed królową Elżbietą II, która nadała mu tytuł szlachecki. Ceremonia celowo nawiązywała do pasowania sir Francis Drake'a przez królową Elżbietę I w Plymouth Hoe czterysta lat wcześniej. Było to mistrzowskie posunięcie w czasach panującego wówczas znużenia: każdy Brytyjczyk znał legendarną scenę pasowania na rycerza z podręczników historii, a teraz mógł obejrzeć ją w telewizji. Duma narodowa ogarnęła cały kraj.

Chichester nie pobił rekordu czasowego kliperów, ale nie to było ważne. Został bohaterem narodowym jeszcze przed uzyskaniem tytułu szlacheckiego. Książka opisująca jego wyprawę, zatytułowana „»Gypsy Moth« okrąży świat”, wydana w tym samym roku, natychmiast stała się bestsellerem, gdyż Chichester zachwycił czytelników i ocalił zapomnianą chwałę narodu brytyjskiego.

Dlaczego to zrobił? Nie obchodziły go żeglarskie rekordy – były tylko wymówką, dobrze brzmiącą odpowiedzią, gdy ludzie pytali go o powód wyprawy. Wiedział, że gdyby przyznał w wywiadach, iż chciał porównać czas osiągnięty przez jacht oraz kliper, nie byłoby to dość przekonujące wyjaśnienie, dlaczego mężczyzna w średnim wieku ryzykuje własne życie. Może jakiś konstruktor statków by się nim zainteresował, historyk, nawet kilku żeglarzy, ale na pewno nie byłoby to coś, co wywołuje narodową euforię. Chichester nie dbał o przyczyny. Wiedział, że musi popłynąć.

W swojej książce *Ulysses Factor*⁷ opublikowanej tuż przed wyścigiem Golden Globe, brytyjski pisarz J.R.L. Anderson opisuje model samotnego bohatera – postaci, która poprzez swoje czyny dostarcza emocji społeczeństwu. Homerowski Ulisses jest tu klasycznym archetypem takiego zachowania. Anderson wierzy, że „czynnik Ulissesa” – potężny impuls, na który składają się wyobrażenia, samodyscyplina, egoizm, wytrzymałość, strach, odwaga i być może najważniejsza cecha – nieprzystosowanie społeczne leżą u podstaw naszego instynktu, choć najczęściej są uśpione. Mimo to potrafimy odczuwać silną więź z jednostkami, które pod wpływem instynktu decydują się na tak niezwykle wyprawy.

Wiktoriański odkrywca sir Richard Burton jako przyczynę swoich podróży do Afryki i Azji podawał „diabelskie ciągoty”. Podczas tych wypraw zmagił się z wieloma przeciwnościami, doświadczał niewyobrażalnego bólu (został ugodzony włócznią w twarz) i wielokrotnie był o krok od śmierci. Nie zdecydował się jednak na pozostanie w Anglii, gdzie mógł zdobyć sławę na wiele innych sposobów. Czuł potrzebę ekscentryczności, chciał poznawać granice swoich możliwości i nie potrafił się temu oprzeć. Był odważny, nieugięty, nieuchwytny i niepowstrzymany. Kobiety ulegały jego urokowi, mężczyźni go podziwiali, a tłum rzucał się na każdą wzmiankę o jego kolejnych wyczynach. Mityczny samotny bohater

⁷ „Czynnik Ulissesa” (przyp. tłum.).

przenikający wszystkie epoki i kultury, opisany przez Josepha Campbella w książce pod tytułem „Bohater o tysiącu twarzy”, to również postać o cechach Ulissesa. Podobnie ma się rzecz z filmowym archetypem kowboja: romantyczny, społecznie wyalienowany człowiek, który pojawia się na obrzeżach miasta, wywołuje zamieszanie wśród jego mieszkańców i, zaspokoiwszy ukryte potrzeby społeczne, ponownie znika. Jego motyw są osobiste – działa we własnym interesie, ale jego czyny wywierają znaczący wpływ na otoczenie. Polarnicy Peary, Scott i Amundsen, Charles Lindbergh, który dokonał pierwszych samotnych lotów przez Atlantyk, alpinisci czy jednoręcy żeglarze – wszyscy stanowią archetyp samotnego bohatera.

Samotnicy pociągają nas między innymi dlatego, że wydają się nam zupełnie normalni – wyglądają i mówią zupełnie tak jak my. Gdy pytamy, w jaki sposób udało im się przetrwać, zazwyczaj są skromni, nie wstydzą się swojego strachu. Dzięki temu wydaje się nam, że są tacy jak my, a raczej że to my moglibyśmy być tacy jak oni. Stają się dla nas wyidealizowanym obrazem nas samych. Gdy wspinają się na Mount Everest lub opływają przylądek Horn, mamy wrażenie, że jesteś tam z nimi.

Nie potrafią jednak odpowiedzieć na pytanie „dlaczego”. Ktoś, kto nie dokonał tego, co oni, nigdy tego nie zrozumie. Gdy zapytano George’a Mallory’ego, dlaczego zamierza wspiąć się na Mount Everest, odpowiedział krótko i trafnie, niczym w buddyjskim koanie: „ponieważ istnieje”.

Masowa fascynacja żeglarzami-podróżnikami zapoczątkowana przez wyprawę Chicheстера, inspiracja, którą dał ludziom biorącym udział w wyścigu Golden Globe, oraz nieustanne wysiłki wszystkich, którzy wspierali ich w tym ryzykownym przedsięwzięciu – to odpowiedzi na wspomniany wcześniej czynnik Ulissesa. Widząc sławę i bogactwa Chicheстера, marynarze i amatorscy łowcy przygód na całym świecie zrozumieli, ile jeszcze można dokonać.

W marcu 1967 roku Chichester miał przed sobą jeszcze dwa miesiące drogi do domu, podczas gdy Knox-Johnston, 28-letni dowódca statku marynarki handlowej, był na przepustce i przebywał w rodzinnym Downe w hrabstwie Kent. Wkrótce miał dołączyć do załogi statku „Kenya” jako pierwszy oficer. Pewnego ranka jego ojciec przeczytał w gazecie artykuł o nowym trimaranie należącym do Erica Tabarly’ego, zwycięzcy regat OSTAR. Przy śniadaniu mężczyźni zaczęli dyskutować o planach Francuza. Knox-Johnston uważał, że jego łódź nie jest odpowiednia do przeprawy przez Atlantyk. Ojciec zasugerował, że być może Tabarly chce opłynąć w niej kulę ziemską.

