



## 22

W 1842 roku amerykański oficer marynarki wojennej Matthew Fontaine Maury został kierownikiem Składnicy Map i Dokumentów US Navy. Gromadził i porównywał dane dotyczące obserwacji pogodowych pochodzących z dzienników kapitańskich. Przeczesał nie tylko dzienniki pokładowe okrętów wojennych, ale także zapiski kapitanów jednostek marynarki handlowej. Odkrył prawdziwy skarb.

Na początku XIX wieku statki wielorybnicze (w ogromnej większości jednostki amerykańskie wychodzące w morze z portów Nantucket oraz New Bedford) zapuszczały się w każdy możliwy zakątek świata. Gdy w dotychczas penetrowanych rejonach zaczęło ubywać wielorybów, kapitanowie skierowali swoje ogromne i niezgrabne statki ku niebezpiecznym rejonom Arktyki i Antarktyki, stając się *de facto* odkrywcami badającymi nieznaną wodę. Odwagą nie ustępowali badaczom pokroju Cooka, lecz zamiast sławy czekały ich jedynie łupy, po które wypływali. Kapitanowie statków wykorzystywanych do polowań na wieloryby i foki sporządzali notatki, pomiary, mapy, rysunki oraz obrazy nowo odkrytych terytoriów. W czasie wyprawy trwającej trzy lub cztery lata każdego dnia skrupulatnie zapisywali wszelkie obserwacje warunków pogodowych: „Cały dzień sywał śnieg i wiały silne wiatry zachodnie, uspokoiło się po południu. Morze ucichło – krótki rozbieg na zawietrznym brzegu Point Barrow. Wieczorem mgła, ciepła bryza od lądu na południu. Tak kończy się dzisiejszy dzień”.

Maury wraz ze swoim zespołem zgromadził tysiące tego typu opisów, po czym stworzył z nich mapy wiatrów i prądów morskich wraz

z objaśnieniami i optymalnymi szlakami żeglugi. Po raz pierwszy żeglarze mieli do dyspozycji mapy mórz, na które płynęli. Dotychczas posilkowali się jedynie ustnymi opisami, przekazywanymi przez starszych i bardziej doświadczonych żeglarzy.

Prace Maury'ego stanowiły pierwowzór map nawigacyjnych i locji znajdujących się obecnie na każdym statku. Dziś żeglarze w każdej chwili mają do dyspozycji aktualne prognozy pogody, ale w czasach wyścigu Golden Globe wiadomości o pogodzie i stanie morza, na które może trafić statek lub jacht, zdobywało się głównie na podstawie map nawigacyjnych.

Mapy morskie stanowią wizualne przeciwieństwo map lądowych: obszar lądu jest na nich pusty, za to na morzach znaleźć można ogrom informacji. Oceany podzielone są siatką, na której 1 kwadrat równy jest 5 stopniom szerokości geograficznej i 5 stopniom długości geograficznej (przy równiku kwadrat taki ma 300 x 300 mil, wymiary maleją wraz ze zbliżaniem się do północnego i południowego bieguna), a każdy z nich oznaczony jest różą wiatrów, podającą średnią siłę wiatrów, ich kierunki i procent szans na ich wystąpienie. Mapy pokazują też prawdopodobne pozycje gór lodowych, ścieżki tropikalnych cyklonów i niżów polarnych, ciśnienie atmosferyczne, kierunki prądów morskich, temperaturę powietrza i morza, deklinację magnetyczną oraz szlaki dla statków o małej i pełnej mocy. Istnieją mapy morskie zawierające dane dla każdego morza i oceanu na każdy miesiąc w roku. Stanowią one niezbędną pomoc dla każdego nawigatora, każdej firmy transportowej czy dla samotnego żeglarza starającego się wytyczyć optymalny kurs przez ocean.

Dzięki mapie morskiej żeglarz przebywający w styczniu na środku Oceanu Południowego, zmierzając do przylądka Horn, wie, czego się spodziewać w obszarze każdego kwadratu na siatce mapy.

