

Ryszard W. Schramm

60-623 Poznań, ul. Podlaska 8/2

BILL ŻEGLARZ

Harold William Tilman (1898–1977) – żeglarz polarny

Harold William – popularny „Bill” Tilman urodził się 14. lutego 1898 w Wallacey, Cheshire (GB), jako trzecie dziecko Johna Hinkesa Tilmana i Adeliny Rees. Miał dwoje rodzeństwa: siostrę Gertrudę Adelinę („Addie”) 0 1892 i brata Kennetha 0 1896. Mierzył 173 cm wzrostu, był drobnokościsty, ale bardzo silny. W lipcu 1915 r. ukończył szkołę artylerii i inżynierii wojskowej w Royal Militar Academy



w Woolwich jako „second lieutenant in the Royal Field Artillery”. Jednakże dopiero w styczniu 1916, na niespełna miesiąc przed ukończeniem 18 lat, został skierowany na front I. Wojny Światowej. Walczył nad Sommą, na jednym z najkrwawszych odcinków frontu zachodniego, który przeżyło 10% walczących tam. W styczniu 1917 został ciężko ranny i otrzymał *Military Cross & Bar*. Powrócił na front po przeszło pięciu miesiącach leczenia w Anglii. Zdemobilizowany został 28. XII. 1918.

Jego ojciec, przedsiębiorca w branży cukrowniczej, chciał aby syn poszedł w jego ślady, ewentualnie zapisał się na studia uniwersyteckie. Żadna z tych propozycji nie odpowiadała Billowi. Często cytował wiersz Maxa Płowmana:

*„Young soldier, what will you be
When it's all over?”
„I shall get out and across the sea
Where land's cheap, and man can thrive.”¹*

Na początku roku 1924 wyjechał do Kenii, gdzie kupił sporą farmę i zaczął życie plantatora, z czym w końcu pogodził się jego ojciec. Wspiąć zaczął się w Lake District, w wieku 26 lat (!), wprowadzany przez starszą siostrę Add. W innych górach nie miał dowiadczania. W grudniu 1929 r., mając prawie 32 lata (!), zwrócił się listownie do młodszego o 9 lat kenijskiego farmera Erica E. Shiptona (1907–77), dobrego już alpinisty, o poradę w sprawie wejścia na Mount.

W roku 1930 w towarzystwie Shiptona, którego wysokogórskie doświadczenie w pełni uznawał, Tilman wszedł najpierw na krawędź krateru Kilimandżaro, gdzie doznał ataku choroby wysokościowej i śnieżnej ślepoty. Następnie dokonali trzeciego wejścia na Mawenzii Kenya (5199 m), na który to szczyt Shipton dokonał drugiego wejścia. Ten list stał się zaczątkiem ich wielkiej przyjaźni i wspólniejszej działalności wysokogórskiej, która zrewolucjonizowała himalaizm (5149 m – pierwsza jego poważna wspinaczka). Z kolei udali się w masyw Kenii. Tu w czasie sześciodniowego pobytu weszli najpierw treningowo na kilka mniejszych turni a następnie dokonali pierwszego trawersowania Kenii przez oba najwyższe wierzchołki – Batian 5199 m i Nelion 5188 m. W dalszym ciągu ruszyli w Ruwenzori, gdzie dokonali trzeciego wejścia na ich najwyższe szczyty – Margheritę 5109 m i Aleksandrę 5091 m.

Tilman nareszcie wiedział, co chce robić w życiu: **chce chodzić po górach**. W styczniu 1932, w czasie wspinaczki w Lake District trójosobowy zespół, w którym był Tilman, poleciał całą ścianą. Prowadzący, dobry alpinista John Brogden, zginął, pozostała dwójka wyszła z ciężkimi obrażeniami. Tilman – zdaniem lekarzy – nigdy nie będzie się mógł wspiąć. Jednak nie docenili jego żelaznej kondycji fizycznej i odporności psychicznej. Do lata doszedł do sił i w lipcu pojechał w Alpy sprawdzić się. Pierwszy raz założył tam raki. Z przewodnikiem zrobił kilka poważnych dróg w Alpach Delfinatu i masywie Mont Blanc. Po zimowym wypadku do końca życia pozostał mu lekki niedowład ręki. Nigdy nie wracał wspomnieniem do tego zdarzenia.

Po powrocie do Afryki miał kolejny poważny wypadek: wyrzucony w galopie z siodła uległ poważnemu potłuczeniu i stracił większość zębów. Wykurowawszy

¹ *„Młody żołnierzu, co chcesz robić
Gdy to wszystko się skończy?”
„Ruszę w dal i przez morza,
Tam, gdzie ziemia jest tania, a człowiek może dobrze żyć.”*

się, ruszył na Kilimandżaro – i tym razem osiągnął wierzchołek (drugie wejście samotne) i przenocował bez namiotu na krawędzi krateru. Następnie, również samotnie, dokonał w 21 dni pierwszego przejazdu rowerem w poprzek Afryki – z Kampali do Stanleyville (Kisangani) i dalej do wybrzeża Atlantyku.

Wrócił na stałe do Anglii: pisał książki, wygłaszał prelekcje. Nudziło go to i denerwowało. W styczniu 1934 napisał do Shiptona, proponując mu wspinaczki. W odpowiedzi Shipton, który miał już za sobą wyprawy na Kamet i Mount Everest, zaprosił go na pięciomiesięczną wyprawę w Himalaje. Jej celem miało być wejście do „sanktuarium Nanda Devi”, w którym dotychczas nie stanęła noga ludzka, i rozpoznanie wpaniałej grupy Nanda Devi 7816 m. Wyprawa – mikroskopijna: dwóch alpinistów i trzech szerpów, spartańska i niezwykle tania (całość kosztowała 286 funtów szterlingów) – zakończyła się pełnym sukcesem. Tilman prowadził podczas niej pomiary topograficzne.

Na początku 1936 roku Tilman wraz z Shiptonem wziął udział w czterosobowej wyprawie w Karakorum, która rozwiązała szereg zagadek topograficznych północnej strony tych gór.

W roku następnym Shipton został kierownikiem sześciosobowej wyprawy rekonesansowej pod Mount Everest. Tilman, który w niej wziął udział, wszedł na siedem dziewięciu szczytów, ale na skutek choroby wysokościowej nie osiągnął nawet Przełęczy Północnej. Uczestnicy tej wyprawy, jako pierwsi Europejczycy, zobaczyli z Przełęczy Zachodniej Western CWM. W kolejnym roku Tilman nie wszedł w skład nowo powstałej wyprawy ewerestowskiej ze względu – oficjalnie – na wiek (39 lat), jak również starszy od niego o trzy lata Noel E. Odell, geolog, himalaista i polarnik (szczyt noszący jego nazwiska – Odellfjellet 986 m – wznosi się na Spitsbergenie u ujścia lodowca Mittag-Lefflera do Austfjordu). Obaj zostali zaproszeni do organizowanej przez alpinistów z USA wyprawy na Nanda Devi 7816 m, której Tilman, jako jedyny znający teren, został nieformalnym kierownikiem – i obaj dokonali pierwszego wejścia na ten szczyt. Był to ogromny sukces – i szczyt górskiej kariery Tilmana. Nanda Devi przez czternaście lat pozostała najwyższym zdobytym szczytem.