– Ciekawe, czy spróbuje poprawić czas Chicheстера. Może będzie chciał dokonać tego bez żadnych przystanków – rozmyślał Knox-Johnston senior. – Co innego mu zostało?

Gdy ojciec udał się do pracy, Robin Knox-Johnston usiadł przy kuchennym stole i, mieszając kawę, zaczął rozmyślać o tym, co usłyszał. Wcześniej czy później ktoś faktycznie się na to zdecyduje: opłynie świat samotnie, bez zawijania do portu. Tabarly’emu mogło się to udać, ale na myśl o zdobyciu przez Francuza kolejnej nagrody Knox-Johnston poczuł ból w sercu. Gdy Tabarly wygrał regaty OSTAR, a francuskie gazety grzmiały: „Francuz niepokonany na Oceanie Anglosaskim”, Anglika bardzo to zirytowało. Przecież to Brytyjczyk powinien dokonać tego jako pierwszy. To nasze prawo, pomyślał.

Prawo? W Anglii młodzi ludzie demonstrowali przeciwko bombie atomowej, w Stanach Zjednoczonych – przeciwko wojnie w Wietnamie. Były lata sześćdziesiąte – okres, w którym młodzież gwałtownie, a niekiedy nawet brutalnie wyrażała swój sprzeciw wobec establishmentu. Robin Knox-Johnston nie był jednym z nich. Był w wieku Beatlesów i Rolling Stonesów, ale nie gonił za modą i był ekscentrykiem z innej epoki. Jego idolami byli Drake i Frobisher, korsarze z epoki elżbietańskiej opisywani w podręcznikach szkolnych. Byli ludźmi, którzy rabowali, plądrowali i mordowali w imię typowo brytyjskiego poczucia boskiej misji. To właśnie tradycja i przeświadczenie o moralnym przyzwoleniu na podboje motywowały kapitana Roberta Scotta do roszczenia sobie prawa do bieguna południowego. Zarówno on, jak i cała Anglia byli oburzeni nagłym pojawieniem się Roalda Amundsena i jego polarnej załogi, której członkowie w 1912 roku wyprzedzili Scotta o miesiąc, pędząc w psim zaprzęgu na biegun i z powrotem niczym wyczynowi krajoznawcy, bez straty w ludziach. Amundsen, ku przerażeniu i obrzydzeniu Anglików, w drodze powrotnej zjadł swoje psy, jednego po drugim. Racje żywnościowe zaciągnęły jego sanie na biegun – osiągnięcie niewątpliwie wspaniałe, ale sam Amundsen był nieludzką, bezwzględną obcą kanalią. Scott i jego kompani byli przywiązani do romantycznej idei samodzielnego ciągnięcia swoich sań, co przypłacił życiem w drodze powrotnej z bieguna. Dzieciom na Wyspach Brytyjskich przez pokolenia wmawiano, że Scott, partacz pierwszej klasy, był prawdziwym bohaterem. W oczach Anglików był zwycięzcą, bo zginął z honorem pokonany przez pozbawionego skrupułów norweskiego intruza i pożeracza psów. *Dieu et mon droit* – „Bóg i moje prawo” – to motto zapisane na herbie Wielkiej Brytanii. Nasze prawo...

W wieku siedemnastu lat Knox-Johnston oblał egzaminy wstępne do Akademii Królewskiej Marynarki Wojennej, zapisał się więc do British India Steam Navigation Company, gdzie poznawał tajniki żeglugi w marynarce handlowej. Uczył się wiązania węzłów, splatania lin i wykonywania prac bosmańskich niezmiennych od czasów Nelsona. Nauczył się nawigowania za pomocą sekstansu, jak robili to kapitanowie Cook i Bligh. Rzemiosło żeglarskie przyswajał na pokładach statków kursujących między Londynem a portami w Afryce Wschodniej, Indiach i Zatoce Perskiej. Były to nadal placówki należące do Imperium Brytyjskiego, choć czasem bardziej formalnie niż w rzeczywistości. To typowa trasa, którą odbywali robotnicy podróżujący na tereny Indii Brytyjskich⁸. Jednak żadne z miejsc, które odwiedził młody marynarz, nie sprawiało wrażenia tak doskonale zachowanej ostoji ginącego świata, jak pokłady odizolowanych, przesiąkniętych tradycją okrętów brytyjskiej marynarki handlowej. To tam marynarze i dowódcy uczyli się konserwatyizmu godnego dawnych absolwentów Eton College. Panował tam surowy rygor typowy dla XIX-wiecznej Wielkiej Brytanii.

Podczas stacjonowania w Bombaju Knox-Johnston wraz ze znajomym dowódcą postanowili zlecić lokalnej stoczni budowę jachtu. Zwrócili się do angielskiego biura projektowego z prośbą o przesłanie planów smukłego kecza, który widzieli w czasopiśmie jachtingowym, otrzymali jednak projekty o wiele starszej i wolniejszej jednostki. Był to pękaty szpicgat o pełnym dziobie, zaprojektowany przez Amerykanina Williama Atkina w

⁸ Najdroższe kajuty, a jednocześnie cieszące się największym zainteresowaniem na statkach płynących tym szlakiem zajmowały miejsca znajdujące się po zacienionej stronie jednostki. Angielska nazwa takich szlaków – *POSH routes* jest akronimem wyrazów *port out, starboard home* (lewa burta przy wypłynięciu, prawa przy powrocie) (przyp. tłum.)

1924 roku dla czasopisma „Motor Boat”. Projekt był oparty na norweskiej łodzi ratunkowej o nazwie *redningskoite* i choć jej kadłub z pewnością nadawał się na potrzeby żeglugi morskiej, cały projekt nie miał zbyt wiele wspólnego ze smukłymi jednostkami z okładek współczesnych czasopism jachtingowych. Czas jednak nagiął, a statek z planu sprawiał wrażenie wytrzymałego i zdatnego do żeglugi. Knox-Johnston wraz z partnerem postanowili wykorzystać ten projekt.

Hinduscy cieśle używali toporków, siekier i ręcznie napędzanych świrdrów – narzędzi stosowanych do budowy łodzi *dhow*. Łódź wyglądała na masywną: była zbudowana (wydumana, jak powiedzieliby współcześni konstruktorzy jachtów) z hinduskiego drewna tekowego, a cała konstrukcja i wykończenie sprawiały, że jednostka przypominała bardziej holownik niż jacht. Nadano jej imię „Suhaili” – od nazwy północno-wschodnich wiatrów w Zatoce Perskiej. Podczas wodowania rozbito na jej dziobie kokosa przy akompaniamencie starożytnych hinduskich błogosławieństw wypowiedzianych przez budowniczych.