Mapy bywają też źródłem rozczarowań i frustracji. Informacje podawane na nich to średnie statystyczne wyliczone na podstawie milionów obserwacji, w związku z czym w rzeczywistości pogoda w konkretnym miejscu może się drastycznie różnić od wszelkich prognoz.

Przez cały grudzień 1968 roku Robin Knox-Johnston napotykał na Oceanie Południowym wiatry zupełnie niezgodne z wszelkimi oczekiwaniami i pomimo krótkiej przerwy na święta okres ten okazał się najbardziej frustrującym i niespokojnym etapem całego rejsu. W miej-

scach, w których mapy i wszelkie opisy szlaków gwarantowały słynne zachodnie wiatry „ryczących czterdziestek”, żeglarz napotykał wiejące tygodniami wiatry wschodnie, spowalniające, a nawet zatrzymujące „Suhaili”. Walcząc z niekorzystnymi wiatrami, Knox-Johnston wciąż miał przecucie, że tuż za nim podąża „Francuz”, który z dnia na dzień jest coraz bliżej, gdyż z pewnością płynie z wiatrem – w sprzyjających warunkach, „reklamowanych” przez locję i mapy morskie. Ta myśl doprowadzała go do szału i sprawiała, że brytyjska krew płynąca w jego żyłach zaczynała się gotować. Wychodziła z niego wtedy najszczerza ksenofobia angielskiego uczniaka:

*9 grudnia 1968 r. (...) co za cholerny pech, trudno się pogodzić ze wschodnimi wiatrami na obszarze słynącym z wiatrów zachodnich. (...) Jeżeli „żabojady” mają wygrać – to trudno, dlaczego jednak oprócz porażki przeznaczone mi są jeszcze tortury. Nawet Chińczycy nie wymyśliliby bardziej powolnej i skuteczniejszej metody zadawania męczarni.*

*10 grudnia 1868 r. Nadal bez zmian. Nie mogę tego pojąć. (...) Gdybym tak postanowił zawrócić do Nowej Zelandii, pewnie wiatry zaczęłyby wiać z zachodu!*

*29 grudnia 1968 r. (...) Mam tego wszystkiego dość! Trzeba od nowa napisać locję! (...)*

*30 grudnia 1968 r. (...) Halsuję na północ lub południe, zupełnie nie posuwając się naprzód, a założę się, że gdzieś na zachód i zapewne niedaleko Francuz ma piękne zachodnie wiatry<sup>56</sup>.*

W roli żeglarza, który jako pierwszy okrążył świat solo i non stop, Knox-Johnston nie wyobrażał sobie kogoś innego niż Anglika, dlatego też widmo „Francuza” siedzącego mu na ogonie i płynącego w sprzyjających warunkach było w tym przypadku bardzo korzystne. Od czasu opuszczenia Nowej Zelandii i rozmowy z Bruce’em Maxwellem, który powiedział mu o pozycji i tempie Moitessiera, w dzienniku Knox-Johnstona często pojawiały się słowa świadczące o tym, że ciężko pracuje, by utrzymać prowadzenie. Prawdopodobnie nie starałby się tak bardzo, gdyby nie rozmowa z Maxwellem.

---

<sup>56</sup> Robin Knox-Johnston, *Mój własny świat*, s. 154, 155, 174, 176.

Halsował na przemian na północny i południowy wschód (zależnie od tego, który hals był w danym momencie korzystniejszy), przeciwne wiatry spychały go na północ od 40 równoleżnika. Gdy spał, dręczyły go koszmary – okazywało się w nich, że obecny rejs to jedynie kwalifikacje do prawdziwego wyścigu, który miał się rozpocząć, gdy wszyscy dotrą do Anglii. Kiedy znalazł się już na 37 stopniu szerokości południowej, zirykowany zmienił kurs na południowy, a nawet lekko południowo-zachodni. Płynął tak przez trzy dni, aż nareszcie złapał w żagle upragniony wiatr zachodni. Doszedł do wniosku, że zapuścił się za daleko na północ, powinien był zmienić kurs na południe dużo wcześniej, a przez swój błąd stracił 10 dni. Przez resztę grudnia starał się płynąć w pobliżu 48 stopnia szerokości południowej. Szlak ten niemal pokrywał się z wyznaczoną na mapie nawigacyjnej linią oznaczającą obszar występowania gór lodowych. Knox-Johnston był zdania, że stracił zbyt wiele czasu i musi zaryzykować.

