

ROZDZIAŁ I

PODRÓŻ OKRĘTEM „NEWA” Z ROSJI DO ANGLII

Wyjście „Newy” i „Nadzieży” z Kronsztadu • Przybycie na redę Kopenhagi • Pobyt w Kopenhadze • Wyjście „Newy” i „Nadzieży” z Kopenhagi • Rozdzielenie okrętów, spowodowane gwałtownym sztormem na Morzu Północnym • Przybycie „Newy” do Falmouth • Spotkanie z okrętem „Nadzieża” • Kopalnia miedzi Dolcoath

Sierpień 1803 roku Przygotowane do planowanej podróży, po załadowaniu towarów niezbędnych dla naszych osad w Ameryce, oba okręty „Newa” i „Nadzieża” wypłynęły 19 lipca 1803 roku na redę Kronsztadu i – z powodu silnych, stale wiejących wiatrów zachodnich – stały tam na kotwicy do 7 sierpnia.

Takie długie oczekiwanie na sprzyjające warunki do odpłynięcia zapewne byłoby bardzo nudne, gdyby nie częste wizyty naszych rodzin i osób, chcących zobaczyć swych rodaków, którzy po raz pierwszy podejmują tak daleką podróż. W końcu powiał południowy wiatr i po przybyciu na okręt „Nadzieża” kamerhera Nikołaja Riezanowa, który został mianowany posłem nadzwyczajnym przy japońskim dworze, rankiem 7 sierpnia, o godzinie dziesiątej, podnieśliśmy kotwicę.

7 sierpnia Gdy przepływaliśmy obok pełniącej wachtę fregaty, zaszczycił nas wizytą komendant kronsztadzkiego portu, admirał Chanykow, i – jak ojciec – starym rosyjskim zwyczajem pożegnał mnie chlebem i solą, pobłogosławiwszy na drogę. Po wypłynięciu na otwarte morze poleciłem zebrać całą załogę na pokładzie. Moim pierwszym obowiązkiem względem tych ludzi było powiedzenie każdemu, jak długa i z jakimi trudnościami związana jest nasza podróż. Następnie zaleciłem, by żyli

zgodnie, przestrzegali na wszelkie możliwe sposoby czystości, a co najważniejsze – byli posłuszni swoim dowódcom.

Do samego wieczoru wiał lekki wiatr, czasem silniejszy, przy którym nasze okręty płynęły pod pełnymi żaglami. Około dziesiątej trzydzięści powiał wiatr południowo-zachodni i wiał do jedenastego sierpnia. W tym czasie oba okręty musiały halsować i mogły dopłynąć jedynie do wyspy Gogland. Po kilku bezwietrznych godzinach wiatr zmienił się i powiał z południowego wschodu. Przez wszystkie minione dni zajmowałem się rozdziałem żywności dla załogi, przydzielając każdemu funt¹³ wołowiny na dobę, tyleż sucharów i kubek wódki oraz funt maśła na tydzień i odpowiednią ilość octu, musztardy i kaszy. Oprócz tego zarządziłem, by dawać raz w tygodniu groch i gęstą kaszę, do czego nasi marynarze są przyzwyczajeni.

13 sierpnia Chociaż wiatr ucichł, wypłynęliśmy już z Zatoki Fińskiej, dzień wcześniej mijając przylądek Dagerort [Kõpu poolsaar]¹⁴.

14 sierpnia Wiał wschodni wiatr, pogoda była przyjemna. Rankiem, o piątej, zobaczyliśmy na północnym-wschodzie Gotlandię. O ósmej zdarzyło się nam pierwsze nieszczęście: jeden z naszych najlepszych marynarzy, czerpiąc wodę przy beżanie, spadł do morza i chociaż natchmiast rzuciliśmy się mu na ratunek, nic to nie dało.

16 sierpnia Rankiem o piątej trzydzięści w niewielkiej od nas odległości pokazała się wyspa Bornholm. Mogliśmy zobaczyć ją wcześniej, gdyby nie uniemożliwiła tego pogoda – od rana było pochmurnie. Koło nas było wiele obcych statków, z których jedne lawirowały w kierunku na północny wschód, inne zaś – jak i my – korzystały ze sprzyjającego wiatru. Z przyjemnością patrzyłem, jak „Newa” wszystkie je wyprzedza. O dziewiątej wieczorem wiatr ucichł całkowicie. Zrobiło się mroczno i oba nasze okręty stanęły na kotwicy niedaleko Stevns Klint¹⁵.