Po tym sukcesie, a równoczesnym niepowodzeniu ostatniej wyprawy ewerestowskiej, Tilman został w roku 1938 kierownikiem lekkiej, siedmioosobowej wyprawy na Mount Everest, w skład której zaprosił Shiptona i Odella. I ta wyprawa nie odniosła sukcesu. Na Przełęczy Południowej założono obóz IV i dwa obozy powyżej. Z obozu VI, w trudnych warunkach, najpierw Shipton i Smythe, a następnie Tilman, który już zyskiwał aklimatyzację wysokościową, i Lloyd zdołali podejść niewiele powyżej 8300 m, a więc o przeszło 200 metrów niżej, niż dochodzili uczestnicy niektórych poprzednich wypraw². Po zakończeniu tej wyprawy Tilman, z dwoma tylko szerpami, przeszedł przez przełęcz Zemu Gap do Assamu i eksplorował otoczenie lodowca Zemu pod Kangchenjungą. Ta mała, pry-

² F.C. Smythe: „*Camp six*” – tłum. polskie „*Obóz szósty*”, Warszawa, „Rój”, 1938.

watna wyprawa, podobnie jak mała wyprawa z Shiptonem w Karkorum, dała Tilmanowi więcej zadowolenia niż ewerestowska.

Wyprawa w 1938 roku na Mount Everest była ostatnią przedwojenną wyprawą na ten szczyt – i ostatnią, na długie lata, od północy. Tilman miał szerokie dalsze plany himalajskie, także ewerestowskie, ale na przeszkodzie stanął wybuch Drugiej Wojny Światowej.

W chwili wybuchu wojny Tilman miał 41 lat. Zmobilizowany, wkrótce awansowany na kapitana, a później na majora, walczył w Belgii, a następnie w kampanii północno-afrykańskiej. W połowie roku 1943 przeszedł do Służb Specjalnych, i przeszkolony jako „cichociemny” został zrzucony na Bałkany. Współpracował z partyzantką albańską. Po zajęciu Albanii przez Niemców w maju 1944, ewakuowany do bazy brytyjskiej w Bari **po raz pierwszy (!) pływał na jachcie. Miał wówczas 46lat (!)**. Po paru miesiącach Tilman zgłosił się ponownie do Special Service i został zrzucony w Dolomitach jako łącznik z włoską brygadą partyzancką. W trudnych warunkach spędził tam całą zimę i dotrwał do końca wojny.

W lipcu 1945 powrócił do Anglii. W kwietniu 1946 miał kolejny wypadek górski: wspinając się samotnie na Ben Nevis w Szkocji obsunął się ok. 150 m po oblodzonym stoku i złamał rękę. Wróciwszy do zdrowia, po kolejnym pobycie w Alpach, został zaproszony do wzięcia udziału w małej ekspedycji szwajcarskiej w Karakorum na Rakaposhi 7788 m. Na tej ekspedycji zapoznał się z nowym typem butów wysokogórskich – wibramami, które zaakceptował.

Ekspedycja na Rakaposhi, chociaż nie udana, zapoczątkowała cykl jego niezwykle intensywnych wypraw po górach centralnej Azji. Jego przyjaciel Eric Shipton był w tym czasie konsulem brytyjskim w Kaszgarze w Taszkencie. Tilman udał się tam, i we dwójkę prowadzili eksplorację dziewiczych partii łańcucha Tien Szan. Atakowali bezskutecznie Mustagh Ata 7546 m i eksplorowali wschodnią część Tien Szanu – blisko sześciotysięczne góry Bogdo Oła. Następnie Tilman, już w pojedynkę, działał w niemal nieznanym rejonach Czitrału, Sinkiangu, Taszkentu i Mongolii, w Karakorum, wschodnim Pamirze i Tien Szanie, przekraczając szereg blisko pięciotysięcznych przełęczy. Prawdopodobnie jako pierwszy człowiek po Marco Polo przebył jego trasę w odwrotnym kierunku – od Rzeki Żółtej (Huang Ho) w Chinach przez Sinkiang i Wachan do Afganistanu. Następnie w latach 1949 i 1950 był trzykrotnie w do niedawna niedostępnym Nepalu. Działał w Langtang Himal, gdzie zlokalizował dotychczas nieznaną ośmiotysięcznik – Gosainthan (Shisha Pangma 8013 m). Następnie był w rejonie Annapurny i w tym samym czasie gdy wyprawa francuska zdobywała pierwszy ośmiotysięcznik – Annapurnę I 8091 m, blisko 53-letni Tilman atakował Annapurnę IV 7525 m, na której osiągnął wysokość ok. 7130 m. Był to jego ostatni wyczyn wysokogórski. Z kolei, zaproszony przez swojego towarzysza z wyprawy na Nanda Devi Amerykanina Charlsa Houstona i jego ojca Oskara, przyłączył się do

ich wyprawy, pierwszej która dotarła do Thyangboche. Wraz z Charlsem Houstonem ze zboczy Pumori widział wprost „ice-fall” lodowca Khumbu i Western CWM; uznał jednak atak od tej strony na Everest za trudniejszy niż od północy. Na tej wyprawie zżył się mocno z jedyną kobietą, biorącą w niej udział, Betsy Cowles, i ta znajomość zmieniła jego dotychczasowe negatywne nastawienie do udziału kobiet w wyprawach wysokogórskich. Za swoją działalność w górach Centralnej Azji Tilman został odznaczony „Medalem Założyciela” (Founders Medal) przez Royal Geographical Society, a w lipcu 1954 r. Uniwersytet St Andrews nadał mu tytuł Doktora H.C. z geologii.

W latach 1952–53 Tilman pełnił jedyną w swoim życiu funkcję połączoną ze stałymi poborami – konsula brytyjskiego w Maymyo w północnej Burmie. Dowiedziawszy się, że Foreign Office nie odnowi z nim kontraktu, napisał do swej siostry Adda, z którą prowadził stałą korespondencję:

„What does Willy do next? Go to sea, I expect.”³

Miał wtedy 54 lata.

Tilman był zupełnie początkującym żeglarzem, ale lubił żeglować i nie cierpiał na chorobę morską. W użyciu jachtu widział jedyną możliwość dalszej eksploracji, która stała się jego życiowym celem, gdy już skończyły się dla niego wysokie góry. Na pierwszy ogień postawił sobie za cel przetrawersowanie Południowego (Wielkiego) Łądolodu Patagońskiego. Łądolód ten był przetrawersowany tylko raz, ze wschodu na zachód. Tilman postanowił dokonać trawersu w odwrotnym kierunku, a do Południowej Ameryki zamierzał dotrzeć jachtem. Odpowiedni dla swojego celu statek znalazł w Palma na Majorce. Był to sławny w przyszłości *Mischief*.

Mischief, zbudowany w Cardiff w 1906 r., był jednym z kilkudziesięciu kutrów pilotażowych, działających pod koniec XIX i na początku XX wieku w tzw. Kanale Bristolskim, głębokiej zatoce między Walią i Kornwalią. Były to jednostki o mocnej konstrukcji, bardzo dzielne, które po zakończeniu ich epoki działania w drugiej dekadzie XX wieku zostały niemal bez wyjątku przekształcone w pełnomorskie jachty. Żaden z nich nie zyskał takiej sławy jak właśnie *Mischief*. Jego portem macierzystym, podobnie jak dwóch następnych jednostek Tilmana, stało się Lymington nad Kanałem La Manche, odległe od Bod Owen w Barmouth, Walia, będącego jego siedzibą, o około 470 kilometrów. *Mischief* służył Tilmanowi przez czternaście lat.

