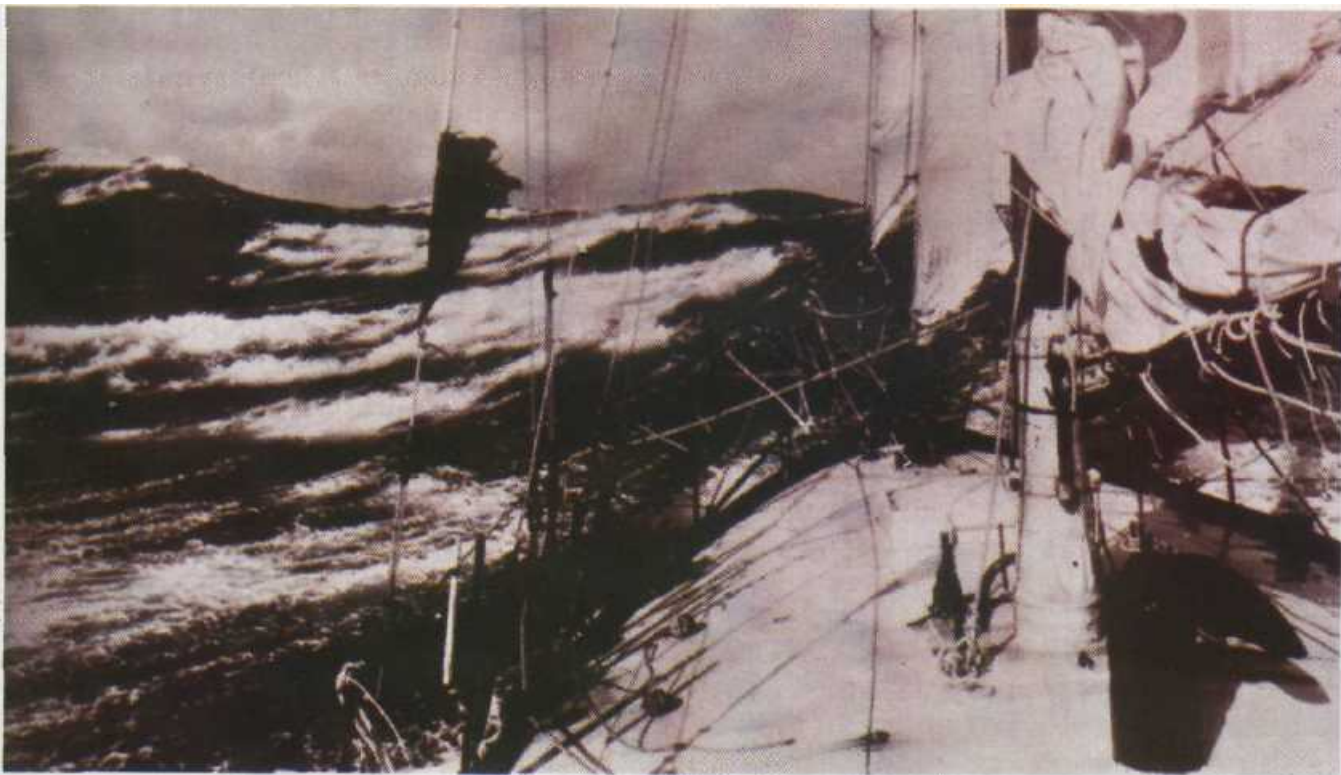


THE GOLDEN GLOBE

Mija właśnie 30. rocznica zakończenia pierwszych regat wokółziemskich. W roku 1968 pięciu żeglarzy przygotowywało się do wypłynięcia w rejs dookoła świata bez zawijania do portu. Do akcji włączyła się poczytna gazeta brytyjska „The Sunday Times”. Powołano komitet organizacyjny regat pod przewodnictwem będącego u szczytu sławy Sir Francisa Chicheстера i maszyna poszła w ruch... Ufundowano dwie nagrody: The Golden Globe - dla żeglarza, który jako pierwszy opłynie świat bez zawijania do portu oraz drugą, finansową, w wysokości pięciu tysięcy funtów dla tego, który wokółziemską trasę pokona w najkrótszym czasie.

Marek Słodownik



Regulamin stanowił, że należy wystartować z dowolnego portu na Wyspach Brytyjskich usytuowanego powyżej 40 stopnia szerokości geograficznej północnej w okresie od czerwca do końca października. Rejs należało zakończyć w tym samym porcie, a świat trzeba było opłynąć trasą wokół trzech przylądków: Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn bez zawijania do portów. Nie wolno było korzystać z pomocy z zewnątrz.