Na południowej półkuli był teraz środek lata, ale warunki pogodowe wciąż mu nie sprzyjały. Sztormy i szkwały gradowe nękały „Suhaili” regularnie. Fale rzucały jachtem i jego skiperem po wzburzonym oceanie. Woda nieustannie wlewała się przez zamknięte luki i szczeliny między krawędziami kabiny, a Knox-Johnston żył i spał cały czas otoczony wodą i wilgocią. Tropiki, za którymi tak tęsknił, wydawały mu się teraz odległe o tysiące mil. Przeczytał już wszystkie znajdujące się na jachcie powieści, teraz więc, kładąc się do przemoczonego śpiwora, usiłował przebrnąć przez *Dzieje filozofii Zachodu* Bertranda Russella<sup>57</sup>.

W pierwszych dniach stycznia obrał jeszcze bardziej wyraźny kurs na południe, wpływając na obszar „wyjących pięćdziesiątek”. Tam rozpoczął ostatni etap podróży w stronę przylądka Horn, położonego 1500 mil dalej, na 56 stopniu szerokości południowej. Zbliżając się do Ameryki Południowej, napotkał warunki pogodowe typowe dla przylądka Horn: przesuwające się na wschód nize, które przechodząc wywoływały sztormowe wiatry ze zmiennych kierunków, olbrzymie łamiące się fale i wyraźny spadek temperatury. Anglik miał na pokładzie grzejnik, ale przestał z niego korzystać 13 grudnia – uznał, że zużywa za dużo nafty. W kabinie porozwieszane były mokre ubrania, a Knox-Johnston, chcąc się ogrzać, faszerował się kawą, nikotyną i whisky.

---

<sup>57</sup> Taki tytuł ma polskie wydanie z roku 2000. W wydaniu z 2012 roku tytuł brzmi *Dzieje zachodniej filozofii*, Wydawnictwo Aletheia (przyp. wyd.).

