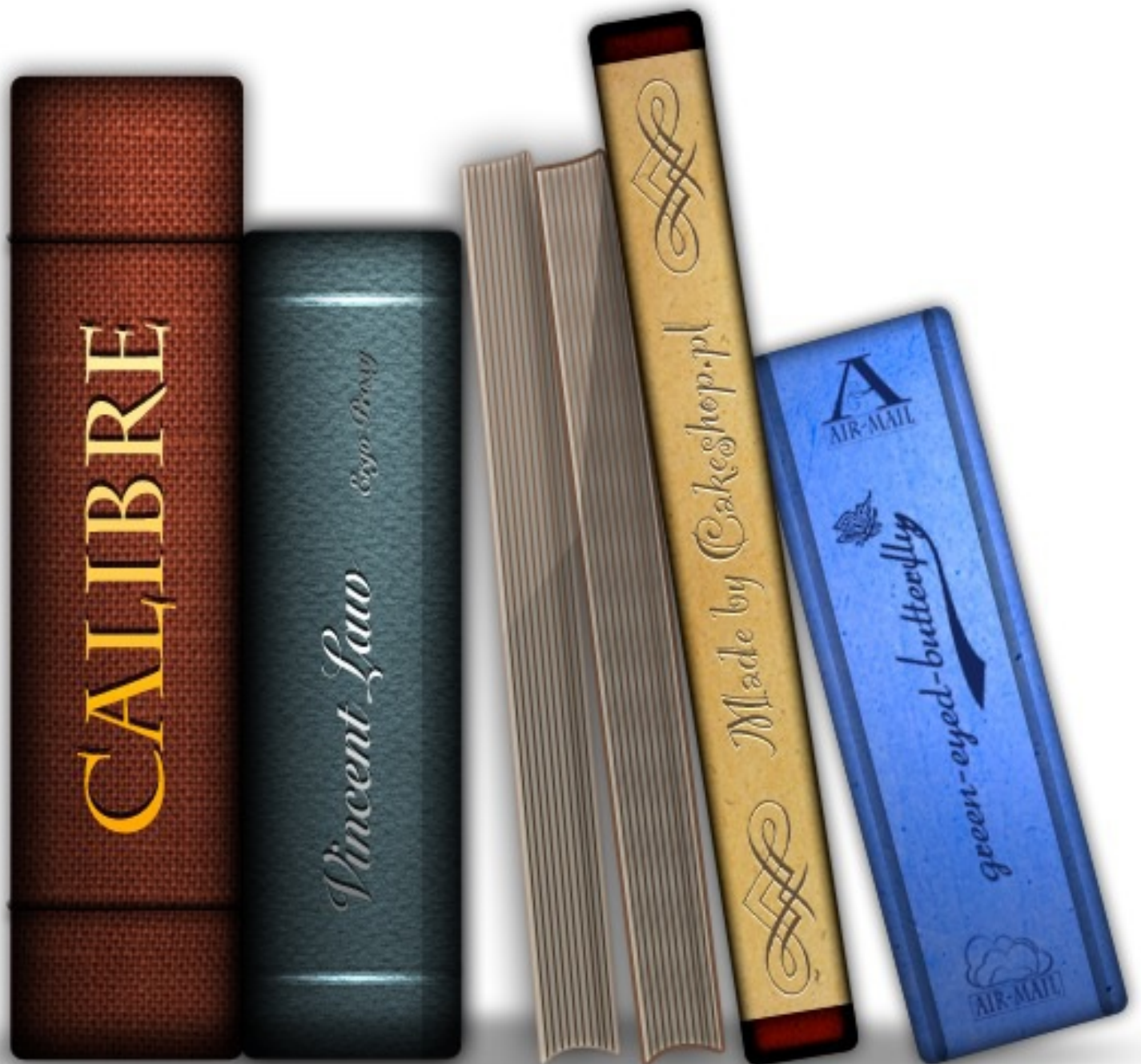


Bezkresne morze

MacLean Alistair



calibre 0.8.24

Alistair MacLean o odpowiedzialności pisarza i korzyściach

płynących z sukcesu213

„DILEAS”

Trzy godziny, panie MacLean, trzy godziny — i żadnej wiadomości o statku ratowniczym!

Łatwo sobie wyobrazić nasz nastrój. Byliśmy tam tylko my czterej — Eachan, Torry Mor, stary Grant i ja. Czyśmy rozmawiali? Nie padło ani jedno słowo, nawet mruknięcie — na stole stała świeża butelka whisky, ale Eachan nie myślał tego dnia o zarobku.

Siedzieliśmy po prostu jak kołki. Seumas Grant pykał swoją starą brzydką fajkę, niczego po sobie nie pokazując, a reszta gapiła się w ściany. Słuchaliśmy wycia wichru i gradu tłukącego wściekle w okna tawerny. Boże, ależ to była noc! I co najgorsze, mogliśmy tylko czekać. Wesoło było, nie ma co gadać!...

Wszyscyśmy podskoczyli, jak zadzwonił telefon. Eachan podbiegł na zaplecze i po chwili wrócił cały rozpromieniony. Wystarczyło spojrzeć na jego wielką pyzatą gębę, żeby spadł nam kamień z serca.

— Stawiam kolejkę, panowie. Dzwonił latarnik z Creag Dearg. „Molly Ann” zdążyła w samą porę. Parowiec zatonął, ale uratowali załogę.

Popchnął ku nam kieliszki i spojrzał staremu Graniowi prosto w oczy.

— No i co ty na to, Seumas? „Molly Ann” zdążyła,

a Donald Archie i Lachlan są gdzieś koło Scavaig. Może powiesz, że to cud, co, Seumas?

O, ci dwaj nie przepadali za sobą, mówię panu, panie MacLean. Proszę pamiętać, że większość z nas stała po stronie Eachana. Stary Seumas Grant był twardym człowiekiem. Szanowanym, i owszem, ale nikt nie darzył go sympatią i, na Boga, on też nie darzył nią nikogo oprócz Lachlana i Donalda, swoich synów. Patrzył w nich jak w obraz. Chowali się bez matki: dał im farmę, dał im kuter, myślał o nich we śnie i na jawie. Ale był twardym człowiekiem, panie MacLean. Wyniosłym i... jak to powiedzieć?... odległym. Zamkniętym w sobie.

— To cud, jak się kogoś uratuje w taką noc, Eachan — odparł głuchym głosem.

— Bez udziału Donalda i Lachlana? — naciskał Eachan.

Torry, jak pamiętam, zaczął się wiercić na krześle, a ja odwróciłem wzrok. Niezbyt nam się to podobało — nie było sprawiedliwe.

— Gruby Neil to niezły szyper — odpowiedział cicho Grant — ale nigdy nie poprowadzi statku ratowniczego tak jak Lachie — nie czuje morza...

W tej samej chwili otworzyły się z trzaskiem drzwi tawerny, a wiatr prawie wyrwał je z zawiasów. Do sali wpadł Peter Pocztylion, zamknął za sobą drzwi i stanął naprzeciwko nas w mokrym sztormiaku. Wystarczyło na niego spojrzeć, by się domyślić, że stało się coś bardzo złego.

— Statek ratowniczy, Eachan, „Molly Ann”! — zawołał podnieconym tonem. — Wiesz, gdzie jest?! Mów, człowieku, szybko!

Eachan spojrział nań ze zdziwieniem.

— Pewnie, że wiem, Peter. Przed chwilą dzwonili. Stoi na kotwicy koło Creag Dearg i...

— Creag Dearg?! Boże, Boże! — Peter osunął się na krzesło i zapatrzył tępo w ogień. — Dwadzieścia mil morskich stąd, dwadzieścia mil! Przed chwilą z farmy Tarbert przejechał lain Chisholm — dotarł tu w cztery mi-

10

nuty tym swoim wielkim samochodem — i mówi, że widział na środku cieśniny prom z Buidhe sygnalizujący rakietami niebezpieczeństwo! A „Molly Ann” jest w Creag Dearg! Mój Boże!...

Pokręcił powoli głową.

— Prom? — spytałem głupkowato. — Wielki John postradałby rozum, gdyby wypłynął w taką pogodę!

— A wszystkie kutry rybackie schroniły się przed sztormem w Loch Torridon! — dorzucił gorzko Torry.

Zapadło długie milczenie, aż wreszcie stary Grant wstał, ciągle pykając fajkę.

— Wszystkie oprócz mojego, Torry — rzekł, zapinając sztormiak. — Chwała Bogu, że Donald i Lachie popłynęli do Scavaig, żeby obejrzeć tę nową łajbę. — Przystanął i rozejrzał się powoli. — Chyba będę potrzebował kilku ludzi do pomocy.

Gapiliśmy się na niego bez słowa, a gdy Eachan przerwał wreszcie ciszę, w jego głosie brzmiało zdumienie.

— Chcesz powiedzieć, że wypłyniesz tą swoją starą krypą w taki sztorm, Seumas? — Był wyraźnie wstrząśnięty. — Ma co najmniej czterdzieści lat, a fale w cieśninie są wysokie jak góry! Rozbiją kuter w drzazgi, nim wyjdiesz z portu, człowieku!

— Lachie by popłynął. — Stary Grant wbił wzrok w ziemię. — To on jest szyprem. Popłynąłby, i Donald tak samo. Nie zawiodę swoich chłopców.

— To samobójstwo, panie Grant! — zawołałem. — Eachan ma rację: to prawie pewna śmierć!

— Dla tych biedaków na promie nie ma żadnego prawie. — Stary Grant sięgnął po zydwestkę i skierował się ku drzwiom. — Może dam sobie radę sam.

Eachan uniósł z trzaskiem klapę szynkwasu.

— Jesteś starym głupcem, Seumasie Grant, i będziesz się smażył w piekle z powodu swojej przeklętej pychy! — wykrzyknął z gniewem. Odwrócił się i zdjął z półki dwie butelki brandy. — Mogą się przydać — mruknął i wyszedł na dwór, mamrocząc coś z okropnym grymasem na twarzy.

11

Trzeba panu wiedzieć, panie MacLean, że „Dileas” — tak się nazywał kuter Seumasa Granta — był znacznie lepszy, niż go przedstawił Eachan. Kiedy Campbell, szkutnik z Ardrishaig, budował łódź, brał drewno z samego serca dębu. A stary Grant wzmocnił kadłub stalowymi wręgami i zainstalował nowoczesny silnik Diesla — chyba gardnera o mocy czterdziestu czterech koni. Ale i tak kuter nie nadawał się na taką pogodę.

Za falochronem — nigdy pan sobie tego nie wyobrazisz ani nie zobaczysz, panie MacLean, nawet w najczarniejszych snach. Było piekielnie zimno, a świszczący wichur niósł grad i lód, który ciął człowiekowi twarz do kości.

A cieśnina! Nie, to nie do opisanego! Morze było straszliwie wzburzone i przypominało mleko kipiące w garnku w absolutnej ciemności. Nawet dziś ciarki mnie przechodzą, jak o tym myślę, panie MacLean.