Również trzeci dowódca miał swój wkład w finansowanie budowy łodzi, ale życie rozwiało marynarskie plany, co zresztą w takich przypadkach zdarza się dość często. Dwaj wspólnicy Knoxa-Johnstona zrezygnowali ze swojego udziału w przedsięwzięciu, a jego małżeństwo się rozpadło – być może z powodu ciągłej nieobecności w domu, co jest typowe dla marynarzy. Pomimo przeciwności losu udało mu się jednak nie stracić łodzi. Wykupił udziały swoich byłych współników i w 1966 roku wraz z bratem i innym dowódcą popłynął na „Suhaili” z Indii do RPA. Podróż odbywała się etapami, a podczas przystanków wszyscy trzej mężczyźni pracowali na ładzie. W listopadzie tego samego roku wyruszyli w kierunku Anglii. Ostatnich 8000 mil z Kapsztadu do Londynu przepełnęli w siedemdziesiąt cztery dni.

„Suhaili” nie zawiodła, ale Knox-Johnston wiedział, że nie nadaje się do samotnego rejsu dookoła świata bez zawijania do portów i nie może konkurować z ponad 20-metrowym trójkadłubowcem Tabarly’ego. Każdy przyznałby mu rację w tej kwestii.

Knox-Johnston zaczął zastanawiać się, jakiej łodzi potrzebowałby do siedmio-, a być może dziesięciomiesięcznej podróży morskiej. Rozważał, czy potrafiłby wytrzymać tyle czasu bez kontaktu z inną osobą. Był towarzyski, pochodził ze szczęśliwej rodziny wywodzącej się z klasy średniej, miał braci i siostrę, nigdy nie był sam dłużej niż 24 godziny. Czy postradałby zmysły? Taka wyprawa byłaby niczym najsurowszy wyrok więzienia: samotność, katorżnicza praca i nieustanny lęk przed utonięciem. Wkrótce jednak zrozumiał, że to wszystko nie ma znaczenia. Chciał to zrobić.

Decyzję podjął niemal natychmiast. Oczami wyobraźni ujrzał szkic swojej trasy i chciał nią popłynąć. Zarówno on, jak i jemu podobni nigdy nie bili się z myślami, nie próbowali niczego uzasadniać ani tłumaczyć. Proces podejmowania decyzji zawsze przebiegał tak samo: gdy pojawił się pomysł, sprawa była już rozstrzygnięta. Niech inni zastanawiają się, „dlaczego”.

Na początku kwietnia 1967 roku, gdy Francis Chichester wciąż był na południowym Atlantyku w odległości siedmiu tygodni drogi do domu, Robin Knox-Johnston wystawił „Suhaili” na sprzedaż i udał się na spotkanie z Colinem Mudiem, cenionym angielskim projektantem jachtów. Chciał porozmawiać o łodzi, która nadawałaby się do rejsu dookoła świata. Mudie był entuzjastycznie nastawiony do tego pomysłu i natychmiast zaczął kreślić plany.

Podróż Chicheстера, a zwłaszcza pomysł zrobienia tylko jednego przystanku, wywołała podobne przemyślenia u innych. Żadnym przygód marzycielom z całego świata rzucono rękawicę, a sen o samotnej, nieprzerwanej podróży dookoła globu opanował cały żeglarski świat. W 1967 roku był to dominujący temat dyskusji – rozmawiano o tym w domach, klubach jachtowych, na rejsach, w pracy i przy śniadaniu, tak jak w przypadku Knoxa-Johnstona i jego ojca. „Ktoś w końcu tego dokona” – mówiono, a wielu wyobrażało sobie, że będą to właśnie oni. Dla większości idea ta na zawsze pozostała w sferze marzeń, ale gdy Chichester w końcu powrócił do domu w maju 1967 roku, co najmniej trzech marynarzy czyniło poważne przygotowania do opłynięcia świata bez żadnych postojów. Ich szanse na sukces zapowiadały się lepiej niż w przypadku Knoxa-Johnstona.

Najstarszy z marynarzy miał pięćdziesiąt siedem lat. Był to Bill King, były dowódca okrętu podwodnego, który w 1924 roku, w wieku czternastu lat, dołączył do Królewskiej Marynarki Wojennej. Był pierwszym człowiekiem, któremu udało się katapultować w samolocie z pokładu okrętu, a podczas II wojny światowej odbywał ciężką służbę na łodziach podwodnych. Po wojnie osiadł na farmie w hrabstwie Galway w Irlandii, gdzie zajmował się hodowlą bydła, a często – ubrany w myśliwski kapelusz i buty – chodził na polowania zwane *Galway Blazers*. Żeglował już z przyjaciółmi na jachtach, miał też swoją łódź o nazwie „Galway Blazer”, którą przepłynął Indie Zachodnie⁹ i cały Atlantyk, ale ostatnich osiemnaście lat spędził z rodziną na farmie. Mimo to King – człowiek, którego katapultowano z pokładu okrętu – nie chciał odejść na emeryturę, wyprawa Chicheстера zaś pobudziła również jego wyobraźnię.

„Wpadłem na pomysł, by opłynąć samotnie świat, rezygnując z zawijania do portu w Australii”. Owładnięty własnym pomysłem King zwrócił się o pomoc do swojego przyjaciela „Blondie” Haslera, prosząc go, by przygotował dla niego łódź odpowiednią do tego zadania. Hasler również służył niegdyś w Królewskiej Marynarce Wojennej, był bohaterem II wojny światowej i jednym z uczestników pierwszych regat OSTAR. Czterokrotnie przepłynął Atlantyk we własnej małej łodzi. Zgodził się pomóc Kingowi i zaprosił do współpracy również Angusa Primrose’a, projektanta jachtów, jednego z twórców „Gypsy Moth IV” należącej do Chicheстера. Biuro Illingworth and Primrose zaprojektowało wiele znanych brytyjskich jachtów.