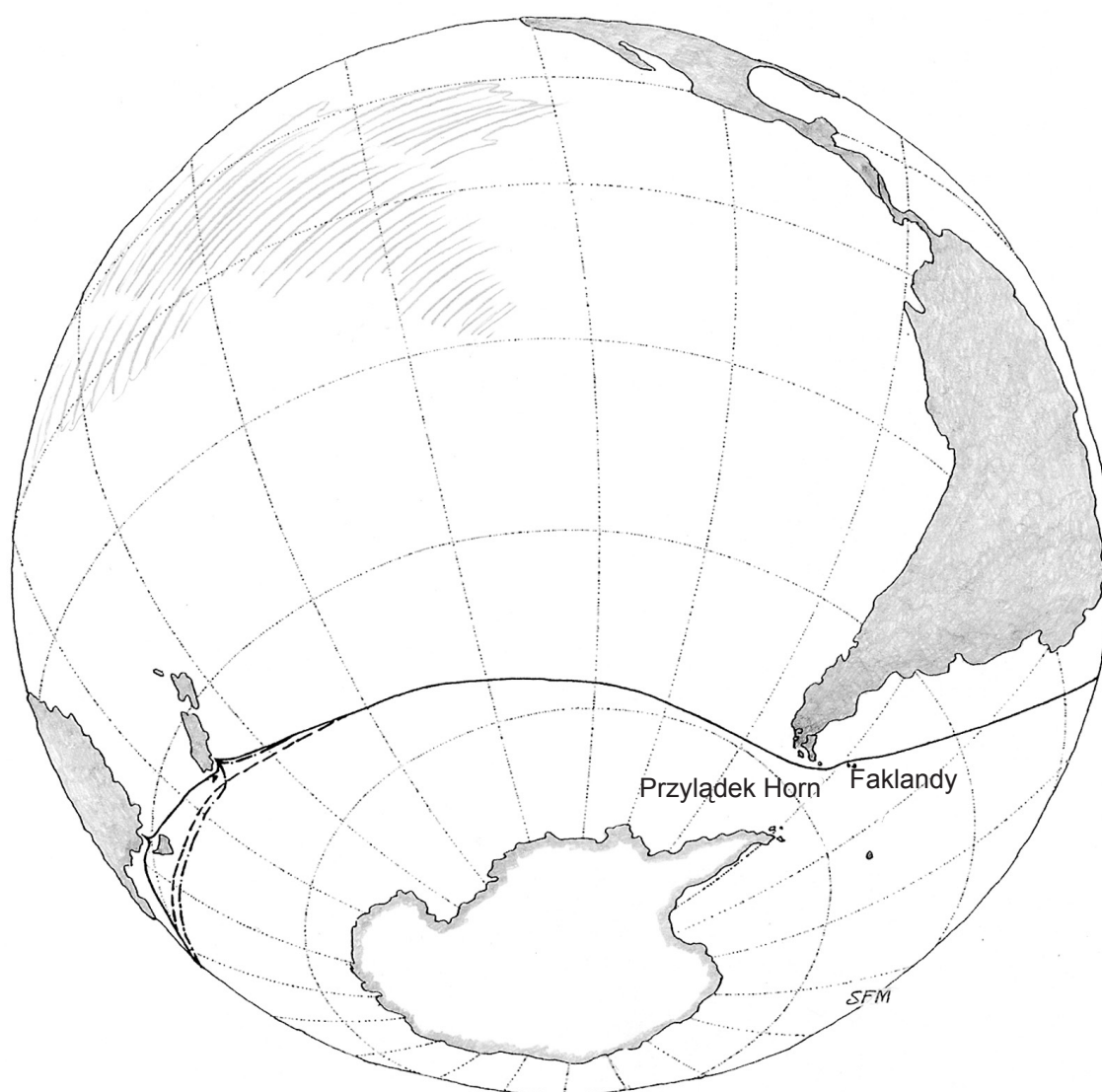
Wczesnym rankiem 10 stycznia obudziło go silne kołysanie. Jacht zszedł z kursu i gwałtownie wyostrzył do wiatru. Gdy żeglarz wszedł na pokład, zobaczył, że grotżagiel był rozerwany wzdłuż jednego ze szwów. Zszywanie zajęłoby kilka godzin, ale Knox-Johnston przypomniał sobie, że ma ze sobą starszy grot – niezwłocznie postawił go w miejsce uszkodzonego. Starszy żagiel nie wyglądał wcale źle w porównaniu z postrzępionym i zniszczonym „nowym”. Później, gdy żeglarz przygotowywał sobie śniadanie, jacht gwałtownie się przechylił i gorąca owsianka wylała się żeglarzowi na rękę. W miejscu poparzenia pojawiły się spore bąble, które szybko popękały, gdy Knox-Johnston zajmował się żaglami. Rany były teraz wystawione na działanie słonej morskiej wody.

Wilgoć i morska woda poważnie nadwyrężyły radio Marconi. Nadal odbierało sygnały, ale nadawanie nie było możliwe. Knox-Johnston codziennie starał się nawiązać łączność z odbieranymi radiostacjami, ale nikt nie był w stanie go usłyszeć. Brytyjskie gazety podały, iż miał dotrzeć do przylądka Horn w okolicach 12 stycznia, ale nie dawał znaku życia od czasu, gdy 21 listopada opuścił Otago. Z *Głosu Ameryki* Knox-Johnston dowiedział się, że chilijska marynarka poszukiwała „uszkodzonego” kecza płynącego ku przylądkowi Horn.