Szliśmy dwie godziny prosto pod wiatr i, na Boga, dostaliśmy nieźle w kość. „Dileas” unosi się na fali, a później wylatywał w powietrze i lądował z potwornym trzaskiem po drugiej stronie, zapadając się w wodzie po burty. W chwili upadku słysząc było wściekły warkot śruby mielącej powietrze. Bóg jeden wie, dlaczego „Dileas” nie pękł na pół — Bóg albo duch Campbella, szkutnika z Ardrishaig.

— Widzicie coś, chłopcy?! — krzyknął ze sterówki stary Grant, którego słowa porwał wiatr.

— Nic, Seumasie! — ryknął w odpowiedzi Torry. — Zupełnie nic!

Podaliśmy Eachanowi reflektor, stary aldis, i poszedłem na rufę. Seumas Grant stał spokojnie przy kole, z twarzą zalaną krwią — ogromna grzywiasta fala wybiła okno sterówki i nie zdążył się odsunąć.

Ale jego starcze oczy były jak zawsze spokojne, pewne, czujne.

— To nie ma sensu, panie Grant! — krzyknąłem. — Tej nocy nie znajdziemy nikogo, a zresztą nikt

nie mógł przeżyć

12

takiej nawałnicy! To beznadziejne — „Dileas” dłużej tego nie wytrzyma! Musimy wracać!

Wyrzekł kilka słów. Nie dosłyszałem i pochyliłem się ku niemu.

— Zastanawiałem się po prostu, czy Lachie by wrócił — powiedział w zamyśleniu.

Wygramoliłem się ze sterówki i zacząłem przeklinać Seumasa Granta, przeklinać za straszną miłość, jaką żywił do swoich synów, do Donalda Archiego i Lachlana. I nagle — nagle poczułem, że ogarnia mnie straszny, palący wstyd, i zacząłem przeklinać samego siebie. Czepiając się nadburcia, ruszyłem powoli w stronę dziobu.

Nim zdążyłem dotrzeć do śródkręcia, usłyszałem piskliwy, podniecony okrzyk Eachana.

— Tam, Torry, popatrz tam! Trzy rumby z lewa przed dziobem! Tam jest człowiek... nie, na Boga, dwóch!

Kiedy „Dileas” wspiął się na szczyt następnej fali, popatrzyłem wzdłuż snopu światła z reflektora. Eachan miał rację. Rzeczywiście, w wodzie szamotały się dwie ciemne postacie.

Trzema skokami dobiegłem z powrotem do sterówki i pokazałem je ręką Grantowi. Kiwnął w odpowiedzi głową i zaczął zmieniać kurs. Ach, co to był za sternik, panie MacLean! Wystarczyłoby obrócić dziób ciut za daleko, a nigdy byśmy się nie wydostali z jednej z tych głębokich dolin między falami. Ale stary Seumas prowadził kuter bezbłędnie.

I wówczas zdarzył się cud. Właśnie to, panie MacLean — cud. Znaleźliśmy się w oku huraganu. Proszę pamiętać, że fale były równie wysokie jak przedtem, ale wiatr na chwilę ustał i zapadła śmiertelna cisza — aż nagle, od strony bakburty, z ciemności dobiegł ledwo słyszalny rozpaczliwy krzyk.

Torry momentalnie obrócił reflektor, a snop podskakujący w górę i w dół, wydobył z kształt unoszący się na wodzie w odległości pól

prawie dokładnie przed nami. Z początku wziąłem go po prostu za dryfujące szczątki rozbitego promu, lecz zaraz zauważyłem, że to prowizoryczna tratwa zbita z kilku desek i belek. Leżało na niej — nie, na Boga, było do niej przywiązane! — dwoje dzieci. Ukazywały się tylko chwilami na szczytach fal i natychmiast znikwały — igraszki diabła na rozszalałym morzu. O Boże, Boże! Biedne maleństwa!

— Panie Grant! — ryknąłem staremu Seumasowi do ucha. — Na wprost dziobu jest tratwa z dwojgiem dzieci!...

Jego oczy były równie spokojne jak zawsze. Spoglądał po prostu przed siebie z nieprzeniknionym wyrazem twarzy.

— Nie mogę podnieść jednych i drugich — odpowiedział beznamiętnie, bez cienia emocji, niech diabli porwą jego kamienne serce! — Gdybyśmy teraz zawrócili, fale natychmiast by nas zatopiły. Żeby zawrócić, muszę dopłynąć do Seal Point. Czy dzieci utrzymają się jeszcze przez jakiś czas, jak myślisz, Calum?

— Są na pół martwe — odrzekłem apatycznie. — I nie trzymają się tratwy: są do niej przywiązane. Zerknął na mnie zmrużonymi oczyma.

— Przywiązane, Calum? Takes powiedział? — spytał cicho. — Przywiązane?!

Kiwnąłem w milczeniu głową. I wówczas stało się coś dziwnego, panie MacLean, coś bardzo dziwnego. Na starczej, pomarszczonej twarzy Granta pojawił się uśmiech — ciągle stoją mi przed oczami jego lśniące zęby i strużki krwi ciekące po policzkach. Skinął kilkakrotnie głową, jakby zadowolony, że coś zrozumiał, a potem obrócił koło nieco w prawo.

Niewielka tratwa zbliżała się do nas w błyskawicznym tempie i mogliśmy podjąć tylko jedną próbę wzięcia dzieci na pokład. Ale stary Seumas sterował tak dobrze, że nie mogło nam się nie udać: Torry Mor machnął swoją wielką łapą, złapał dzieci razem z tratwą i wciągnął bezpiecznie na łódź. Znieśliśmy je pod pokład, a Grant ruszył pod wiatr do Seal Point. Później popłynęliśmy z powrotem wzdłuż

14

cieśniny, idąc prosto jak strzała — bo przy silnym wietrze z rufy żadna łódź na świecie nie równa się z kutrem z Loch Fyne — ale nie zobaczyliśmy już ani śladu dwóch mężczyzn. Jakąś milę od portu stary Seumas oddał koło Torry'emu i zszedł pod pokład do dzieciaków.

Siedziały na koi naprzeciwko piecyka, okręcone kocami — dziewięcioletni chłopiec i jasnowłosa sześciolatnia dziewczynka. Były blade, blade, przerażone i wyczerpane, ale powinny szybko przyjść do siebie.

Zrelacjonowałem cicho staremu Graniowi, czego się dowiedziałem. Pływały dla zabawy małym czółnem po basenie portowym w Buidhe, gdy chłopiec zbliżył się niebezpiecznie do falochronu i wiatr porwał łódkę na otwarte morze. Ale zauważono to z brzegu i za dziećmi popłynęło promem dwóch mężczyzn; później statek zatonął. Dzieci nic więcej nie pamiętały: mało nie umarły ze strachu.

Akurat kończyłem, gdy pod pokład zszedł Eachan.

— Wiatr słabnie, Seumas, i morze się uspokaja. Ci dwaj mają jeszcze szansę, że wyrzuci ich na brzeg, jeśli potrafią pływać.

Stary Seumas uniósł na niego oczy. Jego zmęczona, pomarszczona twarz wydała się dziwnie stara.

— Nie mają żadnej szansy, Eachan, żadnej.

— Skąd ta pewność, człowieku? — zaoponował Eachan. — Nigdy nic nie wiadomo.

— Ja wiem, Eachan. — Głos starego rybaka był cichy, jakby dochodził z wielkiej odległości. — Ja dobrze wiem. Potrafią to samo co ojciec. Nigdy nie nauczyłem się pływać, oni też.

Zatkało nas, może mi pan wierzyć. Gapiliśmy się na niego głupkowato, z niedowierzaniem, wreszcie z przerażeniem.

— Chce pan powiedzieć... — zacząłem, lecz nie mogłem wykrztusić słowa.

— Tak, to byli Lachie i Donald. Widziałem ich. — Stary Grant wpatrywał się nie widzącym wzrokiem w ogień. — Na pewno wrócili wcześniej ze Scavaig.

15

Minęła dobra minuta, zanim Eachan wyjąkał łamiącym się głosem:

— Seumas, Seumas! Przecież to byli twoi synowie! Jak mogłeś...

Stary Grant pierwszy i jedyny raz stracił panowanie nad sobą. Przerwał głuchym, wściekłym tonem, a w jego oczach zalśniły łzy.

— I co miałem robić, Eachan?! Wziąć ich na pokład i zostawić dzieci?! Zamilkł na chwilę.

— Nie rozumiesz, Eachan? — ciągnął powoli. — Lachie i Donald zbudowali dla nich tratwę z jedynych desek na promie. Wiedzieli, co robią — i wiedzieli, że nie zostawiają sobie żadnej szansy. Zrobili to celowo, człowieku. I gdybym nie uratował tych dzieci, to wtedy... wtedy...

Urwał, lecz po chwili usłyszeliśmy jego najcichszy szept:

— Nie mogłem zawieść swoich synów. Och, Eachan, Eachan, przecież nie mogłem ich zawieść!...

Stary Grant wyprostował się, sięgnął po chustkę i otarł z twarzy krew, a także, jak sędzę, łzy. Wziął na ręce dziewczynkę, okręconą po szyję kocem, posadził ją sobie na kolanach i uśmiechnął się łagodnie.

— A teraz, ptaszynko, co byś powiedziała na trochę gorącego kakao?...

r

ŚWIĘTY JERZY i SMOK

— Bezkresne...

Jeżeli ktoś miał kiedykolwiek prawo uważać się za szczęśliwego, był to z pewnością George Rickaby. Każdy rozsądny człowiek, a zwłaszcza zaszuszony, zmumifikowany mieszcuch, uznałby, że jest on w tej chwili w przedsiönku raj.

Na bezchmurnym letnim niebie świeciło skwarne popołudniowe słońce; po obydwu stronach kanału

sunęły leniwie do tyłu złociste pola południowej Anglii; pod stopami George'a drżał lekko pokład smukłego ośmio-metrowego jachtu wycieczkowego, przed nim rozciągały się przepiękne, spokojne wody kanału Lower Dipworth, a na dodatek czekał go cały miesiąc wakacji. Przedsiónek raj? Skądże, raj!

George Rickaby, doktor fizyki i członek Królewskiego Towarzystwa Nauk Przyrodniczych, uważał się jednak za najniešťczęśliwszego człowieka pod słońcem. Osądzanie ludzi na podstawie pozorów prowadzi do krańcowo błędnych wniosków — myślał z goryczą. Cóż z tego, że ma dość czasu i pieniędzy, aby pływać dla przyjemności jachtem po angielskich kanałach? Cóż z tego, że towarzyszy mu oddany, zaradny były ordynans, który dba tylko o to, by George zanadto się nie przemęczał? Cóż z tego, że George uchodzi za jednego z najlepiej się zapowiadających fizyków jądrowych Europy? Cóż z tego, że sam minister zaopatrzenia poklepał go kiedyś po plecach i zwrócił się doń po imieniu?