Wspólnym wysiłkiem powstał bardzo nietypowy projekt: blisko 13-metrowy szkuner z zaokrąglonym, kopułowym pokładem. Konstrukcja kształtem przypominała jajo lub łódź podwodną, a jej geniusz polegał na braku przyśrubowanych do łodzi połączeń pod kątem prostym – pokładu z kadłubem i krawędzi kabiny z pokładem. Uderzające o takie połączenia fale groziłyby naruszeniem, a nawet zniszczeniem całej konstrukcji. Łódź wyglądała na starą i sfatygowaną, ale marynarze i projektanci umieli docenić tego typu rozwiązanie. Konstrukcja zapewniała też maksimum ochrony kapitanowi łodzi: kokpit znajdował się pod pokładem i miał dwa małe okrągłe luki: po jednym na lewej i prawej burcie. Luki były nie większe niż otwór w kajaku, King mógł więc zajmować się żaglami, praktycznie nie wychodząc spod pokładu. Cała łódź miała być skonstruowana z cienkich, sklejonych ze sobą obłogów przymocowanych do ramy i grodzi. Była to solidna i obecnie bardzo popularna technika budowy drewnianych łodzi zwana poszyciem diagonalnym. Zaokrąglony pokład i kadłub

⁹ Dawna nazwa Karaibów (przyp. tłum.).

tworzyły spójną całość, niczym rura ze sklejki. Dzięki temu łódź była bardzo wytrzymała. Siła jachtu tkwiła w technologii. Łódź Kinga była bardzo zwrotna, miała niespełna 13 metrów, ale ważyła zaledwie 4,5 tony. Ociężała „Suhaili” Robina Knoxa-Johnstona miała masę prawie dwa razy większą przy długości ponad 9,5 metra.

Projekt takielunku opracowany przez Blondie Haslera wydawał się o wiele bardziej radykalną i niepewną propozycją na wyprawę przez Ocean Południowy. Był to szkuner z nieusztynionym masztem i poziomymi listwami wzmacniającymi na żaglach: dwa stożkowate maszty oparte na kilu u podstawy kadłuba i zabezpieczone jedynie w miejscu przechodzenia ich przez pokład. Brak jakiegokolwiek olinowania utrzymującego maszty powodował, że dzięki ich elastyczności miały amortyzować przeciążenia wywołane przez żagle.

Oba maszty zostały wyposażone w pojedynczy, zwijany chiński żagiel lugrowy, który był łatwy w refowaniu i mógł być obsługiwany przez jedną osobę, tak jak w chińskiej dżonce. „Jester”, łódź należąca do Haslera, była jednomasztowym słupem o podobnym takielunku, a taki układ sprawdził się podczas dwóch przepraw przez Atlantyk. Nikt jednak nie wiedział, czy maszty bez lin podtrzymujących oprą się Ryczącym Czterdziestkom i przetrwają wywrócenie się łodzi do góry dnem. Zastosowanie takiego masztu było decyzją odważną i ryzykowną.

Koszt łodzi na początku oszacowano na 7000 funtów. King mógł sfinansować tę inwestycję, gdy jednak kwota ta wzrosła do 10 000, zaczął szukać sponsorów.

Obecnie kwoty pięciocyfrowe często pojawiają się na rachunkach bankowych sportowców i łowców przygód przekazywane im przez hojnych sponsorów, lecz w latach sześćdziesiątych zgromadzenie 3000 funtów nie było w Anglii zadaniem łatwym. Zaledwie dekadę wstecz przyznawano racje żywności – pamiątka z czasów II wojny światowej – a roczna pensja na dobrym poziomie wynosiła właśnie 3000 funtów. Ani producenci zegarków, ani instytucje finansowe czy wytwórcy napojów i żywności nie byli przyzwyczajeni do sponsorowania śmiałków narażających życie za cenę sławy. Profity z takich inwestycji były wątpliwe, niemożliwe do oszacowania, a „bohater” mógł zginąć. Ryzykowne wyczyny należały do domeny dziwaków, którzy nie wpisywali się w image firm. Mass media takie jak CNN, czasopisma sportowe czy kanały telewizji kablowej, które relacjonując na przykład lot balonem dookoła świata, nakreślają relacje między podróżnikiem a jego sponsorem – producentem zegarków Breitling – trzydzieści lat temu nie istniały. Wydarzenia tej rangi mogły co najwyżej doczekać się wzmianki w prasie czy kiepskiej publikacji. Sponsoring sportów ekstremalnych był w powijakach, zainteresowanie tym obszarem wyrażali jedynie wydawcy gazet, którzy zyskaliby ciekawy temat, gdyby śmiałek odniósł sukces bądź zginął, oraz książek. W takich właśnie czasach Bill King próbował zdobyć 3000 funtów.

Nikommu nie przeszkadzało jego podobieństwo do Francisa Chicheстера: wprawdzie osiem lat od niego młodszy, również był wysoki, chudy, żyłasty, uwielbiał książki i był wegetarianinem. Pół życia spędził na morzu, dysponował interesującą łodzią zaprojektowaną przez znanych twórców, stał się więc poważnym i wiarygodnym kandydatem. „Daily Express” oraz „Sunday Express” zainwestowały 3000 funtów w zamian za wyłączność do opisanego jego przygód.

WYPRAWA SZALEŃCÓW, KOREKTA 2 @ PROMO

Przed końcem 1967 roku stara renomowana firma szkutnicza – Souters z Cowes na wyspie Wight – słynąca z produkcji wysokiej jakości drewnianych łodzi, rozpoczęła budowę jachtu nazwanego przez Kinga „Galway Blazer II”.

W roku 1966 John Ridgway, kapitan Pułku Piechoty Spadochronowej Armii Brytyjskiej, oraz sierżant Chay Blyth płynęli przez Atlantyk w otwartej 6-metrowej łodzi typu dory¹⁰, napędzanej wyłącznie siłą wiosel. Trening spadochronowy i arktyczne obozy przetrwania nie stanowiły dla Ridgwaya prawdziwego wyzwania. Pragnął dzikich, niebezpiecznych i ekstremalnych doświadczeń, ale nie wiedział, gdzie mógłby je znaleźć. Pewnego dnia usłyszał w radiu wywiad z dziennikarzem Davidem Johnstone, który zamierzał przepłynąć Atlantyk. Ridgway natychmiast skontaktował się z nim i zapytał, czy może się przyłączyć. Kiedy doszło do spotkania obu mężczyzn, Johnstone szybko pojął, że nie podoba mu się pomysł spędzania czasu w małej łodzi z twardym i bezkompromisowym kapitanem brytyjskiej armii. Ridgway postanowił więc zorganizować własną pseudo wojskową ekspedycję, do której dołączył Blyth. Ridgway cieszył się na myśl o tej wyjątkowej wyprawie, choć wiedział, że kopiując pomysł Davida Johnstone’a, sprowokował wyścig między dwiema łodziami – wyścig, który chciał wygrać.