Zdając sobie sprawę z niedostatecznych umiejętności żeglarskich, Tilman na wyprawę do Patagonii zaprosił jako szypra doświadczony żeglarz W. A. Proctera. Drugim członkiem załogi został major Charles H. Mariott, żeglarz, a zarazem członek Alpine Clubu. W czasie żeglugi obaj stosowali różne metody nawigacji, i przy ich boku Tilman nabrał doświadczenia, które z czasem uczyniły go najsławniejszym żeglarzem na wodach Arktyki i Antarktyki.

³ „Co ma Willy dalej robić? Myślę, że ruszyć na morze.”

Po przejściu Cieśniny Magellana *Mischief* zatrzymał się w Punta Arenas, gdzie do wyprawy przyłączył się młody alpinista chilijski Jorge Quinteros. Następnie *Mischief* wpłynął do fiordy Calvo aż pod czoło lodowca Calvo spływającego z lądolodu. Tam wylądował Tilman wraz z Mariottem i Quinterosem, a *Mischief*, zagrożony górami lodowymi, odrywającymi się z czoła lodowca, odpłynął. Tilman wyliczył czas trawersu do Lago Argentino i z powrotem na sześć tygodni. W tym czasie *Mischief* miał tu podpływać raz na tydzień.

Trawers był bardzo trudny i ryzykowny. Nie było dokładnych map ani radiostacji. Mariott odmroził nogi i mógł iść tylko z wielkim bólem. Ciężko obciążeni i spiesząc się pozostawili na lądolodzie część żywności na drogę powrotną. Lago Argentino, do którego zeszli z lądolodu, było pełne dryfującego lodu; mimo to Tilman wziął króciutką kąpiel. W drodze powrotnej zaskoczyła ich gwałtowna śnieżycą i tylko szczęśliwemu przypadkowi zawdzięczali odszukanie składu z żywnością. Po 43 dniach zeszli nad fiord Calvo. W czasie ich nieobecności *Mischief* znalazł się w poważnych opalach, stracił śrubę, wszedł na mieliznę, i Procter z pozostałymi dwoma członkami musiał się pozbyć całego balastu żeby go z niej ściągnąć.

Z fiordu Calvo Tilman pożeglował na północ do Valparaiso, i po naprawie jachtu, przez Kanał Panamski i północny Atlantyk wrócił do domu. Za ten rejs, trwający ponad rok, otrzymał Medal Błękitnej Wody (The Blue Water Medal) amerykańskiego Cruising Clubu i nagrodę Goldsmitha brytyjskiego Royal Cruising Clubu.

Następny rejs zaplanował Tilman na subantarktyczne Wyspy Crozeta. Niestety na południe od Cape Town gwałtowny sztorm porwał jedyną szalupę jachtu, bez której lądowanie nie było możliwe. W tej sytuacji Tilman okrążył Afrykę i przez Kanał Suezki i Morze Śródziemne powrócił do Anglii. Po większym remoncie *Mischief*a Tilman w roku 1959 ponownie ruszył na południe i odwiedził Wyspy Crozeta i Keguelen.

Tilman był zamożnym człowiekiem; odziedziczył spory majątek po ojcu, niezły dochód przynosiły mu też kolejne pisane przez niego książki. Tym nie mniej koszty utrzymania dużego i starego jachtu były tak wielkie, że niejednokrotnie zastanawiał się nad sprzedaniem go. Stopniowo jednak tak przywiązał się do starej łajby, że porzucił tę myśl: z człowieka gór, używającego jachtu dla dotarcia do nich, zamienił się żeglarza, wspinającego się przy okazji.

Zastanawiając się nad dalszymi rejsami wzdłuż górskich wybrzeży, Tilman zwrócił uwagę na wody arktyczne – brzegi Grenlandii, a także cieśniny Daviesa i zatoki Baffina, oddzielających tę wyspę od wielkiego arktycznego archipelagu kanadyjskiego. Były to wody znacznie bliższe od antarktycznych, a ich brzegi były pełne niemal zupełnie dziewiczych szczytów. Na pierwszy rejs na lato 1961 wybrał rejon Umanak na zachodnim wybrzeżu Grenlandii, gdzie udał się m. in. z towarzyszem wyprawy Patagońskiej majorem Mariottem. Dwóch starszych panów, półinwalidów (Mariott miał nie całkiem wyleczone nogi, a Tilman pęknię-

tych kilka żeber po upadku na pokład), weszło tam na kilka szczytów wznoszących się do 1750 metrów nad morzem. Następnego lata Tilman podążył śladem Johna Daviesa, który w roku 1585 wpłynął do Exeter Soundu na wyspie Baffina i znalazł w nim góry, których wysokość ocenił na 1740 metrów nad poziomem morza. Był to rejon w tym czasie zupełnie dziewiczy. Tilman wybrał się tam w towarzystwie młodego alpinisty Rogera Tufta, który był członkiem jego załogi w czasie rejsu na Wyspy Crozeta. Po zakotwiczeniu u stóp najwyższej, zdaniem Daviesa, góry, którą nazwał on „Mount Raleigh”, Tilman stwierdził, że faktyczna Mount Raleigh znajduje się po przeciwnej stronie lodowca spływającego do fiordu. Wraz z Tuftem wspiął się na górę, pod którą zakotwiczył, określił jej wysokość na 1580 metrów, i nazwał „Falszywą (False) Mount Raleigh”.

Za cel trzeciej wyprawy arktycznej wybrał Tilman wyspę Bylota, leżącą na północ od wyspy Baffina i oddzieloną od niej cieśniną Pond Inlet. Chciał ją przetrawersować z północy na południe. Aby tam się znalazł *Mischief*, Tilman musiał mieć odpowiedniego człowieka, który by statek tam doprowadził. Znalazł go w osobie Polaka, Eda (Edwarda?) Mikeski, marynarza, który służył na kanadyjskim lodolamaczu. Za towarzysza trawersu Tilman wybrał Bruce'a Reida, świeżo upieczonego absolwenta uniwersytetu St Andrew's. Zostali wysadzeni na północy wyspy; do Pond Inlet mieli ponad 80 kilometrów. Trawers wyspy Bylota był śmiałym przedsięwzięciem: wyspa była nie zamieszkała, górzysta i pokryta śniegiem i lodem. Jej przejście, które odbywało się przeważnie we mgle i rozmiękłym śniegu, zajęło im piętnaście dni. Ale gdy dotarli do Pond Inlet, nie zastali tam jachtu. Przez kilka dni palili resztki rzeczy, starając się zwrócić na siebie uwagę. Czwartego dnia dopłynęli do nich Eskimosi, którzy wiedzieli, gdzie się znajduje *Mischief*: schronił on się w odległej o kilka mil, niewidocznej zatoczce. Tilman uważał, że Ed Mikeska, jako pierwszy szyper który wpłynął tego lata do Pond Inlet, powinien otrzymać tradycyjne specjalne odznaczenie. Po zakończeniu rejsu na Grenlandii Mikeska zszedł z pokładu – i Tilman go już nigdy więcej nie zobaczył. Z dziesiątków towarzyszy rejsów Tilmana Ed Mikeska należał do paru, których najwyższej ocenił.