19

Marność nad marnościami — myślał melancholijnie George, prowadząc jacht przez lesiste zakole kanału, marność nad marnościami. Mimo to nie powinien chyba osądzać zbyt surowo głupich złudzeń ignoranckiego świata. Popatrzył smutno na nieskazitelnie czyste sosnowe deski pokładu. W końcu za młodu sam ulegał podobnym iluzjom. Ba, zaledwie trzy miesiące temu...

— Uwóżaj! Płyniesz prosto na mnie!

Z bolesnych rozmyślań wyrwał go piskliwy kobiecy okrzyk. George pośpiesznie wyprostował swoje wysokie, boleśnie chude ciało, chwycił okulary i popatrzył przed siebie, wyężając krótkowzroczne oczy.

— Szybko, szybko, ty kretynie, bo będzie za późno!...

George'owi mignęła barka stojąca w poprzek kanału z dziobem na brzegu, blokująca trzy czwarte toru wodnego; na jej rufie zauważył dziewczynę, która krzyczała i wymachiwała dziko rękami. Widział ją tylko przez mgnienie oka. Nie był człowiekiem czynu i natychmiast sparaliżowała go bezsilność.

— W lewo, głupcze, ster w lewo! — wrzeszczała rozpaczliwie dziewczyna.

George ocknął się i chwycił koło sterowe. Niestety, jak już wspomnieliśmy, nie był człowiekiem czynu. Nie potrafił sobie radzić w sytuacjach krytycznych. Rzeczywiście obrócił koło, i to z niesłychaną prędkością i energią. Tyle że w złą stronę.

W odległości półtora kilometra, w wiosce Upper Dip-worth, staruszkowie drzemący na ławkach ocknęli się nagle, słysząc echo straszliwego trzasku przetaczające się nad spokojnymi łakami. Wkrótce jednak znów zapadli w słodki sen.

Tymczasem na kanale działy się rzeczy przerażające. Wstrząs wywołany zderzeniem przerzucił młodą kobietę na dziób jachtu George'a, przerywając jej w pół słowa kolejny obelżywy okrzyk, George zaś poleciał w tej samej chwili do przodu. Znaleźli się tuż obok siebie i przez dziesięć sekund świdrowali się bez słowa złym wzrokiem.

Pierwsza zabrała głos dziewczyna.

20

— Co za kretyn! Nie ma pan oczu?! — zawołała z wściekłością. — A może słońce rozmiękczyło panu mózg? — dodała z jadowitą słodyczą, pukając się znacząco w czoło.

George wstał, zachowując obrażone, wyniosłe milczenie. Ostatnia zniewaga przeppełniła kielich goryczy. Jednakże George'owi, wychowanemu w surowej szkole, wpojono niewzruszony szacunek dla kobiet. Miał nadzieję, że potrafi się zachować jak dżentelmen.

— Jeśli pani barka uległa uszkodzeniu, proszę przyjąć wyrazy ubolewania — stwierdził chłodnym tonem. — Ale musi pani przyznać, że barka stojąca w poprzek kanału to, mówiąc najdelikatniej, coś niezwykłego. Trudno się spodziewać...

W tym momencie urwał nagle. Włożył z powrotem okulary i po raz pierwszy przyjrzał się dziewczynie uważniej.

A warto było się jej przyglądać, orzekł beznamiętnie. Połyskliwe rude włosy, intensywnie błękitne oczy (chwilowo nieprzyjemne), zielona bluza bez rękawów i króciutkie szorty — George musiał przyznać, że pasażerka barki jest wyjątkowo ładna.

— W poprzek, ty błaznie?! — zawołała gniewnie, odtrącając jego wyciągniętą rękę i wstając z grymasem bólu na twarzy. — W poprzek, dobre sobie!

Ugięła na próbę kolano, obserwowana z podziwem przez George'a, i z wyraźną ulgą przekonała się, że może poruszać nogą.

— Nie widzi pan, że barka osiadła na mieliźnie? — spytała lodowato. — To nie moja wina i nie miałam czasu się usunąć. Dlaczego, u licha, nie przepłynął pan koło rufy?!

— Przykro mi, ale pani barka znajdowała się akurat w cieniu drzew — odpowiedział sztywno George. — Oprócz tego... hm, nieco się zamyśliłem — bąknął.

— Nieco, dobre sobie! — prychnęła rudowłosa. — Jeszcze nigdy nie widziałam równie niezdarne*go* i panicznego...

— Dostyc — przerwał surowo George. — Cała wina leży po pani stronie, a zresztą barce nic się nie stało. A proszę tylko spojrzeć na mój jacht! — zawołał z rozpaczą.

Rudowłosa potrząsnęła głową z wyrazem obojętności

21

i pogardy, odwróciła się, podążyła na porysowany dziób jachtu, przeszła ostrożnie przez pogięty reling i zeskoczyła z wdziękiem na barkę. George po chwili wahania ruszył za nią.

Obróciła się prędko i sięgnęła po rumpel, znajdujący się akurat pod ręką. Wydała się George'owi bardziej ruda niż kiedykolwiek. Jej błękitne oczy miały błyskawice.

— Nie przypominam sobie, żebym zapraszała pana na pokład! — odezwała się groźnie. — Proszę opuścić moją barkę!

— Ja również nie zapraszałem pani na swój jacht — zauważył przytomnie George. — Chciałem po prostu udzielić pani pomocy — dodał wyniośle.

Zacisnęła mocniej palce na rumplu.

— Daję panu pięć sekund. Umiem doskonale sobie radzić z nieproszonymi...

— Proszę popatrzeć! — zawołał podnieconym głosem George. — Linka sterowa! Ktoś ją przeciął!
— Podniósł zwisający koniec, na którym widać było wyraźnie ślady noża.

— Co za mądrała! — zauważyła uszczypliwie dziewczyna. — Myślał pan, że przegryzły ją myszy, co?

— Świetny, doprawdy świetny żart. Rzecz w tym, że skoro ktoś ją przeciął, to na pewno nie zrobiła tego pani. Nie sądzę, żeby przecięła pani własną linkę sterową — dodał z powątpiewaniem.

— Nie, nie przecięłam — odpowiedziała gorzko dziewczyna. — To robota Czarnego Barta. Przecina wszystko, co popadnie. Rumple, cumy, gardła — nie robi mu to żadnej różnicy.

— Bardzo uparty łotr, zdaje się. Może jest pani do niego uprzedzona? Kto to właściwie jest?

— Uprzedzona! — Przez chwilę nie mogła znaleźć słów. — Uprzedzona, dobre sobie! Najpierw ograbił mojego ojca i zaprowadził go do szpitala, a teraz przecina mi linki sterowe! Płynie właśnie do Totfield Granary, żeby nam ukraść kontrakt przewozowy. Dostanie go, jeśli dotrze tam przede mną.

22

— Och, proszę dać spokój! — powiedział lekceważąco George. — Piraci na kanale Lower Dipworth?! W tysiąc dziewięćset pięćdziesiątym trzecim roku, w Anglii, w biały dzień?! Mówiono mi już, że jestem wyjątkowo łatwowierny, ale...

— Widział pan tu gdzieś jakiś okręt wojenny, który mógłby mu przeszkodzić? — przerwała prędko dziewczyna. — Wokół nie ma żywej duszy. To najmniej uczęszczany kanał w Anglii.

George spojrział na nią w zamyśleniu przez grube soczewki.

— Hm, racja. Na szczęście nie jest pani sama. Mój służący Eric i ja...

— Nie mam czasu na dowcipy. Poradzę sobie sama. A teraz proszę wreszcie opuścić moją barkę, ty niezdar!

George zirytował się. Zapomniał o swoim dobrym wychowaniu.

— Posłuchaj, ruda! — wybuchnął. — Nie rozumiem, dlaczego nie miałbym...

— Nazwał mnie pan rudą? — spytała słodziutko.

— Owszem. Jak już powiedziałem...

W sarną porę zauważył opadający rumpel. Uchylił się, potknął, zatrzepotał rozpaczliwie ramionami i runął do tyłu w mroczną toń kanału Lower Dipworth, przytrzymując lewą dłonią cenne dwuogniskowe okulary. Kiedy się wynurzył, rudowłosa zniknęła, a na jej miejscu stał niezastąpiony Eric z bosakiem w ręku.

Po godzinie jacht płynął kanałem za barką, zachowując pełen szacunku odstęp. George, odziany w parę eleganckich flanelowych spodni do tenisa i zerkający ponuro na maszt, gdzie suszyły się jego szorty i golf, znów pograżył się w gorzkich rozpamiętywaniach.

Kobiety to diabły wcielone — myślał posępnie. Trzy miesiące temu był najszcześniejszym człowiekiem na ziemi. A dzisiaj — dzisiaj miało się odbyć jego wesele, lecz narzeczona zmieniła nagle datę ślubu z taką samą swobodą

23

i łatwością, z jaką już kilkakrotnie zmieniała kandydatów na męża.

Kobiety to istoty niezdolne do wyższych uczuć. Weźmy na przykład tę rudą jędzę, tę miedzianowłosą amazonkę, tego smoka w anielskim przebraniu. Okazała się doskonałym potwierdzeniem jego poglądów na temat wrodzonej złości, niesprawiedliwości i nieczułości kobiet. George nie potrzebował zresztą żadnych potwierdzeń.

— Proszę popatrzeć! — zawołał Eric na dziobie. — Jeszcze jedna barka!

George spojrział przed siebie, mrużąc oczy przed zachodzącym słońcem. Rudowłosa umiejętnie podprowadziła barkę do brzegu, zeskoczyła zwinnie na ląd z cumą w ręku, po czym okręciła ją wokół pachołków. W komorze śluzy znajdowała się już inna, znacznie starsza barka. Wrota górne były zatrzaśnięte, dolne zaś zamykał atletycznie zbudowany osobnik, kręcący masywną korbą. George domyślił się, że to Czarny Bart. Wyglądało na to, że za chwilę dojdzie do awantury.

— Przybij i zacumuj, Eric — polecił. — Jeśli się nie mylę, potrzeba tam kogoś obdarzonego pewną dozą rozsądku.

Z tymi słowy wyskoczył na brzeg i wdrapał się po stoku ku miejscu, gdzie właśnie zaczynała się bójka.

Miała ona bardzo nierówny przebieg. Mężczyzna zamykający wrota, barczysty, śniady, nie ogolony, odrażający facet z gębą emerytowanego boksera wagi ciężkiej, kręcił spokojnie korbą, pogardliwie oganiając się jedną ręką od rudowłosej. Jej ciosy nie robiły na nim żadnego wrażenia. Z boku

przestępował nerwowo z nogi na nogę staruszek obsługujący służbę, najwyraźniej śmiertelnie przerażony. Nawet nie próbował interweniować.

— Ależ, Mary, moja droga! — powtarzał bokser. — Spokojnie, tylko spokojnie! Napadać takiego niewinnego człowieka jak ja?! Okropne! Przecież to przestępstwo!