David Johnstone wraz z innym dziennikarzem, Johnem Hoare, wyruszyli 21 maja z południowego krańca Zatoki Chesapeake. Będąc w zasięgu Golsztromu, liczyli na dobry start do podróży przez Atlantyk.

Przygotowywanie łodzi i infekcja krwi, któremu uległ Ridgway, opóźniły wyprawę. W końcu 4 czerwca wypłynęli z przylądka Cod. Wiele tygodni zajęło im dotarcie do silnych, płynących na wschód prądów Golsztromu. Choć monotonia wiosłowania nużyła ich, to stanowili zgrany uzupełniający się zespół. Łączyła ich wojskowa satysfakcja z przewycięzania trudów. Po dziewięćdziesięciu dwóch dniach żeglugi dotarli do Inishmore, wyspy leżącej w archipelagu Aranów, niedaleko wybrzeży Galway w Irlandii.

Nikt nigdy więcej nie zobaczył ani Johnstona, ani Hoare’a; 4 września znaleźli się na kursie huraganu, a ich łódź wraz z pamiątkami Johnstona znaleziono na środku Atlantyku 14 października.

Być może Ridgway i Blyth mieli więcej szczęścia (jest to nieprzewidywalny, aczkolwiek bardzo istotny czynnik w przypadku morskich wypraw), ale z pewnością znaczenie miało też ich wojskowe przygotowanie do wyprawy. Udowodnili, że są i wytrzymali, i pełni determinacji.

Po powrocie dwaj żołnierze poznali smak sławy. Pojawiali się w telewizji, przemawiali, zaproszono ich na spotkanie z królową w pałacu Buckingham. Ridgway był zachwycony, gdyż w przeszłości podkochiwał się w monarchini, ale nie czuł się zbyt dobrze w roli celebryty. Podczas licznych przyjęć, uczt, pokazów i spotkań ze sławnymi ludźmi przytył 13 kilogramów i czuł się zagubiony w świecie socjety. Zrozumiał, że przepłynięcie Atlantyku było nagrodą samą w sobie. Pragnął nowych atrakcji, czegoś surowego i prawdziwego, co wyrwałoby go z kręgu sławy, którą uznawał za iluzję. Podróż Chicheстера

¹⁰ Nie był to pierwszy przypadek, gdy dwóch mężczyzn przepłynęło Atlantyk w łodzi napędzanej siłą wiosel. Pierwszy raz dokonali tego George Harbo i Frank Samuelson, rybacy norweskiego pochodzenia z New Jersey, płynąc 5,5-metrową łodzią typu dory z poszyciem klinkierowym (na zakładkę). Wypłynęli z Nowego Jorku 6 czerwca 1896 roku i 55 dni później dotarli na wyspę St Mary’s w archipelagu Scilly (przyp. aut.).

podsunęła mu rozwiązanie jego problemów. „Została jeszcze tylko samotna wyprawa z Wielkiej Brytanii dookoła świata bez zawijania do portów”.

Ridgway zaczął zastanawiać się nad próbą odbycia samotnego rejsu dookoła świata. Dopiero jednak dwa lata później, w 1969 roku, rozpoczął przygotowania. Ten 29-letni dowódca wojskowy, doświadczony żeglarz chciał najpierw spróbować swoich sił w regatach OSTAR w 1968 roku. Uznał, że wyścig ten będzie idealnym sprawdzianem przed wyprawą dookoła globu, którą zaplanował na następny rok.

W czerwcu 1967 roku Ridgway spotkał Davida Sandersa z firmy Westerly Marine, budowniczego jachtu z włókna szklanego o nazwie „Westerly 30”. Łódź była wyposażona w kil bliźniaczy – dwa krótkie kile umieszczone pod dnem kadłuba zamiast jednego długiego. Budując „Westerly”, poświęcono prędkość i stabilność na rzecz dostępu do płytszych wód. Była to doskonała łódź dla rodzin podróżujących wzdłuż wybrzeży Wielkiej Brytanii i wpływających do zatok i rzek. Kil bliźniaczy zapewniał utrzymanie poziomu łodzi przy odpływach. Sanders chciał jednak wypróbować swoją łódź na otwartym morzu, uważał bowiem, że tam również się sprawdzi. Prestiżowe regaty OSTAR stanowiłyby test jej możliwości. Pożyczył więc Ridgwayowi model pokazowy, by ten mógł poćwiczyć samotną żeglugę. Zobowiązał się także zwrócić do sponsorów o poręczenie na nową, przeznaczoną do wyścigu łódź „Westerly 30”, gdyby Ridgway uznał, że jest do tego odpowiednia.

Zgodnie z wymogami uczestnictwa w regatach OSTAR każda jednostka biorąca udział w wyścigu musiała przepłynąć 500 mil na morzu bez zawijania do portu. Pod koniec czerwca Ridgway wyruszył wypożyczonym jachtem z Plymouth w hrabstwie Devon do wyspy Fastnet Rock niedaleko południowego wybrzeża Irlandii, by następnie wrócić tą samą trasą. Trwający sześć dni rejs przebiegł pomyślnie. Choć Ridgway zmagiał się z niesprzyjającą aurą, to jednak utwierdził się w przekonaniu, że samotna wyprawa przez Atlantyk leży w zasięgu jego możliwości. Gdy wrócił, powiedział Sandersowi, że jest zadowolony z łodzi i chciałby otrzymać nową, wzmocnioną „Westerly 30” przed przyszłorocznym wyścigiem.

Żadne wzmocnienia nie mogły jednak zrekompenzować braku stabilności „Westerly 30” – niedopuszczalnego przy przeprawie przez Atlantyk, a tym bardziej przy okrążeniu kuli ziemskiej i zmaganiu się z falami Oceanu Południowego. Był to najbardziej chybiony wybór, jakiego mógł dokonać doświadczony żeglarz. Ridgway był jednak człowiekiem, który przepłynął Atlantyk w sześciometrowej łodzi, więc nikt nie śmiał mówić mu, co powinien, a czego nie powinien robić.

Rozdział 2

Bernard Moitessier urodził się w Hanoi w 1925 roku, kiedy Wietnam wciąż określany był mianem Indochin Francuskich¹¹. Dorastał w Sajgonie jako uprzywilejowany syn francuskiego biznesmena, ale nauczył się języka wietnamskiego i wrażliwości na kulturę Wschodu. Ta dychotomia wpływów sprawiła, że światowe ambicje i ascetyczny mistycyzm toczyły w nim wewnętrzną wojnę.