17 sierpnia O brzasku, przy słabym wietrze północno-wschodnim, podnieśliśmy kotwicę i halsując dopłynęliśmy do Dragør¹⁶, gdzie znów

musieliśmy stanąć na kotwicy z powodu bezwietrznej pogody. Prąd ze wschodu był tak silny, że gdybym nie oczekiwał na „Nadzieję”, szybko wpłynąłbym na redę Kopenhagi. Niebawem powiał wschodni wiatr i o czwartej po południu oba okręty przybyły na małą redę.

19 sierpnia Rankiem podeszliśmy bliżej portu, by odebrać ładunek, przygotowany w Kopenhadze dla nas i dla naszych amerykańskich osad. Około północy zerwał się straszny szkwał z silnym deszczem, piorunami i błyskawicami, który trwał aż do świtu. Ponieważ jednak mój barometr już siedemnastego wskazywał na zmianę pogody, jeszcze przed wieczorem opuściłem bramreje i bramstengi; mimo szalejącej burzy, byłem więc zupełnie spokojny.

Podczas postoju na kotwicy, zająłem się przeładunkiem okrętu i niezbędnymi naprawami. Szkoda jedynie, że – pomimo naszych starań – nie udało nam się przechować kiszonej kapusty, którą dostawcy dostarczyli w 40-wiadowych¹⁷ beczkach i prawie cała się zepsuła. W ten sposób straciliśmy produkt przeciwdziałający skorbutowi w ilości wystarczającej na ponad połowę naszej podróży. W trakcie dalszych prac na okręcie, wysłałem na brzeg swoje chronometry, oddając je do sprawdzenia dyrektorowi kopenhaskiego obserwatorium, panu Bugge¹⁸. Miałem więc okazję poznać człowieka, który zyskał wielką sławę w świecie naukowym, i pozostaje mi jedynie być wdzięcznym za okazaną przez niego uprzejmość. Pokazał mi królewskie obserwatorium i swoje własne, bogate instrumentarium astronomiczne. Zajmując się swoimi sprawami, miałem również czas na własne przyjemności. Ponieważ Kopenhaga jest stolicą powszechnie znaną, jej opisywanie byłoby tu zupełnie zbędne.

7 września Około ósmej po południu wypłynęliśmy na redę, by przy pierwszym korzystnym wietrze podnieść żagle i wyruszyć w dalszą drogę.

8 września Wiatr wiał z północnego zachodu przy zmiennej pogodzie. Mimo że podnieśliśmy kotwicę dopiero o szóstej po południu, już o jedenastej wieczorem dopłynęliśmy do wyspy Helsingør [historycznego

Elsynoru]. Na drugi dzień rankiem chcieliśmy kontynuować swoją podróż, lecz gwałtowny wiatr z północnego zachodu wymusił postój, trwający sześć dni.

15 września O siódmej rano, przy zachodnim i południowo-zachodnim wietrze, podnieśliśmy kotwicę. Kiedy zbliżaliśmy się do przylądka Kullen, wiatr zaczął się wzmacniać i około południa zmusił nas do zrewolucjonowania marsli. O szóstej minęliśmy mieliznę Anholt. Stał na niej statek należący do Stanów Zjednoczonych, który odpłynął z Helsingør parę godzin wcześniej niż my. Na naszych oczach, dla zmniejszenia swojego ciężaru, zrąbał grotmaszt, ale to chyba niewiele pomogło, mieliznę tworzą bowiem duże kamienie, sięgające na sześć mil¹⁹ od latarni i należy się ich szczególnie wystrzegać, bo są niebezpieczne.

16 września O szóstej po południu powinniśmy byli zobaczyć przylądek Skagen, lecz utrudniała to mgła. Według obliczeń znajdowaliśmy się na Morzu Północnym.

Wiadomo, że na statkach o szczelnych kadłubach powietrze w ładowni robi się stęchłe, co sprzyja chorobom. Dla przeciwdziałania szkodliwym skutkom tego zjawiska nakazałem dwa razy w tygodniu zalewać dno okrętu wodą i wypompowywać ją po 12 godzinach.