— Nie zamykaj tych wrót, Jamieson! — zawołała z furią dziewczyna. — W komorze jest miejsce dla dwóch barek i dobrze o tym wiesz! Przecinać ludziom linki sterowe! Jeśli mnie tu zostawisz, stracę całą godzinę! Ty... ty łotrze!

24

Rudowłosa straciła na chwilę mowę. Szarpała się wściekle z mężczyzną, lecz bez skutku.

— Co za język, co za niewyparzony język, dziewczyno! — Bart szczyrzył łajdacko zęby. — Linki sterowe?! — Wybałuszył na nią zdumione oczy. — Nie mam pojęcia, o czym mówisz! A skoro już mowa o tym, czy wpuścić do środka twoją barkę... Nie! — Potrząsnął z żalem głową. — Nie mogę ryzykować, że porysujesz mi burty...

Splunął czule w stronę odrapanego kadłuba, który znajdował się w komorze śluzy.

— Czy mógłbym w czymś pomóc? — przerwał George.

— Zjeżdżaj stąd, pantalonie! — odezwał się grzecznie Bart.

— Och, niech pan odejdzie! — burknęła rudowłosa.

— Nie odejdę. To także moja sprawa. To sprawa publiczna. Dzieje się niesprawiedliwość. Nie dopuszczę do tego.

Jamieson przestał kręcić korbą i przyjrzał się George'owi ze zmarszczonymi brwiami. George zignorował go i zwrócił się w stronę dziewczyny.

— Mary, moja droga... e... to znaczy, proszę pani, dlaczego ten zbój nie chce wpuścić pani barki do środka?

— Nie rozumie pan, że zyska dzięki temu godzinę przewagi?! Jego barka jest znacznie starsza i wolniejsza. Do Totfield zostało jeszcze sto kilometrów. Chce koniecznie dotrzeć tam przede mną i nie cofnie się przed niczym, żeby mnie zatrzymać!

Rozpłakała się ze złości, a George odwrócił się i stanął na wprost Czarnego Barta.

— Niech pan otworzy wrota — zakomenderował. Bartowi opadła ze zdumienia szczęka, lecz już po chwili zacisnął groźnie wargi.

— Spływaj, synku! — prychnął szyderczo. — Jestem zajęty.

George zdjął czapkę żeglarską i położył ostrożnie na ziemi.

— Nie zostawia mi pan wyboru — powiedział. — Będę musiał użyć siły. v

25

Mary chwyciła go za ramię. W jej błękitnych oczach nie malowała się już wrogość, tylko szczerą troską.

— Proszę, niech pan odejdzie! — błagała. — Proszę! Pan go nie zna!

— Dobrze mówisz: Proszę! — przedrzeźniał Bart. — Powiedz mi, co zrobiłem twojemu ojczulkowi!

— Milcz, kobieto! — rozkazał George. — I niech pani potrzyzyma mi okulary.

Przyjęła je od niego z wahaniem, a George obrócił się gwałtownie. Niestety, bez szkieł nie odróżniłby tramwaju od słonia, choć był zbyt rozgniewany, aby się tym przejmować. Jego zwykły spokój ulotnił się jak kamfora. Zrobił prędko krok do przodu i uderzył na oślep w miejsce, gdzie ostatni raz widział Czarnego Barta.

Ale Czarnego Barta już tam nie było. Rozsądnie odsunął się dobrą chwilę temu. Ponadto, na nieszczęście George'a, Czarny Bart odznaczał się sokolim wzrokiem i brakiem jakichkolwiek wyższych uczuć. Wyprowadził morderczy prawy prosty, który trafił George'a tuż pod lewym uchem. Straszliwa energia ciosu była zupełnie nieporównywalna z przyjacielskim klepieniem ministra zaopatrzenia. George poleciał do tyłu, zgrabnie minął krawędź śluzy i, drugi raz w ciągu ostatniej godziny, zatoczył wdzięczną parabolę w stronę tafli kanału Lower Dipworth.

Rudowłosa, pobladła i drżąca, stała przez chwilę w bezruchu, po czym obróciła się wściekle ku Czarnemu Bartowi.

— Ty świnię! — krzyknęła. — Ty krwiożercza bestio! Zabiłeś go! Prędko, prędko — wyciągnij go! Utopi się, utopi! — Była bliska płaczu.

Bart wzruszył obojętnie ramionami.

— Nie moje zmartwienie — odparł bezdusznie. — Sam jest sobie winien.

Mary, której policzki znów się zaróżowiły, spojrzała na niego z niedowierzaniem.

— Ale... ale przecież ty to zrobiłeś! Wrzuciłeś go do wody! Sama widziałam!

— Działalem w obronie własnej — wyjaśnił z namysłem

26

Bart. — Tylko go potrąciłem. — Jego wargi wykrzywił powoli zły uśmiech. — A poza tym nie umiem pływać.

Po chwili ciszę letniego wieczoru przerwał kolejny plusk. Rudowłosa skoczyła do wody, by ratować swojego obrońcę.

— Proszę opuścić moją barcę! — nakazała gniewnym tonem. — Nie potrzebuję pańskiej pomocy!

George rozsiadł się wygodnie na rufie i zlustrował drewniane molo, do którego trzy statki przycumowały na noc. Wydawało się, że wypadek sprzed dwóch godzin nie zrobił na nim żadnego wrażenia.

— Nie opuszczę pani barki — odpowiedział, pykając spokojnie fajkę — ani nie robi tego Eric. — Wskazał swojego towarzysza, który oddawał się właśnie obserwacji nocnego nieba przez dno uniesionego kufła piwa. — Młode damy, zwłaszcza zajmujące się prowadzeniem interesów ojca, potrzebują obrony. Eric i ja zaopiekujemy się panią.

— Obrony! — zaśmiała się gorzko. — Obrony! — George podążył za jej znaczącym wzrokiem ku białym szortom, zielonemu golfowi i flanelowym spodniom suszącym się na sznurku. Ciągle kapłała z nich woda. — Nie potrafili by się pan zaopiekować nawet kurczakiem! Nie potrafi pan sterować, nie potrafi pan pływać, nie potrafi pan się bronić — ładny mi obrońca! — Odetchnęła głęboko i zmarszczyła groźnie brwi. — Niech się pan wynosi!

— Ależ, panienko! — wtrącił urażonym tonem Eric. — To niesprawiedliwe! Pan Rickaby to nie jakieś tam ciepłe kluski. Ma medal, naprawdę.

— Za co? — spytała zgryźliwie dziewczyna. — Za wygraną konkursu tańca towarzyskiego?

— Obawiam się, że nasza młoda przyjaciółka jest nieco rozdrażniona, Eric — powiedział George. — Może to zresztą nic dziwnego. Smoki są zawsze rozdrażnione — mruknął.

— Słucham? — spytała ostro rudowłosa.

— Nic, nic — odparł grzecznie, lecz stanowczo George. — Teraz proszę się udać na spoczynek. Nic pani nie grozi.

27

Będziemy strzegli pani barki aż do ranej zorzy — dodał poetycznie.

Wydawało się, że Mary zaprotestuje, lecz zawahała się i wzruszyła z rezygnacją ramionami.

— Róbcie, co się wam podoba — rzekła obojętnie. — Może złapiecie zapalenie płuc? — dodała z nadzieją.

Przez jakiś czas z kajuty dochodziły odgłosy kroków, później zgasło światło. Wkrótce rozległy się dźwięki świadczące o głębokim i spokojnym śnie. Były one bardzo miłe — zwłaszcza w porównaniu z donośnym chrapaniem, jakie wydobywało się z ust dwóch czujnych strażników na rufie.

Ale nie wszyscy spali. Wręcz przeciwnie. Czarny Bart i jego pomocnik nie tylko nie spali, lecz mieli

pełne ręce roboty. Pomocnik zakradł się do maszynowni jachtu George'a, a Czarny Bart przykucnął na jednej z poziomych belek łączących pale, na których wspierało się molo. Na ramieniu wisiał mu około dwudziestometrowy zwój cienkiej stalowej linki. Jeden z jej końców przywiązał do mola, drugi zaś do steru barki, tuż koło śpiących wartowników. Następnie pozwolił lince opaść na dno kanału.

Nazajutrz o siódmej rano George i Eric opuścili pośpiesznie barkę. Wypłoszyłaby ich już patelnia, którą wymachiwała rudowłosa, lecz jeszcze silniej podziałały na nich jej szydercze okrzyki.

O 7.30 odbiła od brzegu barka Czarnego Barta, przepłynęła około stu metrów i zatrzymała się. Jamieson chciał obejrzeć wyreżyserowane przez siebie przedstawienie.

O 8.00 na pokładzie jachtu pojawił się Eric, miotając przekleństwa pod adresem łotra, który opróżnił zbiorniki paliwa i napełnił je wodą.

O 8.02 George pobiegł wzdłuż kanału ku barce Mary, błagając o paliwo. Odpędzono go drągiem i wyśmiano.

O 8.05 Mary odbiła od brzegu, a o 8.06 rozległ się straszliwy trzask odrywanego steru. Statek natychmiast się obrócił i wyrznął dziobem w brzeg.

O 8.08 George popędził wzdłuż kanału i zeskoczył na barkę Mary, by ratować jej właścicielkę. O 8.09 rudowłosa straciła go do wody, a o 8.10 ponownie wyłowila. ;

28

Sto metrów dalej Czarny Bart pokładał się ze śmiechu, podziwiając rezultaty swojego geniuszu. Na koniec wyprostował się, otarł łzy ciekące strumieniami z oczu i popłynął w stronę sławnej służy zwanej Szaleństwem Flisaka, ostatniego przystanku na trasie.

— Źle cię oceniłem, bardzo źle, stary! Przepraszam, Bart! Ale sam rozumiesz, jak to jest. Przekłete baby! Widziałeś, jak mnie potraktowała?! No powiedz — widziałeś?!

Rozgniewany George bełkotał coś niezrozumiale.

— Pewnie, doktorcu, pewnie, żem widział! — Czarny Bart zaklął siarczyście. — Porywcza z niej dziewczucha, nie ma co gadać! Lepiej o niej zapomnij! I przepraszam za tę drobnostkę przy służce. To wina tej wściekłej kocicy!

— Wybaczam ci, Bart, wszystko ci wybaczam! Nie powinienem był się mieszać. Teraz jesteśmy kumplami, co, stary?

Świeżo zaprzyjaźnieni kumple uścisnęli sobie uroczyście dłonie, po czym przystąpili z powagą do następnej rundy konkursu polegającego na tym, kto wypije więcej jabłecznika podawanego w gospodzie Pod Szalonym Flisakiem. Wino było piekielnie mocne. George z pozoru prowadził, lecz tylko dzięki temu, że wylewał, co się dało, do pobliskiej skrzynki na kwiaty. Rozanielony Czarny Bart nie zdawał sobie z tego sprawy. Nie orientował się również, z jaką niezwykłą pieczołowitością

George zaaranżował owo niby przypadkowe spotkanie — Szalony Flisak był ulubionym szynkiem Jamiesona. Nawiązanie znajomości okazało się łatwe — po tym, co widział rano Czarny Bart. Przyjazne zachowanie George'a wcale go nie zdziwiło. Ponadto George zupełnie nie liczył się z groszem.