W swoich pływaniach w Cieśninie Daviesa Tilman posuwał się coraz bardziej na północ. Wiedział o geofizycznym kuriozum wielkiej *połyni* w północnej części Zatoki Baffina – i bardzo chciał tam dotrzeć. Niestety nigdy mu się to nie udało: *połynja* zawsze pozostawała zablokowana ciężkimi lodami.

Po wyprawie na wyspę Bylota 57-letni *Mischief* wymagał generalnego remontu. Dokonany on został przez zdwojenie osłabionych już drewnianych wręgów statku. Roboty były nie łatwe i kosztowne, ale odnowiony *Mischief* był z powrotem zdolny do najcięższych pływów. Teraz Tilman rzucił się w jeszcze poważniejsze przedsięwzięcia – wschodnie wybrzeża Grenlandii. Jest to rejon szczególnie trudny i niebezpieczny. Wzdłuż całego wschodniego wybrzeża wyspy, aż do jej najbardziej południowego krańca – przylądka Farvel (Farewell), płynie z północy silny prąd niosący masy wielkich i ruchliwych gór lodowych. Sytuacja kształtuje się tu podob-

nie jak przy Spitsbergenie: lody płynące w dół wschodniego wybrzeża, po osiągnięciu południowego krańca wyspy (Cap Farvel na Grenlandii, Sørkapp na Spitsbergenie) są zwracane ku północy wzdłuż zachodniego wybrzeża przez cieplejszą odnogę Golfstromu i tają stopniowo ku północy. To sprawia, że brzegi dalej na północ są łatwiej dostępne, niż położone bliżej południowych krańców obu wysp. Ten silny zimny prąd wzdłuż wschodniego wybrzeża Grenlandii stwarza nie tylko dla niewielkich jachtów, ale nawet dla dużych statków, niezwykle trudne warunki. Wszystko to stanowiło wyzwanie dla Tilmana.

Początek lat sześćdziesiątych był okresem niezwyklej jego aktywności. Za cel pierwszego rejsu na wody na wody wschodniej Grenlandii w roku 1964 obrał Angmagssalik. Płynął tam przez wyspy Faroer i Islandię, gdzie jako pierwszy Brytyjczyk wylądował na wyłaniającej z oceanu wulkanicznej wyspie Surtsey. Wejście do Angmagssalik było blokowane przez masy lodu, ale *Mischiefowi* udało się tam wpłynąć za dużym frachtowcem. Trudne warunki uniemożliwiły Tilmanowi zamierzone dostanie się na pobliską górzystą wyspę Skjöldungen.

Po powrocie z tego rejsu Tilman został poproszony przez australijskiego żeglarza i alpinistę majora Warwicka Deacocka do poprowadzenia jako szyper jachtu z na subantarktyczną wyspę Heard (53.10° S, 73.35° E) z wyprawą, która zamierzała zdobyć jej wspaniałą, zaladzony szczyt Big Ben (ok. 2740 m). Do tego celu Deacock wynajął duży szkuner *Patanela* (w języku tasmańskim „*Duch burzy*”). Miał to być pierwszy rejs, na którym Tilman miał dowodzić nie własną jednostką. Tilman, który sam myślał o odwiedzeniu tej wyspy, przyjął propozycję i poleciał do Australii. Dla uniknięcia „ryczących czterdziestek” pożeglował daleko na północny zachód, skąd skręcił na południe na Kerguelen i wyspę Heard. Tam wylądował z trudem Deacock z czterema towarzyszami, a ponieważ wyspa Heard nie ma żadnego bezpiecznego kotwicowiska, Tilman odprowadził *Patanelę* na Kerguelen. Powrócił, jak to uzgodniono, po miesiącu. W międzyczasie Deacock z towarzyszami wszedł na szczyt. Zaokrętowanie alpinistów odbyło się szczęśliwie w ogromnym przyboju, w którym grupa straciła niemal cały sprzęt, ratując tylko film i zbiory naukowe.

Niemal zaraz po powrocie z południowej półkuli, latem 1965 Tilman był znowu w rejonie Angmagssalik. Tym razem udało mu się wylądować na Skjöldungen i wejść z młodym Nowozelandczykiem na piękny, blisko tysięczny szczyt.

W lipcu 1966 Tilman wybrał się na Południowe Szetlandy. Zamierzał z kilku młodymi alpinistami wylądować na Wyspie Smitha i wejść na jej dwa niezdobyte szczyty – ponad 2000-metrowy Mount Foster i nieco niższy Mount Pisagh. Dla dowodzenia *Mischiefem* w czasie swojej nieobecności Tilman zaangażował kapitana żeglugi Dawida Shaw, który na tę wyprawę wziął roczny urlop. Cała wyprawa była niestety od początku pechowiwa. 27 sierpnia w nocy wachtę pełnił właśnie Shaw, lecz kiedy Tilman wyszedł rano nie zastał go na pokładzie. Tilman natychmiast zawrócił statek, lecz mimo poszukiwań przez cały dzień nie znalazł śladu zagubionego. Zaginięcie Dawida Shaw, jedyne człowieka którego Til-

man stracił na swoich wyprawach, pozostało tajemnicą. Tilman postanowił mimo to nie rezygnować z rejsu, ale pech ciągnął się za wyprawą dalej. W Montevideo dwóch pozostałych członków załogi zeszło z pokładu. Uparty Tilman zamustrował przypadkową trójkę nowych, chociaż w tych warunkach nie miał szans na wylądowanie na wyspie. Minąwszy wyspę Smitha wylądował na Deception, skąd zamierzał najkrótszą drogą przez Cape Town wrócić do Anglii. Zaprotestował przeciw temu jeden z członków załogi, Urugwajczyk, wobec czego *Mischief*, ku niezadowoleniu pozostałych, popłynął do Montevideo. Tam cała trójka opuściła statek, a co gorsza Tilmanowi skradziono pieniądze i czeki podróżne. Z ogromnymi kłopotami udało mu się znaleźć kolejną trójkę załogantów, z którymi dopłynął do Lymington 15 lipca 1967.

Mimo tego nieudanego rejsu Tilman nie zrezygnował z dalszego pływania. Na lato 1968 postanowił dopłynąć aż do Scoresby Sundu, ale po drodze zdecydował się wstąpić na wyspę Jan Mayen (ok. 71° N, 8°30' W) i wejść na jej piękny, lodowy szczyt wygasłego wulkanu Beerenberg 2277 m; nie miało to być zresztą pierwsze wejście. Ale dotychczasowe szczęście opuściło *Mischief*. Lato 1968 było w Arktyce latem „wielkiego lodu”, który stał już tuż za Jan Mayen. Wyspa nie ma żadnego bezpiecznego kotwicowiska. Tilman zamierzał wylądować przy małej norweskiej stacji meteorologicznej po jej wschodniej stronie, lecz okazało się, że Norwegowie przenieśli ją na zachodni brzeg. Wieczorem *Mischief* okrążył południowy przylądek wyspy i w zapadających ciemnościach zimnej i mglistej nocy Tilman postawił go w dryf jakieś dwie mile od brzegu, wychodząc co 15 minut na pokład. Ale *Mischief* niepostrzeżenie dryfował w stronę brzegu i około 3.50 niespodzianie uderzył o podwodną skałę, a zanim uruchomiono motor fala rzuciła go na nią ponownie. Statek zaczął nabierać wody, lecz pompami udało się zatrzymać jej przybór. W ciemnościach i mgłę, wśród przybrzeżnego lodu, Tilman odszukał stację i zakotwiczył przed nią jacht o 7 rano.