W niedzielę 12 stycznia gazeta „Sunday Mirror” – sponsor Knox-Johnstona, podała optymistyczną informację, według której Anglik opłynął już Horn i kierował się w stronę północnego Atlantyku. Radiostacja z Falklandów czekała na sygnały z „Suhaili”, a „Sunday Times” spekulował, że Knox-Johnston być może nadal jest na Pacyfiku i najgorsze jeszcze przed nim. W dniu, w którym ukazał się artykuł, Anglik był jeszcze 480 mil przed przylądkiem Horn z boleśnie porozrywaniem bąblami na oparzonej dłoni.

W poniedziałek Knox-Johnston zauważył, że sztag kliwra się rozplata a poszczególne druty przerywają. Przy podmuchach wiatru wiejącego z prędkością 40 węzłów i więcej, z kluczami nasadowymi w obu rękach i trzymając się „na rzesach”, wczołgał się na bukszpryt, podczas gdy jacht przebijał się przez fale. Udało mu się odkręcić sztag i ponownie postawić żagiel. Kliwer trzymał się teraz tylko na stropiku i liklinie.

We wtorek pięta bomu grota znów się popsuła. Ułamał się metalowy odlew przyśrubowany do zaczepu na grotmaszcie. Awaryjnie postawiony kliwer miotał się luźno i poszarpał się na dolnym liku. Knox-Johnston przeczołgał się na dziób i wzmocnił go kilkoma szwami.



Data opłynięcia przylądka Horn:  
Robin Knox-Johnston 17 stycznia 1969  
Bernard Moitessier 5 lutego 1969  
Nigel Tetley 18 marca 1969

### *Trasa przez Ocean Spokojny*

W środę żeglarz naprawił okucie, stosując prymitywne, ale błyskotliwe rozwiązanie – wyjął kawał blachy z zepsutego samosteru i przymocował jeden jej koniec do przedniej części bomu, a drugi do grotmasztu. Następnie wzmocnił zaimprovizowaną konstrukcję, owijając ją włóknem szklanym i dodatkowo okręcając liną zawiązaną w dwa sploty tureckie (jeszcze bardziej wytrzymałe niż włókno szklane). Gdy skończył naprawy, wiatr się wzmógł, a fale zaczęły się załamywać nad jachtem. Knox-Johnston znajdował się 200 mil od przylądka Horn.

W czwartek nadciągnął kolejny niż, a razem z nim wiatry wiejące z prędkością 50 węzłów. Knox-Johnston musiał zajmować się żaglami podczas gradobicia, które nie dawało chwili wytchnienia jego obolałej, poparzonej dłoni.

Wczesnym rankiem w piątek 17 stycznia 15 mil na południe dostrzegł pierwszy zwiastun przylądka Horn – wyspy Diego Ramírez. Kilka godzin później zza północnego horyzontu wyłonił się zarys południowego pasma Andów. Dzień był deszczowy, ale między szkwałami od czasu do czasu się przejaśniało. Knox-Johnston widział wtedy łańcuchy górskie pokryte czapami lodu i rozmyślał o skali swojej wyprawy oraz o ostatniej prostej, która dzielić go będzie od domu, gdy tylko przebrnie przez ten przedostatni i najważniejszy etap na trasie wyścigu. W ciągu dnia zimny wiatr zmienił kierunek z zachodnio-północno-zachodniego na zachodni. Po południu wiało już coraz słabiej, a wieczorem prędkość wiatru zmalała do 5 węzłów.

O godzinie 19.00 nad jachtem przeszedł krótki deszczowy szkwał, a gdy się rozjaśniło, na północy wyraźnie widniał już przylądek Horn (tak naprawdę nie jest to przylądek, lecz mała wyspa o profilu Sfinksa oraz wyłądzie znacznie mniej imponującym niż Skąta Gibraltarska). „Suhaili” był już po drugiej stronie.

„Hurraaa!!!” – napisał Knox-Johnston w swoim dzienniku. Z tej okazji postanowił się napić i zjeść keks, który przez 7 miesięcy czekał zapakowany w folię i schowany w specjalnym pudełku. Ciasto wciąż było w idealnym stanie. W pudełku żeglarz znalazł też stronę z „Sunday Times”. Znów miał coś do czytania.