W szranki stanęło ostatecznie dziewięciu zawodników, zatem uznać można, że wysiłki promocyjne przyniosły skutek. John Ridgway, angielski oficer pierwowzorów jednostek znanych później jako siły szybkiego reagowania, komandos wstawiony pokonaniem północnego Atlantyku na wiosłach, wyruszył jako pierwszy 1 czerwca. Jego jacht to *ENGLISH ROSE IV*, dziewięciometrowa jednostka wykonana z tworzyw sztucznych.

Dwa tygodnie po nim, z Falmouth wyszedł jacht *SUHAILI* z nikomu wówczas nie znanym młodziutkim Robinem Knox-Johnstonem na pokładzie. Nie udało mu się wybudować jednostki specjalnie zaprojektowanej do potrzeb tej wyprawy, zaadaptował zatem swój jacht eksploatowany na codzień w krótszych rejsach wokół Wysp Brytyjskich. Miał on 9.9 metra długości i zbudowany był cztery lata

wcześniej według tradycyjnej technologii indyjskiej, w stoczni leżącej nieopodal Bombaju. Knox-Johnston zaraz po zwodowaniu jednostki popłynął na niej w rejs do Anglii, podczas którego miał możliwość sprawdzić dokładnie swój nowy nabytek.

Wkrótce po nim oddał cumy Chay Blyth, współtowarzysz Ridgwaya z rejsu wioślarskiego po Atlantyku odbytego dwa lata wcześniej. Wystartował na niewielkim, dziewięciometrowym *DYTISCUSIE*.

Pod koniec sierpnia wystartował z Plymouth Bernard Moitessier na dwunastometrowym jachcie *JOSHUA*. Nie była to jednostka nowa, ale bardzo dzielna i sprawdzona w długich rejsach. Dwa lata wcześniej Francuz (w towarzystwie żony) pokonał Przylądek Horn w drodze non stop z Tahiti do Alicante w Hiszpanii. Teraz stawał się jednym z faworytów i wcale nie krył swych aspiracji.

Także w sierpniu wyrusza kolejny faworyt regat-Bili King, doświadczony marynarz, weteran II wojny światowej, podczas której zasłynął jako niezłomny dowódca okrętów podwodnych. Do regat stanął na eksperymentalnym jachcie *GALWAYBLAZER II* ożaglowanym jako dżonka.

W tym samym miesiącu wyrusza również Louis Furgeon na jachcie *CAPTAIN BROWN*, nikomu nie znany



Fot. The Times Newspapers

Robin Knox-Johnston



Fot. The Times Newspapers

Bernard Moitessier

żeglarz, dla którego rejs ten bardzo szybko się zakończył. Po nim wyruszył Nigel Tetley na szybkim trimaranie *VICTRESS*.

Donald Crowhurst wystartował na *TEIGNMOUTH ELECTRON*, kolejnym wielokadłubowcu, niemal w ostatniej chwili. Wkrótce po nim Yves Wallerand na *LA GITANA*. Kolejny wielokadłubowiec to *GOLDEN COCKEREL* z Australijczykiem Bilem Howellem na pokładzie.

Na dzień przed zamknięciem oficjalnego terminu startowego, 31 października wystartował Włoch Alex Carozzo na specjalnie przygotowanym *GANCIA AMERICANO*. Był to największy jacht tych regat, miał aż 21 metrów długości i blisko 150 metrów kwadratowych ożaglowania.

Po starcie, dość szybko organizatorzy tracili łączność z większością uczestników, bowiem nie było obo-

wiązku posiadania na pokładzie radiostacji. Wkrótce też zaczęli wycofywać się pierwsi uczestnicy. Alex Carozzo powalony powracającymi atakami choroby wrzodowej odpada ze stawki jako pierwszy już po kilku tygodniach. Zaraz po nim Ridgway, który nie wytrzymał psychicznie napięcia i samotności w morzu. Chay Blyth kapituluje w obliczu awarii samosteru wiatrowego. Także King po serii sztormów na południowym Atlantyku demolujących jego jacht postanowił się wycofać. Sztormy nie oszczędzały również Knox-Johnstona: nieopodal Przylądka Dobrej Nadziei wskutek załamania się ogromnej fali na jego jachcie doszło do licznych awarii. Największym problemem było uszkodzenie plastikowych pojemników na wodę. Odtąd żeglarz zmuszony był łąpać deszczówkę oraz mieszać wodę słodką z morską. Zni-

szczeniu uległ także samoster wiatrowy, jednak ponieważ była to konstrukcja eksperymentalna i jeszcze przed startem jej nie dowierzał, zabrał ze sobą w rejs tak wiele zapasowych części, że uporał się z tym problemem. W ciągu tygodnia odbudował zniszczone urządzenie.