Podciągnięto *Mischief*, ile się dało, na stromą plażę i uszczelniono materiałami dostarczonymi przez Norwegów. Niewielkie przecieki były likwidowane pompami. Tilman był przekonany, że spokojnie dopłynie do Islandii. Niestety radykalnie zmieniła się pogoda. Silny wiatr zaczął nagać ciężkie kry wprost na statek, a obawa uszkodzenia go ograniczała użycie dynamitu do wysadzania atakujących gór lodowych, które powiększały zniszczenia. Dziesięć dni trwała walka o ocalenie jachtu. W końcu zdecydowano, że jedyną szansę stwarza odholowanie go na Islandię. Podjął się tego norweski zaopatrzeniowiec *Brandal*, który właśnie przyplłynął na Jan Mayen. Niestety w pogarszających się warunkach, mimo pracujących bez przerwy pomp, *Mischief* pogrążał się coraz bardziej, i 4 sierpnia, około 30 mil na wschód od Jan Mayen, ostatecznie zatonął. Tilman zszedł z jego pokładu jako ostatni i z *Brandala* oglądał jego pogrążające się w oceanie czubki masztów.

Tilman napisał, wydrukował i rozesłał do przyjaciół żałobne „In memoriam” swojego ukochanego statku „*Mischief's Last Days*”. Napisał w nim: „Dla mnie

było to znacznie więcej niż tylko strata jachtu. Czuję się tak, jak bym opuścił bliskiego przyjaciela, z którym przez ostatnich czternaście lat spędziłem prawdopodobnie więcej czasu na morzu niż byłem na lądzie, kiedy także był przy mnie obecny w moich myślach."

Mischief miał sześćdziesiąt dwa lata, Tilman siedemdziesiąt. Nigdy nie było żadnego młodego żeglarskiego jachtu, którzy by byli tak bardzo związani. Nazwa tego wspaniałego statku została uwieczniona w trzech miejscach na mapie: dwie nazwy nadali Francuzi – *Mont du Mischief* na *Ile de la Possession* w wyspach *Crozeta* i *Cap Mischief* na *Kerguelen*, jedną – *Mount Mischief* – *Canadian Survey Department* w *Exeter Soundzie* na *Wyspie Baffina* (dawna „*False Mount Raleigh*”?). *Mischief* figuruje też w tytułach sześciu z ośmiu książek żeglarskich Tilmana.

Pomimo tej bolesnej straty Tilman tak już był wciągnięty w żeglugę polarną, że natychmiast zaczął się rozglądać za kolejnym statkiem, i już po paru miesiącach kupił *Sea Breeze*. Był to, podobnie jak *Mischief*, dawny kuter pilotowy Kanału Bristolskiego, nieznacznie większy i trochę starszy. Po solidnym remoncie *Sea Breeze* z pospieszenie dobraną załogą wyszedł w morze dopiero w końcu sierpnia 1969 i w jedenaście dni osiągnął Seydisfjord na wschodnim wybrzeżu Islandii. Tam z Brianem Potterem, jedynym w pełni pozytywnym, choć mało doświadczonym członkiem załogi, Tilman wszedł na *Strandertinder* (1009 m). Po tak dobrym przebiegu zdecydował się kontynuować rejs do Scoresby Soundu i w dobrych warunkach dopłynął do przylądka Brewster u wejścia do fiordu (70° N). Dalszemu płynięciu w głąb tego ogromnego fiordu, pełnego pływającego lodu, sprzeciwiła się cała załoga z wyjątkiem Pottera, co zmusiło Tilmana do odwrotu. Zdegustowany, napisał później: „*Chce się rzygać, kiedy musi się zrezygnować z tak bliskiego celu, mając dobry statek i pełno żywności, ale nic nie da się zrobić z niechętną załogą.*”

Następnego lata ruszył ku zachodnim brzegom Grenlandii. Tym razem miał młodą i bardzo dobrą załogę: australijskiego wspinacza Iaina Dillona, poleconego mu przez Colina Putta, i dwóch wybierających się na studia Brytyjczyków – Boba Comlaja i Andrew Harwicha. Tilman, który parokrotnie był już w Godthaab, tym razem wszedł jachtem w lody stosunkowo nisko na południu i posuwał się wolno na północ, dokonując wypadów na ląd. Młodzi się wspinali, a sam Tilman badał resztki jedenasto- i dwunastowiecznych osiedli normańskich. W sumie był to bardzo przyjemny, ciekawy i owocny rejs.

Ale Tilmana ciągnęła dalsza północ – *połynja* i wyspa *Ellsmera* na zachodzie i Scoresby Sound na wschodzie. Nigdy nie udało mu się zrealizować tych polarnych marzeń. Latem 1971 ruszył przez Islandię w kierunku Scoresby Soundu. Rejs został opóźniony przez stratę śruby *Sea Breeze* na północ od Islandii. Na szczęście w Isafjordzie w północno zachodniej Islandii udało się kupić używaną, zastępczą. Tym razem lody nie dopuściły go nawet do ujścia Scoresby Soundu. W drodze powrotnej znowu wstąpił do Angmagssalik.

W roku 1972 wypłynął z zamiarem dotarcia do wyspy Ellesmera. Jednak przed Grenlandią sztorm złamał bóm *Sea Breeze*, co zmusiło Tilmana do powrotu na Islandię dla wykonania i założenia nowego. To wszystko na tyle opóźniło rejs, że zrezygnował ze znacznie dalszej Zatoki Bafiina i skierował się ponownie do Scoresby Soundu. Zbacząc z drogi popłynął najpierw na Jan Mayen: chciał odwiedzić miejsce, gdzie przed kilku laty walczył przez szereg dni o ocalenie - *Mischief*. Koło Jan Mayen nie było w tym rok lodu, co wydawało rokować dobrze na Scoresby Sound, który leży dokładnie na zachód na tej samej szerokości geograficznej. Niestety wejście do fiordu było całkowicie zablokowane lodami – i znowu Tilman musiał wracać z niczym. Popłynął w stronę Angmagssalik, lecz po drodze silnik *Sea Breeze* odmówił posłuszeństwa i nie dał się uruchomić. Tilman nie przejął się tym. Jako czystej krwi żeglarz miał niechętny stosunek do urządzeń mechanicznych, i był pewien, że będzie mógł wpłynąć bez trudu do Angmagssalik pod samym żaglami, zwłaszcza że lodu było stosunkowo nie wiele. Dopłynęli tam 21 sierpnia, jednak już nie daleko wejścia do portu wiatr ustał całkowicie. Tilman zarządził spuszczenie żagli i holowanie jachtu przy pomocy szalupy, co szło bardzo wolno ze względu na jego ciężar. Niespodziewanie zerwał się gwałtowny szkwał, a równocześnie przyływ zaczął nieść kry. W zapadających ciemnościach i złej pogodzie *Sea-breeze*, pchany wiatrem i falą, dryfował wśród kier wzdłuż brzegu na południe. Około północy po zawietrznej tuż koło statku wyłoniła się skalista wysepka. W tym momencie w kadłub uderzyła wielka kra, a wiatr i fala rzuciła jacht na skałę. W pośpiechu zdążono wyrzucić z tonącego statku na wysepkę trochę jedzenia, mały namiot i kilka śpiworów. *Sea Breeze* zatonał tak, że nad powierzchnię sterczał tylko sam czubek masztu. Po południu zdjął rozbitków z wysepki przepływający obok mały stateczek handlowy. W styczniu 1973 Tilman został mianowany Komandorem Orderu Imperium Brytyjskiego – i w tym samym miesiącu kupił kolejny kuter Kanału Bristolskiego – *Baroque*. Była to jednostka zbudowana w roku, smuklejsza od obu poprzednich. Po remoncie, już w maju tego roku wyruszył w pierwszy na tym jachcie, tradycyjny rejs polarny – w kierunku zachodniej Grenlandii. Wraz z nim płynął tym razem młody wspinacz i doświadczony żeglarz Simon Richardson, którego Tilman ocenił najwyżej z wszystkich swoich załogantów. Ze zwykłymi kłopotami – przeciekami i różnymi naprawkami – dopłynęli do Godthaab i fiordu Umanak.