— Już dziesiąta, doktorku — rzekł ostrzegawczo Bart. — Zaraz zamykają.

— Niemożliwe, stary! — sprzeciwił się George. — Siedzimy tu dopiero parę minut. Wiesz, co? — ciągnął z entuzjazmem. — Przenieśmy się na twoją barkę! Co ty na to, przyjacielu? - : .: - -w

29

Po dziesięciu minutach dwaj starzy kumple kroczyli chwiejnie ścieżką flisacką, śpiewając nieskładnie na dwa głosy i ściskając w każdej ręce gąsior jabłecznika. Najpierw minęli jacht, później barkę Mary z prowizorycznym sterem — Bart zamierzał zająć się nim później — aż wreszcie dotarli do barki Barta.

Cumowała ona tuż koło Szaleństwa Flisaka, położonego zaledwie piętnaście kilometrów od Totfield. Była to tak zwana ślepa śluza: miała wrota z obydwu stron, lecz zewnętrzne prowadziły donikąd. Zamierzano doprowadzić do nich kiedyś kanał biegnący doliną Upper Totfield, lecz budowę przerwano z braku środków finansowych. Podobnie jak w większości ślepych śluz, wrota zewnętrzne zabetonowano na głucho.

Pomocnik Barta powitał ich z radością i nocna pijatyka rozpoczęła się na dobre. O wpół do drugiej pomocnik osunął się pod stół, za kwadrans druga poszedł w jego ślady George, o drugiej zaś przyłączył się do nich Bart, opróżniwszy ostatni gąsior i roztrzaskawszy go spektakularnie o pokład.

George podniósł się prędko, otrzepał ubranie i zszedł na brzeg. Najpierw udał się na barkę Mary i zastukał mocno do drzwi.

W kajucie natychmiast zapaliło się światło i w uchylonych drzwiach ukazała się rozczochrana ruda głowa i śpiące, nieco zalęknione błękitne oczy. Kiedy Mary zobaczyła oblicze gościa, na jej twarzy odmalowało się nieoczekiwane zadowolenie, później ulga, a wreszcie irytacja.

— Wiem, wiem — odezwał się George. — Mam opuścić pani barkę. Cóż, zaraz sobie pójde. Tym razem nie zamierzam pilnować pani przez całą noc — dodał spiesźnie. — Przyszedłem po prostu powiedzieć, że musimy jutro odpłynąć skoro świt. Czarny Bart zapala do nas za kilka godzin gwałtowną nienawiścią.

— O czym pan mówi? — spytała ze zdziwieniem Mary. — I co pan właściwie zamierza? — dodała podejrzliwie.

— Przekona się pani — odpowiedział tajemniczo George. — Może kiepski ze mnie sternik, pływak i bokser,

30

ale nie wszystko jeszcze mi szwankuje. — Puknął się znacząco w czoło. — Dobranoc.

Wrócił na jacht, zbudził Erica i udał się wraz z nim na barkę Barta. Odcumowali ją, przeciągnęli wzdłuż kanału, otworzyli z trudem dawno nie używane, skrzypiące wrota i wprowadzili barkę do komory. Kiedy znalazła się w środku, zamknęli wrota, a George odpiłował korbę stawidła, aby nie można było wypełnić komory wodą.

Tymczasem Eric mocował się ze stawidłem na ślepym końcu. Unieśli je wspólnymi siłami i na zewnątrz trysnął natychmiast strumień wody. Później odpiłowali drugą korbę, aby stawidła nie dało się opuścić. Po dziesięciu minutach barka, wraz ze swoją nieprzytomną załogą, osiadła na błotnistym dnie komory. Czarny Bart miał tam spędzić mnóstwo czasu.

W końcu o mały włos nie doszło do tragedii. George zrealizował bezbłędnie swój plan, lecz tylko cudem uniknął gwałtownej, przedwczesnej śmierci.

Nie docenił nadludzkiej odporności Barta, który zadziwiająco szybko przyszedł do siebie. Nazajutrz wszyscy zerwali się skoro świt na nogi, a o siódmej, gdy George odcumowywał barkę Mary, na szczycie śluzy ukazał się Czarny Bart, nie ogolony, z oczami nabiegłymi krwią, pokryty od stóp do głów błotem, szlamem i brudem, przypominający dzikiego prehistorycznego potwora. Podobieństwo na tym się nie kończyło. Czarny Bart łaknął krwi.

George zdążył wejść na pokład swojego jachtu, który akurat odbijał. Przeklinając i wrzeszcząc jak wariat, Czarny Bart skoczył niczym tygrys na brzeg, młóćąc z furią olbrzymimi pięściami. Jednakże to własna szybkość i siła odebrały mu możliwość zemsty. George, trafiony straszliwym ciosem w bark, zawirował niczym bąk i po raz czwarty w ciągu trzydziestu sześciu godzin runął głową naprzód do kanału.

Rzucił się w wodzie jak szalony: machał rozpaczliwie ramionami, prychał, kaszlał, na przemian wynurzając się

31

i tonąc. Ale nie miał się czym martwić. Smukła postać w czerwono-brązowo-białym ubraniu już po raz trzeci skoczyła do kanału i poholowała słabo szamoczącego się George'a w stronę barki. Na pokład wyciągnął go Eric.

Minęło dziesięć minut, a George ciągle nie odzyskiwał przytomności. Ponieważ straszliwie przeklinający Czarny Bart znajdował się osiemset metrów dalej, George był bezpieczny i nie musiał się z tym śpieszyć. Jego głowa spoczywała na kolanach Mary, które okazały się bardzo wygodną poduszką. Poza tym słyszał warkot jachtu płynącego obok barki i nie miał ochoty napotkać oskarżycielskiego spojrzenia Erica.

Poruszył się na próbę i zatrzepotał powiekami. Rudowłosa siedziała bez ruchu na pokładzie, nie zważając na przemoczone ubranie, i mechanicznie sterowała jedną ręką. Szeptwała: „George, George, ach George!” w niezwykle miły sposób, a jej błękitne oczy, zwykle wrogie i szydercze, były pełne niepokoju i tkliwej troski.

Muszę koniecznie uprzedzić Erica — pomyślał George, czując rozkoszne rozleniwienie. — Mary nie może się dowiedzieć o medalu, przynajmniej na razie.

Bo George otrzymał ni mniej, ni więcej, tylko Medal Świętego Jerzego. Odznaczono go za zdumiewający wyczyn: jego myśliwiec spadł do Morza Śródziemnego osiem mil od wybrzeży Libii, a George, ranny, oszołomiony, osłabiony od upływu krwi, dotarł do lądu, choć powinien był utonąć.

Dotarł do lądu wpływ.

„ARANDORA STAR'

3 Bezkrzesne...

Na „Arandorę Star" przysłyły naprawdę złe czasy. Minał niespełna rok od zakończenia dumnego okresu jej świetności, gdy flaga linii żeglugowej „Blue Star" powiewająca na maszcie obwieszczała w kolejnych portach świata, że oto przybył statek należący do elity brytyjskiej floty pasażerskiej — luksusowy liniowiec odbywający jedną ze swoich dostojnych podróży po siedmiu morzach.

Minał niespełna rok, odkąd „Arandora Star" przyjęła na pokład ostatni komplet dobrze sytuowanych pasażerów, omotała ich jedwabnym kokonem luksusu, a następnie przetransportowała bezboleśnie do fiordów Norwegii lub na Morze Karaibskie w poszukiwaniu letniego słońca i błękitnego nieba. Gry pokładowe, cicha muzyka, seanse filmowe, brzęk lodu w wysokich oszronionych szklankach, nie rzucający się w oczy, lecz gotowi na każde skinienie stewardzi w białych kurtkach — nie brakowało niczego, co mogłoby podtrzymać panującą na statku atmosferę komfortu i wakacyjnego romantyzmu.

Minał niespełna rok, lecz wszystko to należało już do przeszłości. Zaszły ogromne zmiany. Zniknął wakacyjny romantyzm. Zniknęły zespoły muzyczne, bary, gry pokładowe, tańce pod gwiazdami.

Jeszcze bardziej zmienił się sam statek. Kadłub, nadbudówki i komin, pomalowane niegdyś na żywe, wesołe kolory, pokrywała w tej chwili warstwa przygnębiająco

35

szarej farby. Z salonów usunięto kosztowne meble, boazerie i gobeliny, w kabinach oraz luksusowych apartamentach zainstalowano toporne metalowe koje pozwalające przyjąć dwukrotnie — a niekiedy czterokrotnie — więcej pasażerów.

Najbardziej jednak zmienił się charakter pasażerów i cel ich podróży. Tam, gdzie niegdyś mieszkało wygodnie kilkuset zamożnych Brytyjczyków, gnieździło się w tej chwili co najmniej tysiąc sześciuset niemieckich i włoskich jeńców wojennych: nie płynęli oni do ciepłych krajów, tylko do obozów internowania w Kanadzie, gdzie mieli przebywać do końca wojny.

Internowani ci, głównie Włosi zamieszkali w Wielkiej Brytanii oraz marynarze niemieccy więci do niewoli, mogli się uważać za szczęśliwców. Opuszczali ponurą Anglię zaciemnień, oszczędności wojennych i kartek żywnościowych, przenosząc się do Ameryki Północnej, gdzie panował względny dostatek. Owszem, czekał ich wieloletni, śmiertelnie nudny pobyt w obozach internowania, ale mogli liczyć na to, że będą przyzwoicie odziani, przyzwoicie karmieni, a przede wszystkim bezpieczni.

Lecz nigdy nie dotarli do Kanady. Na nieszczęście dla Niemców i ich włoskich sojuszników drugiego lipca tysiąc dziewięćset czterdziestego roku, tuż po szóstej rano, u zachodnich wybrzeży Irlandii, drugiego dnia po wyjściu z Liverpoolu, „Arandora Star” pojawiła się w polu widzenia peryskopu niemieckiego U-boota, a dowódca łodzi podwodnej zatrzymał na niej krzyżowe nitki celownika.

W śródkręcie „Arandory Star” trafiła torpeda. Rozległ się potężny wybuch i w niebo trysnęła fontanna białej piany, która zalała nadbudówki i pokłady statku. Przez olbrzymi poszarpany otwór w burcie woda wdarła się natychmiast do maszynowni, po czym zaczęła napierać na kolejne grodzie poprzeczne, które gięły się i ustępowały. Olbrzymie, spiętrzone masy wody zatopiły z przerażającą szybkością dziób i rufę statku, jakby postanowiły za wszelką cenę pochłonąć uwięzionych ludzi, nim wydobiją się oni na pokład.