Gdy wycofali się najwięksi faworyci, do rangi głównego pretendenta urósł Robin Knox-Johnston. Jego głównym konkurentem stał się Bernard Moitessier, który mógł konkurować z Anglikiem nie tylko w kategorii najszybszego przejścia, mimo 70 dniowej różnicy na starcie. Gdy Knox-Johnston mijął Tasmanię przechodząc Cieśninę Bassa oddzielającą wyspę od Australii 8 listopada, to Moitessier trawers tejże Tasmanii ujrzał już 18 grudnia. Przewaga Anglika zmalała niepokojąco, jednak wkrótce przyspieszył i gdy 17 stycznia 1969 roku mijął Przylądek Horn, jego rywal był o blisko 3000 mil za nim. Ponieważ informacje od startujących żeglarzy napływały nieregularnie, trudno było na bieżąco śledzić ich zmagania. Stała się jednak rzecz zgoła nieoczekiwana. Moitessier po pokonaniu południowego Pacyfiku i okrążeniu Przylądka Horn zdecydował nie wracać do Europy. Skierował swój jacht ponownie w stronę Australii. Co wpłynęło na jego zaskakującą decyzję? Sam żeglarz wielokrotnie podkreślał, że ten rejs odmienił jego życie tak dalece, że postanowił nie wracać do cywilizacji. W swej książce „La longue route” napisanej po rejsie tak uzasadniał swój wybór: „Zrobił podróż okotoziemską... Czymże jest okrążenie świata wobec wiecznego horyzontu. Podróż dookoła świata prowadzi dalej od krańca świata, daleko tak jak życie, a może jeszcze dalej. Skoro przejrzysz się to, dostaje się lekkiego zawrotu głowy i lęk ogarnia po trosze. A jednocześnie to, co się tam dostrzega, jest tak dalece... Tak dalece jakie? Nie wiem. Dalsze niż koniec świata.” (str. 199). I dalej, „...czułem jak ogarnia mnie prawdziwa choroba na myśl o powrocie do Europy... Czyż jednak jest rozsądne podążać do miejsca, gdzie wiadomo, że nie odnajdzie się spokoju?... Oskarżam Nowoczesny Świat, to on jest Potworem.



Bernard Moitessier podczas regat

On niszczy naszą ziemię i truje dusze ludzi. "(str. 210-211)

Podczas całego rejsu Moitessier intensywnie zajmował się jogą i medytacjami, długa podróż diametralnie zmieniła jego filozofię życiową i przewartościowała wiele spraw. Podjął decyzję, która odmieniła całe jego życie i - jak potem zawsze twierdził - nigdy tego nie żałował. Mimo braku łączności i niemożności powiadomienia organizatorów obrął kurs na Australię. Po ponownym przejściu Wielkiej Zatok Australijskiej, Tasmanii i Nowej Zelandii od południa skierował **JOSHUE** w stronę ciepłych wód, aby swój najdłuższy rejs zakończyć na Tahiti 21 czerwca 1969 roku, po 301 dniach i przejściu 37.455 mil morskich.

Na Atlantyku tymczasem dobiegał końca rejs Knox-Johnstona. Anglik spokojnie płynął po zwycięstwo. Podługotrwałych zmaganiach z oceanem i jachtem, który prezentował się coraz gorzej, Robin Knox-Johnston osiągnął metę w Falmouth 22 kwietnia 1969 roku po 313 dniach samotnej żeglugi.

Czy gdyby nie decyzja Moitessiera, Knox-Johnston miałby szansę na zwycięstwo? W swojej książce „The world of my own” tak pisze na ten temat: „*Trudno oczywiście orzec kto byłby pierwszy, gdyby Moitessier kontynuował regaty (...)* Gdyby jednak przyjąć, że cały ten odcinek żeglowałby z prędkością 117 mil na dobę, to teoretycznie w dniu, kiedy wszedłem do Falmouth, byłby jeszcze 50 mil za mną. Taka kalkulacja może zadowolić matematyka, lecz żaden marynarz nie

będzie na tyle nierozsądny, by autokratycznie orzec kto „byłby” pierwszy. Na morzu spotyka się zbyt wiele niewymiernych czynników.” (str. 197)

Gdy Knox-Johnston osiągał metę, jego rywale byli daleko za nim i szczęście im nie sprzyjało. Jego najgroźniejszy konkurent po wycofaniu się Moitessiera, Nigel Tetley płynący na trimaranie **VICTRESS**, nieopodal Azorów miał poważną awarię jachtu, w wyniku której ewakuować się musiał do tratwy ratunkowej. Jacht, wskutek uszkodzenia jednego z pływaków, zatonął. Żeglarza podjęto w wyniku sprawnie i na dużą skalę zorganizowanej akcji ratunkowej. Przyczyną awarii jachtu było zmęczenie materiału i wspomniane już pęknięcie jednego z kadłubów, a ponadto zawiodło także łączenie obu elementów kadłuba.