Ostatnią, jedną z największych i najtrudniejszych przygodą morską Tilmana, było opłynięcie Spitsbergenu. Na ten rejs miał płynąć z nim Simon Richardson, lecz musiał z niego w ostatniej chwili zrezygnować wobec śmierci ojca. Załogę stanowiło trzech młodych ludzi, z których dwóch było doświadczonymi alpinistami i żeglarzami, oraz kucharz. Opłynięcie Spitsbergenu pod żaglami było – i pozostaje do dziś – wielkim wyczynem, którego dokonały bardzo nieliczne jednostki, a ponad siedemdziesięcioletni *Baroque* był jedynym jachtem tego wieku, który przekroczył 80°.

2 lipca 1974 *Baroque* osiągnął Wyspę Niedźwiedzia, a w parę dni później zakotwiczył w Longyearbyen. Tilman nie spieszył się. Wiedział, że warunki lodowe koło Spitsbergenu, trudne zwłaszcza na wschodzie i w cieśninie Hinlopen, poprawiają się z końcem lata. W połowie miesiąca był w Nowym Ålesundzie, skąd płynął wolno ku północy, zatrzymując się w interesujących miejscach. Młodzi alpinści wspinali się ostro, 74-letni Tilman też chodził w góry, łatwiej. Przy każdej okazji wysyłał długie listy do siostry Adda. 26 lipca był w Magdalenefjordzie, skąd wysłał do niej ostatni list. Donosił w nim o obecności tamże szwajcarskich alpinistów, dziwił się wielkiemu ruchowi statków wycieczkowych. 28 był już na północ od Verlegenuken 80° 04' N. Nie było lodu i wydawało mu się, że mógłby bez trudu dopłynąć do 81° N. Za Verlegenuken Tilman skierował się na południowy wschód i wylądował przed wejściem do Sorgfjordu na piaszczystym półwyspie Eolus Neset, na którym na nie wielkim pagórku wznosił się krzyż, postawiony w roku 1855 przez załogę poławiacza fok *Aeolus*.

Na tym samym półwyspie wylądowaliśmy w dziewięć lat później, przed północą 22 lipca 1983, w czasie pierwszego – i jedyne – opływania Spitsbergenu łodziami bezpokładowymi.

„... podeszliśmy pod ten krzyż. Tuż pod nim, wśród kamieni wardy, tkwiła butelka z jakimiś papierami wewnątrz. Chcieliśmy ją otworzyć, ale mimo wysiłków nie dało się. Zdecydowałem się odbić jej szyjkę i wyciągnąłem kilka poklejonych kartek. Ogarnęło mnie wzruszenie: najstarsza była pisana ręką Billa Tilmana! (...) Dłuższą chwilę trzymałem te kartki w ręku. (...) Przez chwilę przemknęła mi przez głowę myśl, żeby zabrać tę kartkę Starego Billa, ale przepędziłem ją. Takie relikwie powinny zostawać tam, gdzie zostały złożone.”⁴

Baroque zatrzymał się u wejścia do cieśniny Hinlopen czekając na pomyślny wiatr, wszedł w nią 31 lipca i przepłynął w trzy dni. Warunki były idealne – w cieśninie nie było lodu. Ostatniego dnia, przy wyspie Von Ottera, Tilman zobaczył pierwszego – i jedyne – w czasie swoich wypraw polarnych białego niedźwiedzia (!). Nie zdecydował się płynąć przez wąski i niebezpieczny Heleysundet między Spitsbergenem a Barentsøya (myśmy przepłynęli!⁵) i skierował *Baroque* na południe wzdłuż wschodniego wybrzeża tej wyspy. Postanowił płynąć okrążając leżącą dalej na południe Edgeøya, ewentualnie przez dłuższą, ale bezpieczniejszą cieśninę Freemansundet między Barentsøya a Edgeøya. Leżąca przy Edgeøya wielka ławica lodu wymusiła na nim ten drugi wariant. Dostatecznie szeroka Freemansundet okazała się jednak przy odpływie za płytka, i *Baroque* musiał walczyć z wielkimi trudnościami. Udało mu się szczęśliwie przepłynąć dopiero po pozbyciu się całego balastu, ciężkiej kotwicy i niemal całego zapasu słodkiej wody. Nie zatrzymując się już nigdzie, 7 września Tilman dopłynął do Stornoway na Hebrydach, skąd natychmiast zatelegrafował do siostry. O tym, że Adda

⁴ R. W. Schramm: Dwa Długie Dni. Dzień Drugi – 1983. VII. Poza Daleki Przylądek.

⁵ R. W. Schramm: Dwa Długie Dni. Dzień Drugi – 1983. XI. Piekielny przesmyk i rajską chatą.

zmarła poprzedniego dnia, dowiedział się – nie mając odbiornika radiowego – dopiero po przybynięciu do Lymington. Kamienie ze Spitsbergenu, których użył jako balastu w zamian za utracony we Freemansundet, a które wyładował w Lymington, zostały rozebrane przez hobbystów i zbieraczy pamiątek. Na jednym z nich Lymington Town Sailing Club umieścił mosiężną tabliczkę z napisem: „*Ważąc jakieś 30 funtów jest on za ciężki na przycisk do papierów, lecz nadaje się wspaniale do podpierania otwartych drzwi*” – i ofiarował go Tilmanowi.

Śmierć ukochanej siostry była dla niego wielkim ciosem. W liście do swojego przyjaciela J. R. L. Andersona 2 października napisał: „*Straciłem swoją niezawodną kotwicę.*” W Bod Owen żył teraz samotnie, tylko z psami. Pisał książki, utrzymywał kontakty z malejącym stopniowo kręgiem przyjaciół, lubił grać w szachy i pikietę, rozwiązywał krzyżówki, piekł sam dla siebie chleb, gotował i warzył według własnej recepty piwo – „Bod Owen Beer”. W niedzielę chodził do kościoła.