Wielu członków załogi zginęło już w chwilę po wybuchu,

36

nie zdążywszy się otrząsnąć ze straszliwego szoku. Ujrzeni nadlatującą spienioną falę wody zmieszanej z mazutem i zdali sobie w ośpieniu sprawę, że nie mają żadnych szans ucieczki.

Z zatopionych czeluści statku wydobijała się jednak część pasażerów. Wspięli się oni po żelaznych drabinkach na chwilowo bezpieczny górny pokład, gdzie dołączyli do setek zgromadzonych na nim ludzi. Ledwo się tam znaleźli, zrozumieli, że bezpieczeństwo jest tylko złudzeniem, a ich szansę opuszczenia tonącego statku są bliskie zeru.

W relacjach na temat tragedii, jakie ukazały się w prasie brytyjskiej w czwartek czwartego i w piątek piątego lipca, panuje niezwykła zgodność opinii co do przyczyn tak wielkiej liczby ofiar. Nie tyle zresztą przyczyn, ile jednej wszechogarniającej przyczyny: niewiarygodnego tchórzostwa i egoizmu Niemców i Włochów. Zaczęli oni walczyć ze sobą o miejsca na łodziach ratunkowych. Skutki były opłakane: wskutek panującego chaosu szalup nie udało się spuścić na wodę dostatecznie szybko.

Relacje prasy nie pozostawiają co do tego cienia wątpliwości. Artykuły pod wymownymi tytułami: Ofiary hysterii, Walka o dostęp do łodzi oraz Bójki między cudzoziemcami szczegółowo opisują haniebną panikę, jaka wybuchła na statku, nazywając Niemców „dzikimi bestiami, które kopały i waliły każdego, kto stanął im na drodze”. Mowa jest także o żenującym zachowaniu Włochów, myślących tylko o ocaleniu własnej skóry, o dziesiątkach ludzi zepchniętych do morza, o brytyjskich żołnierzach i marynarzach tracących bezcenny czas, a niekiedy i życie, gdy usiłowali rozdzielić zdziczałych, wrzeszczących cudzoziemców.

Jeden z artykułów posuwa się nawet do twierdzenia, że Włosi, kompletnie oszaleli z trwogi, walczyli nie tylko z Niemcami, lecz również pomiędzy sobą: trzydziestu z nich stoczyło jakoby wściekłą bójkę o to, kto pierwszy zjedzie po linie.

Aby ustalić rzeczywiste rozmiary owej paniki, rzekomo niemożliwej do opanowania, przeprowadzono ostatnio wywiady z uratowanymi pasażerami „Arandory Star”, po

czym wybrano czterech, których świadectwa wydawały się najbardziej wiarygodne. Selekcji dokonano na podstawie następujących kryteriów: a) należeli oni do różnych grup płynących na statku — załogi, strażników oraz internowanych; b) ich niezależne zeznania wzajemnie się potwierdzają i uzupełniają. Drobne rozbieżności tłumaczą się tym, że świadkowie przebywali w różnych częściach statku i opuścili go różnymi drogami.

Owi czterej uratowani pasażerowie to: Sidney („Nobby”) Fulford, barman okrętowy zamieszkały przy Northbrook Road 57 w Southampton; Edward („Ted”) Crisp, zamieszkały przy High Road 210 w North Weald w hrabstwie Essex, emerytowany steward linii „Blue Star”, weteran służby na morzu, który pływał w sumie trzydzieści dziewięć lat; Mario Zampi, znany producent filmowy pochodzenia włoskiego, z Wardour Street; oraz Ivor Duxberry, urzędnik Ministerstwa Wojny, zamieszkały przy Johnson Road 89 w Heston w hrabstwie Middlesex.

Ich relacje o tym, co wydarzyło się na statku, są zupełnie sprzeczne z treścią artykułów prasowych z okresu wojny.

„Nie dostrzegłem żadnych bójek ani oznak paniki — stwierdza bez ogródek Fulford, który opuścił «Arandorę Star» łodzią wraz z sześćdziesięcioma internowanymi, toteż zna sprawę z autopsji. — Panował oczywiście zamęt, lecz to wszystko”.

Crisp zeznaje dokładnie to samo.

Zampi potwierdza: „Artykuły o panice i bójkach między internowanymi są po prostu wysane z palca. Widziałem tylko jeden przypadek użycia siły: podwładni brytyjskiego sierżanta weszli bez rozkazu do szalupy i strzelano do nich, aby ją opuścili”.

Można by podejrzewać, iż Zampi kłamie, urażony tym, że w okresie po zatonięciu statku wielokrotnie kwestionowano odwagę jego rodaków — że kieruje nim złość, nacjonalizm, a ponadto rozumiała chęć wybielenia samego siebie. Jego słowa wydają się na pozór całkowicie niewiarygodne.

W istocie rzeczy są one całkowicie zgodne z prawdą,

choć Zampi widział nie sierżanta, tylko kaprala; wskutek niezwykłego zbiegu okoliczności okazał się nim czwarty świadek, Ivor Duxberry, służący wówczas jako kapral w Regimencie Walijskim i odznaczający się fenomenalną, wręcz fotograficzną pamięcią.

„Kilkunastu strażników — relacjonuje Duxberry — zlekceważyło rozkaz, że jeńcy wojenni i internowani mają wejść do łodzi jako pierwsi”. Major Bethell, dowódca Sto Dziewiątego Oddziału Wartowniczego, rozkazał im przez megafon opuścić szalupę. Gdy nie usłuchali, polecił dać salwę nad ich głowami, by zrozumieli, że nie rzuca słów na wiatr. Duxberry wykonał rozkaz i żołnierze opuścili szalupę.

Owe drobne incydenty były jedynymi i nie zanotowano żadnych burd opisanych w prasie. Skąd w

takim razie owe relacje?

Odpowiedź wydaje się na pozór oczywista. Obywatele państwa toczącego wojnę stają się z reguły szowinistami i zaślepią ich nacjonalistyczna krótkowzroczność, którą może uleczyć jedynie pokój. Tracą na pewien czas zdolność logicznego myślenia: żołnierze własnej armii stają się ucieleśnieniem dobroci, łagodności i odwagi, nieprzyjaciel natomiast — synonimem zła, nikczemności i tchórzostwa.

Jednakże, tak jak zwykle, oczywista odpowiedź okazuje się błędna. Zawodowi dziennikarze, którym przypadło w udziale pisać o tragedii „Arandory Star”, nie tak łatwo ulegają bezmyślnym emocjom. To realiści stojący obiema nogami na ziemi, cynicy w pozytywnym sensie tego słowa, spoglądający podejrzliwym okiem na szowinistyczną trom-tadrację, niedojrzały hurrapatriotyzm narodu prowadzącego wojnę. Ich praca polega na zdobywaniu faktów i ocenianiu ich wiarygodności.

Bardzo prawdopodobne, iż dziennikarze poznali i ocenili fakty, starannie je rozważyli i czym prędzej odrzucili, zastępując relacjami kilku stronicznych świadków, aby rozsądnie wytłumaczyć straszliwą liczbę ofiar. Kierował nimi naturalny lęk przed wydawcami, cenzorami oraz sądami, które podczas wojny mogły wymierzyć karę długoletniego więzienia za głoszenie prawdy, interpretując to

39

jako zdradę tajemnicy wojskowej, podkopywanie morale i propagandę na rzecz wroga.

Oto owe fakty i prawdziwe przyczyny wielkiej liczby ofiar śmiertelnych:

1. Na statku panował ogromny tłok. Zgadza się co do tego wszyscy uratowani pasażerowie. Pierwotnie — w okresie pokoju — „Arandora Star” mogła przyjąć na pokład dwustu pięćdziesięciu pasażerów pierwszej klasy, a późniejszy remont stworzył miejsca dla dodatkowych dwustu. Rankiem, gdy doszło do tragedii, na pokładzie znajdowało się blisko tysiąc siedmiuset więźniów i strażników, nie licząc załogi.

Ivor Duxberry słyszał na własne uszy, jak kapitan statku, E.W. Moulton, zwierzył się majorowi Bethellowi, iż przed wyjściem w morze gwałtownie protestował przeciwko nadmiernemu tłokowi i żądał zmniejszenia liczby pasażerów o połowę. Władze nie chciały go słuchać. Nie wiem dokładnie, jakie władze, lecz z pewnością nie firma Frede-rick Leyland i Spółka, właściciel statku, ani linia żeglugowa „Blue Star”, armator.

2. Niektórzy pasażerowie twierdzą, że brakowało kamizelek ratunkowych. Trudno ustalić, czy jest to zgodne z prawdą — dokładną liczbę kamizelek i ich miejsce składowania znają jedynie kapitan i jego bezpośredni podwładni — ale nie ulega wątpliwości, że nawet jeśli kamizelek było wystarczająco dużo, nie wydano ich wszystkim pasażerom.

Wskutek braku kamizelek utopiło się mnóstwo ludzi. Możliwe, choć niezwykle mało prawdopodobne, że część pasażerów zapomniała o nich, lecz wielu z pewnością w ogóle ich nie dostało. Nie dostał kamizelki steward Crisp, podobnie jak kapral Duxberry, który twierdzi, że, o ile mu wiadomo, nie otrzymał jej ani jeden strażnik. Artykuły prasowe z okresu wojny wspominają, iż

oficerowie armii brytyjskiej oddawali swoje kamizelki internowanym, lecz były to odosobnione przypadki.

3. Brakowało łodzi ratunkowych. Było ich około dwunastu, starych i zużytych, z których każda mogła pomieścić

40

sześćdziesięciu ludzi, czyli w sumie mniej niż połowę wszystkich pasażerów „Arandory Star”. Aby zapobiec próbom ucieczki internowanych, z części szalup usunięto wiosła, racje żywności i wody oraz szpunty utrzymujące hermetyczność pływaków. Trudno pojąć, jak ludzie odpowiedzialni za ów monstrualny rozkaz mogli podejrzewać, że grupka więźniów zdoła ukraść szalupę z pokładu stale patrolowanego przez uzbrojonych wartowników, a następnie spuści ją po ciemku na wodę ze statku płynącego z maksymalną szybkością po burzliwym Atlantyku. Wykluczone, by decyzję tę podjął ktokolwiek związany zawodowo z morzem.

4. Wydaje się, że nie przeprowadzono żadnych ćwiczeń ewakuacyjnych. Crisp i Fulford woleli się na ten temat nie wypowiadać, może nie chcąc rzucać złego światła na swego pracodawcę, jedną z najbardziej renomowanych linii żeglugowych na świecie. Powściągliwość godna podziwu, lecz zupełnie niepotrzebna, albowiem linia żeglugowa nie ponosi żadnej winy. Ani Zampi, ani Duxberry nie mieli takich skrupułów, a zresztą o braku ćwiczeń ewakuacyjnych wspomina również Lafitte w książce *Internowanie cudzoziemców*.