Fot. The Times Newspapers

Donald Crowhurst przed startem

Kolejną postacią, która trwale zapisała się w pamięci obserwatorów tych regat był Donald Crowhurst startujący na trimaranie *TEIGNMOUTH ELECTRON*. Od minięcia Madery prowadził podwójną nawigację; jedna, rzeczywista, pokazywała gdzie właściwie jest, a druga, gdzie być chciałby. Już w Zatoce Biskajskiej pierwszy sztorm weryfikuje bezwzględnie stan przygotowań jachtu; przecieki są wszędzie, odmawia posłuszeństwa elektronika i tylko szczęściu żeglarz zawdzięczać może, że przetrwał pierwszą nawałnicę. Crowhurst już podjął decyzję, że świata nie opłynie, teraz zaczął działać w kierunku niewykrycia jego planu.

Raportował regularnie do Anglii o kolejnych mijanych morzach, choć w rzeczywistości nigdy nie opuścił Atlantyku. Nowy Rok zastał go u wybrzeży brazylijskich, kluczył tam aż do końca lutego, a potem zawinął do niewielkiego portu argentyńskiego celem usunięcia usterki jachtu.

Po dwóch dniach wychodzi ponownie w morze, ale tym razem kieruje się już na południe, na Falklandy, aby jako pierwszy podać stamtąd swoją pozycję. Kalkulował, że przed nim na mecie pojawić się może Tetley na swoim szybkim wielokadłubowcu, on mógłby być drugi. Ale Tetley postawił wszystko na jedną



Fot. The Times Newspapers

TEIGNMOUTH ELECTRON porzucony w pobliżu Azorów

kartę i przyspieszył. Jego jacht tego jednak nie wytrzymał...

Teraz już Crowhurst był spokojny, to on miał wygrać ten wyścig...

Jego jacht znaleziono na Atlantyku w pobliżu Azorów pusty, bez śladów walki, wewnątrz wszystko znajdowało się w należyтым porządku. Jak ustalono później w wyniku dochodzenia, Crowhurst pomimo nadawania kolejnych meldunków informujących o pokonywaniu trasy w dobrym czasie, nigdy w rzeczywistości nie wypłynął poza południowy Atlantyk. Wysyłał fałszywe sygnały w celu zawłaszczenia sobie zwycięstwa, jednak mistyfikacja wyszła na jaw. Cierpiał na depresję, czym tłumaczono jego samobójczą śmierć, inni udowadniali, że zginął on wskutek wypadnięcia za burtę płynącego jachtu, którego nie zdołał dogonić.

Regaty ukończył tylko Robin Knox-Johnston i to on tym samym stał się pierwszym człowiekiem, który zdołał opłynąć świat bez zawijania do portów etapowych. Po minięciu mety powiedział „*Nigdy nie podchodziłem do tej podróży jako do regat w ogólnie przyjętym rozumieniu tego terminu. Uważałem ją raczej za współzawodnictwo, którego celem było po prostu opłynięcie świata. Wo-*

łałem żeglować z prędkością odpowiadającą mnie i jachtowi, nie zagrażającą naszemu bezpieczeństwu, jednocześnie żywiąc nadzieję, że w ten sposób ca/o zakończę podróż i to jako pierwszy.” (196-197)

Aż sześciu żeglarzy zmuszonych było w wyniku awarii do wycofania się z regat jeszcze na Atlantyku, pozostali odpadli w dalszej fazie rozgrywki i tylko Moitessier ze swą decyzją wymyka się klasyfikacji.

Po dopłynięciu do mety Robin Knox-Johnston długo był fetowany jako bohater.

Przekazał całą nagrodę na rzecz wdowy po zaginionym żeglarzu, zrzekł się także honorariów uzyskanych za reportaże pisane podczas rejsu dla jednej z angielskich gazet. Zaskarbił sobie tym gestem ogromną przychylność opinii publicznej nie tylko na Wyspach. W wieku trzydziestu lat zyskał sławę i przeszedł do historii jachtingu światowego. Był to pierwszy poważny krok w jego żeglarskiej karierze, która trwa do dzisiaj.

Źródła cytatów:

„Mój własny świat”, Robin Knox-Johnston, Wyd. Morskie, 1973, tłum. Tomasz Zydler
 „Długa droga”. Bernard Moitessier, Wyd. Morskie, 1975, tłum. Julian Czerwiński

Robin Knox-Johnston na mecie w Falmouth po zakończeniu 313-dniowego rejsu



Fot. The Times Newspapers