Ale nie rezygnował z dalszej żeglugi. Stale myślał o *połynji* i wyspie Ellesmera i przygotowywał się do wyprawy na lato 1974. Na zapytanie swojego starego przyjaciela Erika Shiptona, jako pierwszego do załogi włączył jego syna Johna. Do Godthaab żegluga przebiegała pomyślnie, ale w dalszej drodze sztorm koło wyspy Disco złamał bom głównego żagla, co zmusiło Tilmana do powrotu do Lymington. Ponowną próbę podjął latem 1976 roku, ale ten rejs był jeszcze mniej udany. W sztormach na północnym Atlantyku *Baroque* odniósł pewne szkody, i chociaż Tilman był gotów opłynąć Cap Farvel i ciągnąć na północ, załoga wymusiła na nim powrót do Reykjavik. Po dokonaniu napraw Tilman, podobnie jak w roku 1972, zrezygnował z wyspy Ellesmera i pożegłował do Angmagssalik. Przy wychodzeniu z portu *Baroque*, manewrując wśród kier, wszedł na mieliznę. Ściągnięty z niej z wielu kłopotami, kilkakrotnie zmieniać. Do końca wytrwał z nim tylko jeden załogant z pierwotnego składu, ale dopłynął do Reykjavik. W czasie całego tego rejsu Tilman miał kłopoty z załogą, którą musiał kiedy w Reykjavik nie udało się skompletować załogi na drogę powrotną, pozostawił tam jacht w porcie. Przyleciał tam z powrotem w maju 1977, i w lipcu przyprowadził *Baroque* do Lymington – i sprzedał go. Nie spodziewał się już żegłować więcej.

Ale swoje osiemdziesiąte urodziny chciał Tilman spędzić na morzu polarnym. Ze względu na datę – 14 lutego – musiała to być Antarktyka. Na tę okazję jego młody przyjaciel Simon Richardson zaprosił go rejs na wyspę Smitha w Południowych Szetlandach i Półwysp Antarktyczny. Tilman, który próbował się na tę wyspę dostać w nieudanym rejsie zimą 1966–67, przyjął zaproszenie z radością, chociaż żywił zastrzeżenia co do swojej przydatności jako członka załogi. Doskonale wyposażony stalowy jacht Richardsona *En Avant* wypłynął z początkiem sierpnia 1977 z Southampton i 25 października dotarł do Rio de Janeiro. Stamtąd wypłynął 1 listopada na Falklandy, gdzie miał zabrać dwóch nowozelandzkich alpinistów.

Nikt już nie zobaczył ani śladu jachtu, ani jego załogi... O „Starego Billa” upomniało się morze...

Tilman żył według słów Ulissesa Tennysona: „*I cannot rest from travel; I will drink /Life to the lees...*”⁶

Swoje kariery, zarówno górską jak i żeglarską, zaczynał bardzo późno. Pierwszą poważną wspinaczkę – wejście na Mawenzi – odbył mając 32 lata; pierwszy raz żeglował mając 46 lat, pierwszy jacht – *Mischief* – nabył w wieku 56 lat, i nie od razu był jego szyprem: na nim dopiero uczył się żeglugi. W obu dziedzinach doszedł do szczytów. Ale nie uznawał rywalizacji: był przede wszystkim eksploratorem, chyba najwybitniejszym w dwudziestym wieku,

Był wielkim oryginałem. Nigdy nie założył rodziny, Najbliższą mu osobą była siostra Adeline – „Adds”. W zawieraniu przyjaźni był z rezerwą. Po wielu latach wspólnych wypraw z Shiptonem, w czasie których jeden drugiemu niejednokrotnie ratował życie, a zwracali się do siebie zawsze po nazwisku, Shipton zaproponował mu, żeby mówił do niego po prostu: Eryk. „Nie” – odpowiedział krótko Tilman. „Dlaczego?” „Bo to brzmi jakoś cholernie głupawo”⁷, odpowiedział po namyśle Tilman. Ale w końcu, nie wiadomo dokładnie od kiedy, zwracali się do siebie po imieniu: Eryk i Bill. W towarzystwie był raczej małomówny i spokojny. Był dżentelmenem starego typu i w każdym calu.

Nie mając, poza wojskowym, żadnego wykształcenia, miał bardzo rozległe zainteresowania. Był bardzo inteligentny i chłonny. Władał kilku językami, ale korzystał z każdej okazji, by uczyć się nowych, zwłaszcza lokalnych (urdu, hindi). W czasie wypraw prowadził badania i zbierał materiały naukowe. Wymazał wiele białych plam. Za swoją działalność otrzymał wypraw, ani wymyślnego wyposażenia. Z wielką rezerwą odnosił się do nowinek: aparatury wysokiego odznaczenia sportowe i naukowe i doktorat honorowy. W górach nie lubił większych tlenowej, radia. Wystarczającym dla niego sprzętem były jedna koszula, buty, czekan, lina, namiot, śpiwór i prymus. Za dopuszczalną górną granicę zespołu uważał sześć osób, a najlepiej czuł się w jeszcze mniejszym towarzystwie, często tylko jednego-dwóch szerpów. Ci uwielbiali go za sposób bycia i podobny do ich, specyficzny humor; nazywali go „*Balu Sahib – Pan Niedźwiedź*”. Na wyprawach odżywiał się spartańsko, razem z tragarzami; jedyne, co zabierał z sobą z Anglii, to był specjalny gatunek sera – puszkowany ceddar i suszone drożdże do pieczenia chleba.

Jego rejsy miały podobny charakter jak jego wyprawy górskie. Ukochał trudne warunki wód polarnych. Pływał na masywnych jachtach, przerobionych ze starych kutrów. Był na nich raczej nawigatorem, niż sternikiem. Szukał rejonów dalekich, odludnych, nie uczęszczanych, trudno dostępnych. Był żyjącym reliktem przeszłości. Doskonale opanował nawigację astronomiczną. Używał takich samych przyrządów jak jeszcze Cook – kompasu, sekstansu, chronometru. Jego biblią było „*Practical Wrinkles in Navigation*”⁸ Lecky’ego, wydane pierwszy raz

⁶ Nie mogę przestać podróżować; chcę wypić życie do dna.

⁷ „*Because it's such a damned silly name.*”

⁸ Praktyczne wskazówki żeglowania.

w latach siedemdziesiątych XIX wieku. Wszystko to jest zupełnie nie do pojęcia dla dzisiejszego młodego żeglarza.

Zupełnie inaczej natomiast dobierał sobie towarzystwo na morze niż w góry. Na wyprawy górskie ruszał na ogół z dobrze znanymi, zgranymi towarzyszami; miał też swoich stałych szerpów. Załogę na jacht mustrował natomiast z ogłoszenia w prasie, niemal w ostatniej chwili. Zawsze była to propozycja rejsu bezpłatnego. To też bardzo rzadko zdarzało mu się pływać ze znanymi uprzednio ludźmi. Na ogół miał wielu kandydatów. Był szeroko znany, dla wielu żeglowanie z nim było nobilitacją, ale nieraz spotykały go ze strony załogantów nieprzyjemne niespodzianki. Kilkakrotnie kończyło się to koniecznością nieprzewidzianej zmiany planu. Z reguły miało to miejsce, gdy z jakichś powodów musiał zmieniać członków załogi w trakcie rejsu.

Był niezwykle silny i odporny fizycznie i psychicznie, zorganizowany i odpowiedzialny. Za niepowodzenia nigdy nie obciążał innych – zawsze siebie. Jedy- nym jego mankamentem był niedostateczny brak wyobraźni: był skrajnym realistą. Stawiał sobie trudne, dalekie i śmiałe cele, to też nie zawsze udało mu się je zrealizować. Nie udało mu się doprowadzić do skutku zwycięskiej wyprawy na Everest, tym bardziej, że za właściwą drogę uważał atakowanie go od północy. Nigdy nie udało się mu się wpłynąć na *połynę* zatoki Bafiina i dotrzeć do wyspy Ellesmera, podobnie jak wpłynąć do Scoresby Soundu.