Łatwo byłoby to nazwać zbrodniczym zaniedbaniem i może nawet należałoby to uczynić, lecz gwoli sprawiedliwości trzeba przyznać, iż na pokładzie znajdowało się wielu niemieckich marynarzy służących uprzednio zarówno we flocie handlowej, jak i wojennej, zdeklarowanych nazistów, którzy mogliby opanować statek, korzystając z zamętu panującego podczas ćwiczeń.

5. Tratwy, mogące uratować większość pasażerów, przymocowano do pokładu stalowymi linkami. Linki te należało przecinać za pomocą specjalnych cęgów, których albo nie było, albo nie wiadomo, gdzie się znajdowały. Większości tratw nie zdołano odczepić, toteż poszły na dno wraz z „Arandorą Star”.

6. Czynniki wymienione powyżej — tłok panujący na statku, niedostatek łodzi ratunkowych, brak ćwiczeń ewakuacyjnych oraz przymocowanie tratw linkami do

41

pokładu — bez wątpienia zwiększyły liczbę ofiar śmiertelnych. Wszystkie te czynniki razem wzięte są jednak nieporównywalne z okrutnymi, morderczymi skutkami pewnego faktu, który pominięto całkowitym milczeniem w relacjach prasowych z okresu wojny. Chodzi o druty kolczaste.

Pokłady statku zmieniły się nie do poznania: pokrywały je niemożliwe do sforsowania zasieki z drutu kolczastego, które upodobiły „Arandore Star” do pływającego obozu koncentracyjnego.

„Widziałem wiele obozów dla jeńców wojennych — wspomina Ivor Duxberry — ale nie spotkałem

nigdy zasieków z drutu kolczastego wzniesionych w równie fachowy sposób. Nikt nie zdołałby się przez nie przedostać — druty rozpięto tak blisko siebie, że nie można było wsunąć między nie głowy bez pokaleczenia się.

Pokład dzieliły na części druty kolczaste, które uniemożliwiały dostęp do łodzi".

Uniemożliwiały dostęp do łodzi. Jedno straszliwe zdanie, w którym kryje się klucz do tragedii „Arandory Star” — druty kolczaste uniemożliwiały dostęp do łodzi! Nic dziwnego, że cenzura wojenna zabroniła o tym wspominać — cóż za wspaniały materiał propagandowy dla państw Osi!

Trudno pojąć, dlaczego wszechwiedzące władze uznały owe mordercze zasieki za niezbędne — może obawiały się, że internowani uciekną, wyskakując za burtę na środku Atlantyku, i dopłyną do najbliższego kontynentu? Nie dziwi jednak reakcja kapitana Moultona, który gwałtownie protestował przeciwko wnoszeniu zasieków na statku.

„Skazujecie na śmierć więźniów i marynarzy, którzy pływają pod moją komendą od wielu lat — ostrzegał on. — Jeśli dojdzie do katastrofy, druty odetną nam drogę do łodzi i tratw. Potopimy się jak szczury, a «Arandora Star» zmieni się w pływającą pułapkę”.

Władze jednak uważały się za mądrzejsze od człowieka, który spędził na morzu całe życie. Druty pozostawiono. I „Arandora Star” stała się pływającą pułapką.

42

dTak oto wyglądała rozpaczliwa sytuacja ludzi, którzy zdołali się wydostać na pokład. Lecz nie dotarli tam wszyscy, nawet jeśli przeżyli wybuch torpedy i nie pochłonęła ich wdzierająca się woda.

Na statku znajdowali się starcy i chorzy, którzy w ogóle nie opuścili kabin — zginęli, śpiąc w kojach. Innym zabrakło sił, aby się przedrzeć przez zatopione korytarze, a jeszcze inni zabłądzili w egipskich ciemnościach panujących w labiryncie wielkiego liniowca — Edward Crisp zawdzięcza życie tylko temu, że znał na pamięć rozkład statku.

Niektórzy pasażerowie dotarli na pokład, lecz od najbliższej szalupy oddzielały ich zasieki z drutu kolczastego, toteż zeszli z powrotem na dół, by znaleźć korytarz prowadzący do miejsca położonego niespełna dwadzieścia metrów dalej. Wielu z nich pozostało na zawsze na statku, gdyż stratowano ich w ścisku i zamęcie; inni utonęli wskutek podnoszenia się poziomowi wody.

Major Bethell, dowódca strażników, rozkazał swoim podkomendnym usunąć zasieki chroniące łodzie. (Zdaje się, że istniał sposób obluźowywania drutów przez wyciągnięcie kilku z nich, lecz żołnierzy w tym nie przeszkolono). Strażnicy rozbili zasieki karabinami i bagnietami — blizny na ramionach Ivora Duxberry'ego to ponury dowód prawdziwości jego słów — i rozpoczął się szturm na szalupy.

Na nieszczęście zasieki z drutu kolczastego stojące w poprzek pokładu nie pozwoliły wszystkim wyćwiczonym członkom załogi dotrzeć na wyznaczone stanowiska przy łodziach — przynajmniej na czas. Kiedy Edward Crisp i bosmanmat Taffy Williams znaleźli się na swoim posterunku, zastali w

łodzi sześćdziesięciu Niemców i Włochów, po czym, aby opuścić ją na wodę, musieli kazać im wyjść — trudne zadanie, gdyż wszyscy byli pewni, że „Arandora Star” za chwilę zatonie. Gdzie indziej internowani usiłowali spuszczać łodzie samodzielnie i po paru minutach, jak barwnie opisuje to Duxberry, sześć z nich wisiało pionowo niczym śledzie w wędzarni.

Jednakże niektórzy jeńcy wojenni, w przeciwieństwie do

43

internowanych, dokonali czynów świadczących o wielkim męstwie. Jednym z nich był niejaki kapitan Burfend, dowódca statku „Adolph Woermann”: pod jego rozkazami kolumna doświadczonych marynarzy niemieckich przeszła dwójkami przez pokład, po czym spuściła na wodę kilka łodzi, zachowując nienaganną dyscyplinę. Chociaż byli to zdeklarowani hitlerowcy, ich postawa zasługuje na szczególny podziw. Odnosi się to zwłaszcza do samego Burfenda. Kiedy szalupy znajdujące się pod jego komendą były już pełne rozbitków różnych narodowości, nie chciał zająć miejsca w żadnej z nich. Pozostał na „Arandorze Star” i poszedł z nią na dno.

Chociaż łodzie ratunkowe nie mogły pomieścić wszystkich pasażerów, nie zdawano sobie z tego sprawy. Ogarnięci paniką ludzie rzucali się na oślep na druty i szarpali je gołymi rękoma; wielu zaplątało się w nich i nie mogło uwolnić. Kilku rozbiło zasieki hydrantami przeciwpożarowymi i — nie do wiary! — wróciło pod pokład po bagaże. Kiedy je przynieśli, okazało się, że łodzie odpłynęły.

Przeżyli oczywiście ci, co nie utknęli w zasiekach. Mario Zampi zdołał spuścić tratwę, lecz zajęli ją natychmiast jego rodacy znajdujący się w wodzie, toteż zeskoczył do morza i o mało nie złamał karku, gdy kamizelka uderzyła w wodę. Fulford skoczył z pokładu łodziowego — wyczyn, którego nie powstydziliby się mistrz olimpijski — i w chwili upadku do jego żołądka i płuc dostała się duża ilość wody morskiej zmieszanej z mazu-tem; on także został zraniony przez kamizelkę. Edward Crisp, jak już wspomniano, odpłynął szalupą, a tymczasem Ivor Duxberry zjechał po linie i wylądował okrakiem na łodzi dryfującej do góry dnem.

Statek tonął, lecz na pokładzie wciąż przebywały setki ludzi. Większość znalazła się w pułapce. Niektórzy bali się skakać. Inni, jak kapitanowie Moulton i Burfend, woleli pozostać na statku niż opuścić go przed swoimi podkomendnymi. Ocalało bardzo niewielu oficerów oddziału wartowniczego. Kiedy widziano ich po raz ostatni, gawędzili wesoło na pokładzie niczym pasażerowie czekający na

44

przyjazd autobusu. Donkiszoteria ta nie była może mądra ani uzasadniona, lecz trudno nie podziwiać ich odwagi i nonszalanckiej pogardy śmierci.

O siódmej trzydzieści rano „Arandora Star” położyła się na burtę i relingi znalazły się głęboko pod powierzchnią morza. Trwała chwilę w tej pozycji, aż wreszcie, otoczona obłokami syczącej pary, poszła jak kamień na dno Atlantyku.

W bezpośrednim sąsiedztwie tonącego statku unosiło się na morzu mnóstwo rozbitków na tratwach. Inni dryfowali na deskach, a ludzie nie umiejący pływać szamotali się w wodzie ostatkiem sił. Wszyscy wiedzieli, co im grozi, i rozpaczliwie usiłowali odpłynąć jak najdalej, walcząc instynktownie o życie. Nigdy się nie dowiemy, ilu nieszczęśników wessał straszliwy wir wytworzony przez tonącą „Arandorę Star”, lecz z pewnością co najmniej tylu, ilu pozostało na pokładzie zaplątanych w drutach niczym bezradne muchy pochwycone w sieć monstrualnego pająka.

„Arandora Star” zatoneła, lecz żyło prawie tysiąc rozbitków — pasażerów, strażników i członków załogi statku, w większości Włochów i Niemców, rozproszonych pojedynczo lub grupkami na kilku milach kwadratowych Atlantyku. Tego ranka panowała na szczęście spokojna, prawie bezwietrzna pogoda — ale ocean był lodowato zimny. Niebawem liczba pływaków i ludzi dryfujących na deskach i ławkach zaczęła topnieć w zastraszającym tempie. Mario Zampi był świadkiem śmierci pięciu z sześciu towarzyszy, którzy uczepili się wraz z nim tej samej ławki. Ich żalosne okrzyki „Matko!”, powtarzane bez końca w trzech lub czterech językach, słabły powoli, aż wreszcie ucichły zupełnie, gdy przesywające zimno zabijało lekko odzianych starców, chorych i ciężko rannych, a ich serca przestawały bić. Niektórzy, podtrzymywani przez kamizelki ratunkowe, leżeli po prostu z twarzami w wodzie, martwi.

Około południa pojawił się wodnosamolot „Sutherland”, który okrążył rejon katastrofy i zrzucił rozbitkom apteczki pierwszej pomocy, żelazne racje żywnościowe, czekoladę oraz papierosy. Później zniknął, poleciawszy po kanadyjski niszczyciel „St Laurent”.

45

Uratowani pasażerowie „Arandory Star” wyrażają jednogłośnie podziw dla niezwykłego poświęcenia załogi tego okrętu: niszczyciel krążył po okolicy, by uniknąć storpedowania przez łódź podwodną, gdy tymczasem marynarze przez długie godziny przeczesywali morze na szalupach, aż wreszcie omdleli nad wiosłami, śmiertelnie wyczerpani.

„St Laurent” wziął na pokład w sumie ośmiuset rozbitków, zdumiewający wyczyn nie mający sobie równych w dziejach ratownictwa morskiego, pozwalający prawie zapomnieć o drutach kolczastych i tysiącu ofiar śmiertelnych.