Sielskie dzieciństwo Moitessiera zostało brutalnie przerwane, gdy wojska japońskie zaatakowały Wietnam w 1940 roku. Jego rodzinę internowano. Po wycofaniu się Japończyków pod koniec II wojny światowej Moitessier służył na kanonierce, na której u boku francuskich sił zbrojnych walczył z komunistami z Viet Minh¹² o wpływy w Indochinach. Był to załęczek późniejszej wojny w Wietnamie.

Jako 27-latek opuścił ojczyznę: w Wietnamie toczyła się wojna, jego brat i najbliżsi znajomi nie żyli, więc nic go tam nie trzymało. Kupił łódź, którą nazwał „Marie Thérèse”, i skierował się na zachód, przepływając przez Zatokę Tajlandzką i Zatokę Bengalską. Nie miał jeszcze umiejętności nawigacyjnych, jego łódź osiadła więc na mieliźnie w archipelagu Czagos na środku Oceanu Indyjskiego. Trzy kolejne lata Moitessier spędził na Mauritiusie, gdzie dzięki pomocy i dotacjom udało mu się zbudować kecz, któremu nadał nazwę „Marie Thérèse II”. Dopłynął na niej na Karaiby, gdzie ponownie stracił łódź.

Dotarłszy do brzegów Trynidadu, przez krótki czas rozważał desperacki pomysł zbudowania łodzi z drewna odpadowego i papieru impregnowanego smołą. Za radą norweskiego konsula w Trynidadzie – starego „hornowca” – popłynął jednak do Europy, której mieszkańcy byli bogatsi niż ludność na Antylach. Konsul znalazł mu koję na pokładzie niewielkiego zbiornikowca, na którym Moitessier dotarł do Hamburga, a następnie do Francji. Na kanwie swoich wczesnych trudnych czasów napisał książkę pod wymownym tytułem *Vegabond des mers du sud*¹³, która została wydana w języku angielskim pod bardziej prozaicznym tytułem, wskazującym ostateczny cel podróży: *Sailing to the Reefs*¹⁴.

We Francji publikacja Moitessiera stała się bestsellerem, jej autora zaś zaczęto traktować w środowisku żeglarzy po królewsku. Moitessier ożenił się, przekroczył magiczny próg sławy i sukcesu i zyskał wielu przyjaciół. Francuski projektant statków, Jean Knocker, zaferował mu nieodpłatnie projekt następnej łodzi, natomiast Jean Fricaud, biznesmen oraz żeglarz-amator, zaproponował, że zbuduje ją ze stali w swojej fabryce kotłów po uiszczeniu ceny blachy stalowej użytej do jej konstrukcji. Knocker jako projektant łodzi cieszył się dobrą opinią, Moitessierowi zaś po dwukrotnym osadzeniu łodzi na mieliźnie spodobała się idea posiadania łodzi o stalowej konstrukcji.

Nowy jacht miał prawie 12 metrów długości, ozaglowanie typu kecz i długi bukszpryt. Dziś zostałyby uznany za jednostkę przestarzałą i niemodną, ale kiedy wodowano go w 1961 roku, był idealnym jachtem turystycznym przystosowanym do odbywania podróży transoceanicznych. Moitessier ochrzcił swój jacht „Joshua” na cześć Slocuma – starego kapitana, który niegdyś samotnie opłynął świat. Mocny kadłub był prymitywnie wyposażony:

¹¹ Dawna kolonia francuska (od połowy XIX w.) na Półwyspie Indochińskim, obejmująca tereny obecnego Wietnamu, Laosu oraz Kambodży. Francja uznała niepodległość tych państw w 1954 roku (przyp. tłum.).

¹² Liga na Rzecz Niepodległości Wietnamu (przyp. tłum.).

¹³ „Włóczęga mórz południowych” (przyp. tłum.).

¹⁴ „Żeglowanie do raf”; żadna z wymienionych książek nie została przetłumaczona na język polski (przyp. tłum.).

jako maszty zamontowano słupy telefoniczne, a drut ocynkowany pozyskany z firmy telefonicznej posłużył do wykonania takielunku. Łódź była jednak mocna jak lodołamacz. Po dwóch sezonach rejsów z Marsylii „Joshua” jako łodzią szkoleniową Moitessier wraz z żoną Françoise popłynęli do Polinezji. Dotarli przez Atlantyk do Karaibów, a stamtąd przez Kanał Panamski trafili na Ocean Spokojny.

„Joshua” okazał się idealną łodzią dalekomorską. Jej surowy, lecz jednocześnie mocny takielunek, ciężar, długi kil i kształt kadłuba sprawiały, że zachowywała się stabilnie podczas prowadzenia, dawała się łatwo sterować samosterem, poruszała się płynnie, a podróż na niej należała do przyjemnych.

Françoise miała troje dzieci z poprzedniego małżeństwa. Zostały one we Francji z jej rodzicami, gdyż tam chodziły do szkoły. Bernard i Françoise obiecali dzieciom, że postarają się wrócić jak najszybciej, ale z Polinezji musieliby płynąć dalej na zachód i okrążyć glob szlakami handlowymi, co wiązało się ze spędzeniem roku na morzu, a następnie powrotem do Francji przez Morze Czerwone i Kanał Sueski. Kiedy jednak dopłynęli do Tahiti, a Françoise coraz bardziej tęskniła za dziećmi, Moitessier wytyczył inną, krótszą drogę do domu. Zaproponował, by skierować „Joshuę” na Ocean Południowy, skręcić na wschód i po znalezieniu się na szlaku kliperów płynąć bez zatrzymywania się wprost do Europy przez Ryczące Czterdziestki, mijając po drodze przylądek Horn. Zajęłoby to cztery miesiące, a nie rok – jak wcześniej zaplanowana trasa. Moitessier przekonał żonę, że jeżeli „Joshua” okaże się łodzią wystarczająco mocną i bezpieczną – a oboje uważali, że tak właśnie będzie – ta decyzja będzie najrozsądniejsza. Chociaż Moitessier ostrzegł żonę przed trudnymi warunkami, na jakie narażą się, wybierając tę trasę, Françoise nie mogła wiedzieć, co ich czeka. Jak się okazało, także sam Moitessier do końca tego nie wiedział.