17 września O dziesiątej rano zobaczyliśmy na północy norweskie brzegi, a na drugi dzień wpadliśmy w sztorm. O pierwszej po południu zaczął wiać gwałtowny wiatr i wzrosła fala. Okrętem mocno huśtało, co bardzo utrudniało zwijanie żagli. Szkwiał szedł za szkwiałem i tak się ściemniło od deszczu, że z trudem widzieliśmy się na pokładzie. Tymczasem fala nieustannie zalewała pokład, unosząc z sobą wszystko, co nie było przymocowane. Marynarze pracowali niezmiernie ciężko i do czwartej rano uporaliśmy się ze wszystkim. Chociaż byłem tak zajęty, nie zapomniałem nocą powiesić latarni, by pokazać okrętowi „Nadieżda”, gdzie się znajdujemy. Mimo to jednak straciliśmy go z oczu i rankiem zobaczyliśmy jedynie niewielki statek handlowy. Zakładając wszakże, że naszemu towarzyszowi nie przytrafiło się nic złego, posta-

nowiłem popłynąć prosto do Falmouth – pierwszego miejsca, w którym wyznaczyliśmy sobie spotkanie.

Wskazania mojego barometru potwierdziły się w ten sposób po raz drugi; już trzy dni temu zaczął spadać, a przed sztormem zatrzymał się na poziomie 744,2 mm.

19 września O dziewiątej nad brzegiem zobaczyliśmy zorzę polarną, która – to rozszerzając się, to zwężając – trwała około pół godziny. Barometr podniósł się o 12,5 mm.

23 września Zbliżaliśmy się do angielskiego wybrzeża. Chociaż wiatr dwudziestego drugiego września znacznie osłabł, fala była tak duża, że wlewała się w okna na rufie. O pierwszej po południu – upewniając się według logu, że znajdujemy się na północnym brzegu płycizny Deep Water – zmieniłem pierwotny zamiar, by płynąć na Orford Ness i ruszyłem prosto na North Foreland, by szybciej wejść do Kanału [La Manche]. Według namiarów, w południe znajdowaliśmy się na 51°53'N szerokości północnej i o ósmej wieczorem byliśmy już na środku Kanału, między mieliznami Goodwin Sands i Falls. Płynąc fordewindem pod wszystkimi żaglami, mimo wstecznego prądu wyszliśmy na otwarte morze. Przechodząc South Foreland i mijając rewę Varne, zesliśmy trochę w dół, kierując się wprost na Dungeness.

24 września Barometr podniósł się do 768 mm. Zrobiła się piękna pogoda. O szóstej rano zrównaliśmy się z przylądkiem Beachy Head²⁰, a do wieczora podeszliśmy do wyspy Wight, gdzie wiatr ucichł zupełnie.

25 września Spotkaliśmy angielską fregatę, od której dowiedzieliśmy się, że sztorm, który przetrwaliśmy na Morzu Północnym, szalał również w Kanale. W tym huraganie wiele statków straciło maszty, a niektóre rozbiły się u brzegów. Możemy się uważać za szczęściarzy, bo uniknęliśmy śmierci – chociaż nie bez trudu i szczęśliwie ze stratą kilku niezbyt ważnych rzeczy. O dziesiątej wieczorem zobaczyliśmy latarnię Eddystone. Przepłynęliśmy obok niej w odległości 6 mil i stanęliśmy w dryfie. Począt-

kowo zamierzałem płynąć dalej i tam czekać brzasku. Zauważywszy obok latarni morskiej ogień, który nie wiadomo z jakiego powodu co pół godziny pojawiał się i znikał, postanowiłem doczekać poranku dalej od brzegu.

26 września Nie widząc nic poza zwykłą latarnią, skierowałem okręt wprost do Falmouth, gdzie przybyliśmy o jedenastej przed południem. Pierwszą moją troską było stanąć na kotwicach, a następnie możliwie jak najserdeczniej przywitać się z Anglikami. W tym celu wysłałem do komendanta twierdzy oficera z zawiadomieniem, że przybył rosyjski okręt „Newa”, płynący do północno-zachodnich wybrzeży Ameryki i chce oddać salut, jeśli twierdza odpowie mu taką samą liczbą wystrzałów. Otrzymałszy wielce uprzejmą odpowiedź, oddaliśmy sobie wzajemnie honory, po czym zeszliliśmy na brzeg.