Jego żeglarska działalność nie ograniczała się do rejsów polarnych. Był prezesem oddziału w Barmouth Królewskiego Narodowego Instytutu Ratownictwa Morskiego (*Royal National Lifeboat Institution*) i urządzał doroczne „Wieczery Ratowników Morskich” (*Lifeboat Suppers*) dla załóg łodzi ratunkowych. Był też współtwórcą jachtowego Wyścigu Trzech Szczytów (*Three Peaks Race*) z Barmouth do Port William, w czasie którego dwóch członków każdej załogi musiało wejść na najwyższe szczyty Walii, Anglii i Szkocji: Snowdon, Scafell i Ben Nevis. Pierwsze takie wyścigi odbyły się w roku 1977, a w roku następnym komitet organizacyjny ufundował dla zwycięskiego jachtu „Nagrodę H. W. Tilmana” (*H. W. Tilman Trophy*).

Za młodszych lat Tilman był zdecydowanym przeciwnikiem udziału kobiet w wyprawach. To podejście zmienił w pewnym stopniu po wyprawie z Houstonami pod Mount Everest od południa, na której zaprzyjaźnił się z jedyną na niej kobietą – Betsy Cowles. Później utrzymywał przyjazne stosunki z kobietami, ale musiały być bardzo inteligentne i interesujące. Był nałogowym palaczem i nie rozstawał się z fajką. Po zatonięciu Seebreeze w roku 1972, na skalistej wysepce jego największym zmartwieniem było to, że ratując kapciuch z tytoniem zapomniał swojej ukochanej fajki. Na szczęście znalazł przy sobie drugą.

Statki Tilmana

- *Mischief* („Figlarz”) – kuter pilotowy Kanahu Bristolskiego. Zbudowany w 1906 r. w Cardiff przez T. Bakera. Długość 45 stóp, szerokość pokładu 13 st.,

zanurzenie 7 st. 6 cali, tonaż 29 t. Pierwszym jego właścicielem był William Morgan, zwany „Billy the Mischief” („Bil figlarz”). Jako kuter pilotowy pracował do 1919 r. Do „Rejestru jachtów” został wciągnięty w 1927 r. Kupiony przez Tilmana w 1954 r. Zatonął w 1968 r.

- **Seabreeze („Bryza morska”)** – kuter pilotowy Kanału Bristolskiego. Zbudowany w 1899 r. w Porthleven przez J. Bowdena. Długość 49 stóp, szerokość pokładu 14 st., zanurzenie 7 st. 6 cali, tonaż 33 t. Kupiony przez Tilmana w 1969 r. Zatonął w 1972 r.
- **Baroque („Barok”)** – Kuter pilotowy Kanału Bristolskiego. Zbudowany w 1902 r. w Cardiff przez J. Hambly. Długość 50 stóp, szerokość pokładu 13 st. 6 cali, zanurzenie 7 st. 6 cali, tonaż 32 t. Kupiony przez Tilmana w 1972 r. Sprzedany w 1977 r.

Rejsy Tilmana

Mischief

- 1955–56: Las Palmas – Montevideo – Cieśnina Magellana – (trawers Łądołodu Patagońskiego) – Valparaiso – Callas – Kanał Panamski – Bermudy – Lymington. 20.000 mil morskich.
- 1957–58: Las Palmas – Bahia Blanca – Cape Town – Durban – Beira – Komory – Aldabra – Aden – Kanał Suezki – Malta – Gibraltar – Lymington. 21.000 mil m.
- 1959–60: Las Palmas – Cape Town – Wyspy Crozeta – Kerguelen – Cape Town – Św. Helena – Lymington. 20.000 mil m.
- 1961: Zach. Grenlandia: Godthaab – Umanakfjord – Godthaab – Lymington. 7.500 mil m.
- 1962: Zach. Grenlandia: Godthaab – Evighedsfjord – Holsteinborg – Exeter Sound (Wyspa Baffina) – Lymington. 6.500 mil m.
- 1963: Zach. Grenlandia: Zatoka Baffina: Godthaab – Godhavn – Upernivik – Lancaster Sound – wyspa Bylota (trawersowanie) – Pond Inlet – Godthaab – Lymington. 7.000 mil m.
- 1964: Wsch. Grenlandia: Wyspy Owcze (Faroer, Faeroe) – Reykjavik – Angmagssalik – Lymington. 3.700 mil m.
- (1964–65, Patanela: wyspa Heard)
- 1965: Wsch. Grenlandia: Reykjavik – Angmagssalik – Skjoldungfjord – Lymington. 4.000 m.m.
- 1966–67: Las Palmas – Montevideo – Punta Arenas – Południowe Szetlandy – Południowa Georgia – Montevideo – Azory – Lymington. 40.000 mil m.
- 1968: Wyspy Owcze – Islandia – Jan Mayen. Zatonięcie MISCHIEFA.

Sea breeze

- 1969: Islandia/Seydisfjord – wybrzeże wsch. Grenlandii – Lymington. 3.400 mil m.
- 1970: Zach. Grenlandia: Faeringehavn – Ivigtut – Julianehaab – Prins-Christian Sund – Lymington. 4.900 mil m.

- 1971: Reykjavik – Isafjord – ujście Scoresby Soundu – Angmagssalik – Seke-stedsfjord – Lymington. 5.000 mil m.
- 1972: Reykjavik – Isafjord – ujście Scoresby Soundu – Angmagssalik. Zatonięcie SEA BRISE.

Baroque

- 1973: Zach. Grenlandia: Cork – Bantry Bay – Godthaab – Umanakfjord – Lymington. 5.700 mil m.
- 1974: Opłynięcie Spitsbergenu: Wyspa Niedźwiedzia – Longyearbyen – Ny ?lesund – Magdalenefjorden – Verlegenuken – Eolusneset – Hinlopenstretet – Freemansundet – Stornoway – Lymington. Ok. 20.000 mil m. (?)
- 1975: Zach. Grenlandia: Bantry Bay – Godthaab – wyspa Disco – Holsteinborg – Lymington. Ok. 7.700 mil m.
- 1976: Wsch. Grenlandia: Bantry May – Reykjavik – Angmagssalik – King Oskar’ Havn – Angmagssalik – Reykjavik. Ok. 4.000 mil m.
- 1977: Rekjavik – Lymington. Sprzedaż BAROQUE.

Książki morskie Tilmana

Oprócz siedmiu książek górskich, wydanych w latach 1937–52, Tilman napisał osiem książek o swoich rejach polarnych:

- *Mischief in Patagonia* (Cambridge University Press, 1957)
- *Mischief among the Penguins* (Rupert Hart-Davies, 1961)
- *Mischief in Greenland* (Hollis & Carter, 1964)
- *Mostly Mischief* (Hollis & Carter, 1966)
- *Mischief Goes South* (Hollis & Carter, 1968)
- *In Mischief’s Wake* (Hollis & Carter, 1971)
- *Ice With Everything* (Nautical Publishing Company, 1974)
- *Triumph and Tribulation* (Nautical Publishing Company, 1977)

Wszystkie są niewielkimi książeczkami (150–230 stron, 8°), pisanymi oszczędnym językiem, bez dialogów, z wielu odnośnikami i cytatami, ilustrowanymi czarno-białym zdjęciami.

Jedna z nich – *Mostly Mischief* – została przetłumaczona na język polski pod tytułem „*Mischiefem do lodowych szczytów*” (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1980).