Wyłynęli z Tahiti 23 listopada 1965 roku. Ich wyprawa miała na stałe wpisać się w historię żeglarstwa. Po upływie kilkunastu dni, 13 grudnia, gdy byli na czterdziestym czwartym stopniu szerokości geograficznej, czyli na najdalej wysuniętych peryferiach Oceanu Południowego, wskazówka barometru zaczęła gwałtownie spadać, a wiatr z północnego zachodu zyskiwał na siłę. Do godziny 6.00 następnego ranka sunęli pod gołymi masztami (wszystkie żagle były zwinięte) pchani przez prawdziwy sztorm: 40–50 węzłów. Ciśnienie wciąż jednak spadało, a siła wiatrów się wzmagala. Samoster został pokonany przez żywioł i nie mógł już utrzymywać rufy prosto, niezależnie od kierunku wiatru i prądów morskich, został więc odłączony, a statecznik zniesiony pod pokład. Od tamtego momentu do końca sztormu łódź była sterowana ręcznie.

Moitessierowi wydawało się, że doskonale wie, jak postępować w takich warunkach. Przed opuszczeniem Tahiti spotkał się z amerykańskim żeglarzem Williamem Albertem Robinsonem, który wcześniej pod nagimi masztami przepłynął swoją 21-metrową brygantyną „Varua” te same wody, borykając się z podobnymi warunkami atmosferycznymi, które w swojej książce „Na wielki ocean południowy” nazwał „sztormem ostatecznym”. Robinson zastosował podczas sztormu znaną technikę ciągnięcia lin holowniczych z kotwicami lub balastem za rufą, by spowolnić jacht popychany przez wiatr i prądy morskie. Miało to zapobiec sytuacji, w której jednostka będzie płynąć zbyt szybko, wymknie się spod kontroli i ustawi burtą do wiatru i fali, co może doprowadzić do jej przewrócenia. Technika ta pomogła Robinsonowi. Moitessier przeczytał książkę Robinsona oraz inną „Wystarczy raz”, Milesa Smeetona. Ta druga pozycja stanowi ekscytującą, a nawet zabawną relację z dwóch wypraw

autora, które zakończyły się wywróceniem jego jachtu „Tzu Hang” na Oceanie Południowym, na zachód od przylądka Horn. Wszyscy żeglarze wybierający się na południowe wody i wielu domowych entuzjastów morskich wojaży przeczytało obie publikacje będące klasyką literatury żeglarskiej, mając nadzieję, że nigdy nie doświadczą opisywanych w nich warunków na morzu i dowiedzą się, co mogłoby ich ocalić, gdyby jednak tak się stało. Smeeton miał dwie liny holownicze, ale nie powstrzymały one „Tzu Hang” przed zanurzeniem dziobu w morską toń, gdy gigantyczna fala uniosła rufę i przewróciła jacht, łamiąc oba maszty i odrywając pokładówkę, czego skutkiem była ogromna dziura w pokładzie. W swojej książce Smeeton zastanawiał się, czy jakiegokolwiek techniki bądź środki ostrożności mogły w takiej sytuacji zapobiec przewróceniu się „Tzu Hang”, ale jako żeglarz skrupulatnie wypełniał procedury. Smeeton na poczekaniu zbudował krótki maszt z desek pokładowych, dzięki czemu jego jacht „Tzu Hang” dotarł do miasta Valparaiso w Chile. Tam Smeeton i jego żona Beryl spędzili prawie rok, starając się naprawić łódź, następnie popłynęli na południe w kierunku przylądka Horn, gdzie sztorm ponownie przewrócił ich łódź, powodując mniej więcej te same szkody.

Moitessier przygotował się do spowolnienia swego jachtu. Wkrótce pięć grubych lin o długości 16-55 sążni (29-100 metrów) ciągnęło się za łodzią. Trzy liny zostały obciążone dwiema lub trzema 18-kilogramowymi bryłami hutniczej surówki. Czwarta lina ciągnęła dużą siatkę służącą za dryfkotwę, piąta zaś nie miała żadnego balastu i płynęła luźno za jachtem. Całe to obciążenie z pewnością spowalniało „Joshuę”, a załamujące się fale szalały po pokładzie. Łódź wówczas zdawała się zatrzymywać lub płynąć wstecz.

Moitessier kierował za pomocą niewielkiego koła sterowego znajdującego się w środku łodzi pod lukiem w kształcie kopuły, który zmontował w Tahiti z metalowej umywalki. Dzięki okienkom z pleksiglasu mógł widzieć, co się dzieje dookoła i jednocześnie nie narażać się na zamoczenie. Wraz z Françoise sterowali na zmianę, ale wleczone za łodzią liny spowalniały reakcje kadłuba na ruchy steru, utrzymanie właściwego kursu przychodziło im więc z trudem i wymagało wzmożonej koncentracji. W tym ekstremalnym przypadku „właściwy kurs” oznaczał utrzymanie rufy – najbardziej wytrzymałej części łodzi – w stałej pozycji wobec olbrzymich fal. Małżonkowie nie mogli już poruszać się swobodnie po jachcie, a jedynie czołgać się, trzymając się poręczy. Moitessier kurczowo ścisnął ster, Françoise zaś schroniła się w koi. Spożywanie posiłków nie wchodziło w grę, jeśli nie liczyć drobnych rzeczy, które można było chwycić jedną ręką.

Tak minął kolejny dzień, kolejna noc, a po niej kolejny poranek. Ciśnienie wciąż gwałtownie spadało, a sztorm się wzmacniał. Fale rosły z każdą minutą, odległości między podstawą fal a ich grzbietem dorównywały ośmiopiętrowym budynkom. Przemieszczały się coraz szybciej i niosły ze sobą „Joshuę”. Moitessier był przekonany, że mimo wszystkich przygotowań i wiedzy jacht za chwilę utonie.

Nagle zdał sobie sprawę z bolesnej prawdy: być może „Joshua” był idealną łodzią na szlaki handlowe, ale nie nadawał się na wody Oceanu Południowego, zwłaszcza podczas takiego sztormu, jaki szalał w tamtym czasie. Nadchodziła nieunikniona katastrofa. Umysł Moitessiera znów zaczęła nurtować myśl, że „Joshua” nie był w stanie dotrzeć do miejsc, do których dopływały inne statki – dobre, ale nie lepsze, niż jego własny. W tak dramatycznym momencie, mając świadomość, że jego łódź za chwilę pójdzie na dno, przypomniał sobie o innym jachcie i książce innego żeglarza. Był nim Argentyńczyk Vito Dumas, który samotnie

opłynął świat w latach 1942–43 na „Legh II” – szpicgacie z ożaglowaniem typu kecz, który kształtem przypominał „Joshua”, lecz był znacznie mniejszy (9 metrów długości). Książka Dumasa *Alone Through the Roaring Forties*¹⁵ – kolejna pozycja zaliczana do klasyki literatury żeglarskiej – opisywała wojaże po Oceanie Południowym. Moitessier pamiętał, że Dumas miał zawsze, bez względu na warunki atmosferyczne, rozwinięty przynajmniej fok, a więc nawet przy najgroźniejszych sztormach takich jak ten mógł płynąć z dużą prędkością, nie zwalniając.