W porcie nie znalazłem swojego towarzysza, lecz miałem nadzieję spotkać go niebawem i zacząłem przygotowania do wyjścia w morze. Pokład okrętu był uszkodzony w wyniku przebytego sztormu i wymagał reperacji.

Pora roku robiła się późna i dla większego bezpieczeństwa poleciłem założyć nowe żagle. Mimo tych prac, tak podzielono załogę, by jej część mogła schodzić na brzeg i dokonywać zakupów. Było to potrzebne również po to, aby ludzie, przed czekającymi ich trudami, mogli pooddychać lądowym powietrzem i pokrzepić się świeżym jedzeniem.

W trzecim dniu naszego postoju w porcie przyplęnęła „Nadieżda”. W czasie sztormu poniosła znacznie większe straty niż „Newa”, a jej burty przepuszczały wodę. Bardzo się ucieszyłem, że Kruzensztern uznał swoją załogę za równie sprawną i roztropną jak nasza. Mogliśmy więc sobie teraz jedynie życzyć dużo zwykłego żeglarskiego szczęścia i jak najmniej przeszkód w spełnieniu swoich obowiązków.

1 października Wspólnie z naturalistami Tilesiusem²¹ i Langsdorfem²², wzięwszy jeszcze z sobą radcę dworu Fosego, wybraliśmy się do kopalni miedzi Dolcoath²³. Znajduje się ona w odległości 12 mil od Falmouth i 3 mile od miasteczka Redruth.

Kopalnia Dolcoath jest zarządzana przez towarzystwo kupieckie. Ma 1 milę długości i sięga 180–190 sążni²⁴ w głąb. Pracuje w niej tyśiąc górników, z czego połowa pod ziemią, reszta na powierzchni. Nadzorca zapewniał mnie, że dwunasta część rudy to metal, przynoszący właścicielom około 4 tysięcy funtów szterlingów zysku. Pracujący tu robotnicy, tak jak we wszystkich kopalniach angielskich, zawierają z właścicielami umowy na zasadzie publicznego przetargu. Niektórzy dostają pięć lub sześć, a inni nawet osiem szylingów z każdego funta szterlinga od sumy, otrzymanej za metal. Dzięki temu mają swój udział w wydobyciu i pracują solidnie. Rozliczani są dwa razy w miesiącu i ten, kto nie wypracuje swojej części zawartej umowy, dostaje od właścicieli niewielką zaliczkę na konto przyszłego zarobku. W okolicy znajdują się inne główne kornwalijskie kopalnie, jak: Cook's Kitchen, Druid, Tincroft i Carn Brea, które należą do lorda Dunstanville'a.

Falmouth, chociaż jest niewielkim miasteczkiem, ma dobry port i wart jest uwagi. Tu każdy żeglarz może dostać potrzebne mu produkty znacznie taniej niż w innych angielskich portach, a w szczególności ryby, które łowi się tu w wielkich ilościach. Port Falmouth służy jako przystań statkom kursującym do Lizbony, Ameryki Północnej i Indii Zachodnich. Wejście do portu chroni z zachodu twierdza Pendennis, a ze wschodu St Mawes Castle, i jest wygodne dla statków dzięki małym pływom.

Kornwalia w niczym nie przypomina pięknych miejsc, jakich w Anglii jest wiele. Wszędzie tu góry i dzikie skały, łąki zdarzają się rzadko, a zamiast urodzajnych sadów podróżnik widzi jedynie zarośla. Mimo to Kornwalia wzbogaca kraj nie mniej niż inne rejony. Anglia otrzymuje stąd cynę i miedź. U brzegów Kornwalii prowadzi się obfite połowy ryb, dzięki czemu pochodzi stąd nie tylko wielu dzielnych i silnych marynarzy, ale są też i wielkie korzyści materialne. Ryby *pilchard*²⁵ łowi się w takich ilościach, że w ciągu jednego lata zapełnia się nimi do 60 tysięcy beczek. Są one podobne do śledzi, ale nieco mniejsze i tłustsze. Otrzymuje się z nich tłuszcz, który można wykorzystać na wiele sposobów. Samą rybę wywozi się w rejon Morza Śródziemnego, gdyż szczególnie cenią ją sobie Hiszpanie.