Wtedy „Joshua” złapał falę: nie dokładnie na rufę, lecz pod kątem i, nie zważając na liny oraz obciążenie dryfujące za łodzią, został poniesiony przez fale ze znaczną prędkością. Jacht jednak nie przewrócił się ani nie zanurzył dziobu w wodę. Wiatr uniósł go ponad grzbiet fali tak, że łódź zaczęła sunąć po morzu niczym narty wodne. Fala przeszła pod łodzią, nie uszkadzając jej, a Moitessier odkrył sekret Vito Dumasa.

– Szybko! – krzyknął do Françoise. – Przytrzymaj rumpel przez dwie sekundy!

Chwycił za swój opinel – mały francuski scyzoryk z drewnianą rączką i stalowym ostrzem, które zawsze było idealnie naostrzone – wszedł na pokład i szybko poodcinał wszystkie ciągnięte za statkiem liny.

Gdy wrócił do steru, od razu zauważył różnicę: „Joshua” nie był już tak powolny. Przestał być łatwym celem, któremu groziło pochłonięcie przez wody – mknął teraz dumnie pośród fal. Moitessier prowadził łódź z wiatrem, jak wcześniej, ale w ostatniej chwili przed zbliżaniem się kolejnych fal lekko odkręcał ster, by wpływać na nie pod kątem 15–20 stopni. Wiatr uderzał w burtę łodzi, lekko ją unosząc, dzięki czemu jacht sunął po grzbietach fal. Prędkość umożliwiła sterowi większą kontrolę nad łodzią i ta od razu reagowała na ruchy rumpla, a Moitessier ustawiał rufę z wiatrem, pozostawiając fale za łodzią. Siła fal została zredukowana przez prędkość „Joshui”. Ich grzbiety kornie kłaniały się rufie jachtu.

Sztorm trwał sześć dni i sześć nocy. Bernard Moitessier skutecznie przeprowadził swoją łódź przez rozszalały ocean i przez sześć dni nauczył się więcej o sterowaniu niż wielu żeglarzy przez całe życie. Podróż w ciągu tygodnia zmieniła go w mistrza żeglugi. Był człowiekiem, który przetrwał piekło, borykając się z koszmarami wszystkich żeglarzy.

Cztery miesiące później państwo Moitessier rzucili kotwicę w Alicante w Hiszpanii. Był to ich pierwszy postój – prawie 23 000 kilometrów od Tahiti. Chcieli szybko wrócić do domu, tęsknili za dziećmi, ale przy okazji, odbywając najdłuższą w tamtych czasach podróż jachtem bez postojów, ustanowili światowy rekord szybkości pokonania najtrudniejszej trasy: wokół przylądka Horn.

Moitessier od razu napisał drugą książkę na temat tej podróży. Nosiła tytuł „Pod żaglami wokół przylądka Horn: non stop 14 216 mil morskich”¹⁶ i została wydana we Francji przy okazji pierwszych targów żeglarskich Salon Nautique de Paris. Książka odniosła ogromny sukces. We Francji, gdzie żeglarze długodystansowi cieszą się uznaniem i są uważani za gwiazdy świata sportu – jak Michael Jordan w Stanach Zjednoczonych – Moitessier został bohaterem narodowym. Obsypano go nagrodami. W Anglii nad „metodą

¹⁵ Książka nie została (jeszcze) wydana w języku polskim. Tytuł oznacza dosłownie: Samotnie przez Ryczące Czterdziestki (przyp. tłum.).

¹⁶ *Cap Horn à la voile : 14216 miles sans es cale*. Z francuskiego przełożył Julian Czerwiński, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1971. (przyp. tłum.).

Moitessiera” dyskutowano na forum poświęconym taktyce żeglowania podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych, zorganizowanym przez czasopismo „Yachting World”. Jego poczynania potraktowano wtedy za „dość zaskakujące”. Przed końcem 1966 roku Moitessier był już znany na całym świecie. Nie był jednak szczęśliwy. Zdał sobie bowiem sprawę, że napisał książkę pośpiesznie, bez należytej staranności, by zdążyć na Salon Nautique i nagłośnić własny wyczyn. Później stwierdził, że w jego mniemaniu popełnił przestępstwo. Nie znał pojęcia umiaru. Jego książki zostały napisane z brakiem powściągliwości w wyrażaniu uwielbienia dla morza oraz z ujmą dla wyczucia stylu. Gdy był szczęśliwy, wręcz upajał się tym uczuciem, lecz kiedy nie był...

Październik ('67) był przygnębiający. Otulony absolutną ciszą, wessany przez wewnętrzną pustkę, zapadłem się w otchłań.... Czulem, jak szaleństwo przepętnia moje ciało, czai się niczym ohydna bestia. Zaczęłem zastanawiać się, o czym w godzinie śmierci myśli człowiek, który połknął śmiertelną dawkę trucizny.

Moitessier tak opisał swoje wrażenia. Wydawało się, że po tej niezwyklej wyprawie i zdobyciu sławy doświadczał stanów maniakalno-depresyjnych i wyraźnego spadku formy. Uwolnił się od tego stanu z typową dla siebie intensywnością i szybko powrócił do stratosfery.

Musiałem być wtedy na skraju samobójstwa... Lecz olśniło mnie: znalazłem sposób na odkupienie swoich grzechów. Skoro uważałem się za zdrajcę z powodu napisania tej okropnej książki, musiałem napisać kolejną, by zmazać wstyd za pierwszą i uwolnić się od klątwy ciężącej na mojej piersi.

Nowy, niezapisany jeszcze dziennik z nowej podróży... ogromny postęp...

Pijany radością, pełen energii, czulem, że wzlatuję aż do gwiazd. Rękoma i sercem obejmowałem to genialne rozwiązanie – było tak jasne, tak oczywiste i tak wielkie, że przekraczało granice umysłu: podróż dookoła świata bez przystanków!... I tym razem miałem wyruszyć na wielką bitwę mego życia samotnie.

Moitessier nie wspomina w swojej książce Chicheстера, ale jego pomysł samotnej żeglugi dookoła świata przyszedł mu do głowy mniej więcej pod koniec 1967 roku. W maju tego roku Chichester wrócił ze swojej wyprawy.