Prawie, lecz niezupełnie.

.RAWALPINDF

Chociaż wiceadmirał Marschall dowodził dwoma świeżo zwodowanymi pancernikami, które nie brały jeszcze udziału w akcji i uczestniczyły w swoim pierwszym zimowym rajdzie bojowym na ponurych, burzliwych wodach północnego Atlantyku, nie obawiał się o powodzenie operacji. Za rufą niknęły w mroku listopadowego popołudnia płaskie brzegi zatoki Jadę, gdzie leżało macierzyste Wilhelmshaven, lecz Marschall nie zaszczycił ich ani jednym spojrzeniem. Był zajęty, zbyt zajęty, by trwonić czas na sentymentalne pożegnania, a ponadto wiedział, że nie ma się czym martwić. Jeśli nie zdarzy się nic nieprzewidzianego, wkrótce ujrzy je znowu.

A nie mogło się zdarzyć nic nieprzewidzianego. Marschall, dowódca eskadry, był tego najzupełniej pewien. Wiceadmirał Marschall, jeden z najlepszych, najbardziej doświadczonych oficerów Kriegsmarine, zdawał sobie doskonale sprawę, iż w czasie wojny nie da się całkowicie wyeliminować ryzyka, że przypadek odgrywa zawsze pewną rolę. Jednakże tym razem ryzyko było minimalne: nie dość, że Marschall trzymał w ręku wszystkie atuty, to jeszcze przeciwnik grał na ślepo.

W tym okresie, w pierwszych miesiącach wojny, wywiad marynarki niemieckiej, od wielu lat przygotowujący się intensywnie do działań w warunkach konfliktu zbrojnego, odznaczał się niezwykłą sprawnością. Jego agenci, rozsiani

Bezkresne..

49

po całej Wielkiej Brytanii i Europie Zachodniej, byli najlepszymi fachowcami na świecie. Przekazywane przez nich informacje, zawsze dokładne i wyczerpujące, docierały natychmiast do Berlina.

Dowództwo Kriegsmarine znało pozycję, prędkość, kurs i port docelowy każdego konwoju przemierzającego Atlantyk. Znało miejsce stacjonowania każdego brytyjskiego pancernika i krążownika — wiedziało, że tego dnia, dwudziestego pierwszego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego dziewiątego roku, wszystkie ciężkie okręty brytyjskie przebywają w portach bądź na bardzo odległych wodach: pancerniki „Nelson” i „Rodney” kotwiczyły w Clyde, krążownik liniowy „Hood” i francuski pancernik „Dunkerque” zawinęły do Plymouth, eskadra krążowników uzupełniała paliwo i prowiant w Rosyth, a jedyny naprawdę niebezpieczny okręt, lotniskowiec „Furious”, udał się do Nowej Szkocji wraz z krążownikiem liniowym „Repulse”. Niemcy wiedzieli ponadto, że po zatopieniu pancernika „Royal Oak” przez „U 47” kapitana Günthera Priena marynarka brytyjska pośpiesznie opuściła Scapa Flow, położone na dalekiej północy, i przeniosła się do Clyde i Forth, pozostawiając tylko małą tajną bazę w Loch Ewe, wąskiej zatoczce w północno-zachodniej Szkocji. Tajną przynajmniej dla społeczeństwa brytyjskiego i większości Royal Navy: Niemcy doskonale o niej wiedzieli.

Nie było oczywiście żadnej gwarancji, że okręty pozostaną tam, gdzie dotychczas, lecz Niemcy bynajmniej się tym nie martwili. Ich kryptografowie złamali szyfry stosowane w owym czasie przez flotę brytyjską, toteż radiogramy Admiralicji docierały do sztabu Kriegsmarine prawie równie szybko jak do dowódców okrętów angielskich.

Marschall nie zamierzał zresztą walczyć z żadnymi ciężkimi okrętami brytyjskimi. Jego przełożony, admirał Raeder, był w tej kwestii nieugięty. Pancerniki miały przeprowadzić wypad dywersyjny, którego zadanie polegało na zatapianiu konwojów i dezorganizacji patroli.

Istniało pewne niebezpieczeństwo, iż wiadomość o wypłynięciu zespołu zostanie przekazana do Londynu przez

50

agentów wywiadu, lecz w świetle przeszłych osiągnięć brytyjskiej Intelligence Service wydawało się to bardzo mało prawdopodobne. Wywiad brytyjski był w owym czasie słabo wyszkolony, ociążały i prawie zupełnie nieskuteczny — na przykład o powrocie pancernika „Deutschland” na Bałtyk dowiedziano się dopiero w miesiąc po zakończeniu jego pierwszego rajdu atlantyckiego. I nie da się ukryć, że sporadyczny brytyjski dozór lotniczy nad Morzem Północnym był w tym okresie niewiele lepszy.

Wiceadmirał Marschall czuł tedy uzasadniony optymizm, gdy dwa jego pancerniki, „Scharnhorst” i „Gneisenau”, opuściły zatokę Jadę i wyszły na chłodne, wietrzne Morze Północne. Zapadła mroczna, burzliwa noc, lecz Marschall cieszył się z tego, bo chociaż trzymał w ręku wszystkie atuty, jego najlepszymi sprzymierzeńcami i gwarantami bezpieczeństwa były krótkie blade dni, zapowiadana zła pogoda oraz kiepska widoczność wywołana deszczem i mgłą. Przewidywał, że dotarcie do linii brytyjskich okrętów patrolowych pomiędzy Orkadami a Islandią zajmie dokładnie czterdzieści osiem godzin.

Brytyjskie okręty patrolowe pełniły służbę w wyznaczonych rejonach operacyjnych, rzadko rozsiane na blisko tysiącu mil oceanu. Trzon floty stanowiły krążowniki, należące głównie do przestarzałych klas C i D. Tylko cztery z nich można uznać za zdolne do skutecznej walki: „Norfolk”, „Suffolk”, „Glasgow” oraz „Newcastle”. „Norfolk” i „Suffolk” znajdowały się w Cieśninie Duńskiej, czyli tam, gdzie pamiętnego dnia w maju tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku zameldowały o historycznym wypadku „Bismarcka” na Atlantyk. „Glasgow” pływał na północny wschód od Szetlandów, a „Newcastle” patrolował rejon między Wyspami Owczymi a Islandią, w pobliżu miejsca zbliżającej się bitwy, choć i tak za daleko.

Pomiędzy krążownikami strzegły oceanu uzbrojone statki cywilne, tak zwane krążowniki pomocnicze. Nadawały się one idealnie do służby patrolowej na Atlantyku — zatrzymywania i przeszukiwania frachtowców podejrzanych o łamanie blokady. Były to duże statki pasażerskie, zdolne

51

pływać w ciągu długich okresów sztormowej pogody, pozbawione komfortowego wyposażenia i uzbrojone w działa mogące poradzić sobie z każdym frachtowcem. Ale tylko z frachtowcem — kiedy Admiralicja brytyjska dowiedziała się o rajdzie „Scharnhorsta” i „Gneisenau”, natychmiast wycofała wszystkie uzbrojone statki cywilne ze służby patrolowej na północy. Rozkaz przyszedł jednak zbyt późno, co skończyło się nieuniknioną tragedią, albowiem Admiralicja dowiedziała się o dwu pancernikach, wówczas najpotężniejszych w całej marynarce niemieckiej, dopiero gdy zwróciły swoje działa na „Rawalpindi”.

„Rawalpindi”, liniowiec o siedemnastu tysiącach ton wyporności, w okresie pokoju luksusowy statek pasażerski pływający między Wielką Brytanią a Dalekim Wschodem pod banderą linii żeglugowej „Peninsular and Oriental”, przekształcono w krążownik pomocniczy na samym początku wojny. Jego jaskrawe przedwojenne kolory zamalowano ponurą szarą farbą. Usunięto kosztowne meble, wybudowano stanowisko kierowania ogniem i opróżniono pokład, by zrobić miejsce dla pośpiesznie zamontowanego uzbrojenia — ośmiu archaicznych dział kalibru sto pięćdziesiąt dwa milimetry, po cztery z każdej strony. Jednakże zabrakło czasu i okazji, aby wzmocnić nie opancerzone pokłady i burty statku. Było to zresztą w ogóle niemożliwe: w porównaniu z siłą przebicia współczesnych

pocisków kadłub „Rawalpindi” mógłby być wykonany z papieru.

Załoga „Rawalpindi” doskonale zdawała sobie z tego sprawę, lecz przyjmowała to z filozoficznym spokojem jako jeszcze jeden element ryzyka służby na morzu. Wśród dwustu osiemdziesięciu oficerów i marynarzy nie było nikogo, kto nie znalazłby wiążących się z tym niebezpieczeństw, gdyż załoga składała się ze starych wilków morskich, starych nie tylko doświadczeniem, lecz także wiekiem. Oprócz pięćdziesięciu kilku ludzi, którzy służyli na „Rawalpindi” w czasie pokoju, stanowili ją członkowie Królewskiej Morskiej Rezerwy Ochotniczej, cywile ledwo obeznani z morzem oraz emeryci Royal Navy, których wcielono ponownie po przepisowych dwudziestu dwu latach służby.

52

Na pokładzie nie było ani jednego oficera ani podoficera zawodowego marynarki, lecz można było znaleźć olbrzymią skarbnicę wiedzy i doświadczenia, większą niż na jakimkolwiek innym okręcie wojennym. Załoga знаła dobrze niebezpieczeństwa służby na morzu i godziła się z nimi, podobnie jak z ograniczeniami swojego statku. I kiedy w pozycji 63° 40' TV i 11° 29' W, o trzeciej po południu w czwartek dwudziestego trzeciego listopada, marynarze ujrzeli smukłą sylwetkę „Scharnhorsta” wyłaniającą się ze szkwału deszczowego na ponurych wodach strefy subarktycznej, natychmiast zrozumieli, że to koniec, lecz z tym także się pogodzili.

Dowódca statku, komandor Edward Coverley Kennedy, wcielony do służby po długich siedemnastu latach przymusowego życia na lądzie, dostrzegł i pojął niebezpieczeństwo jeszcze przed marynarzami. Błędnie wziął okręt za pancernik „Deutschland”, lecz jego pomyłka miała znaczenie czysto akademickie: poprawnie zidentyfikował go jako tak zwany pancernik kieszonkowy, czyli monstrum o dwudziestu sześciu tysiącach ton wyporności, trzystutrzydziestomili-metrowym pancerczu, dziewięciu działach kalibru dwieście siedemdziesiąt dziewięć milimetrów oraz dwunastu działach kalibru sto pięćdziesiąt milimetrów, zdolnych odpowiedzieć na nędną dwustukilogramową salwę „Rawalpindi” huraganem pocisków o sumarycznym ciężarze czterech ton — a lekkie pięćdziesięciokilogramowe pociski brytyjskie nie miały zresztą żadnych szans przebicia potężnego pancernika okrętu niemieckiego.

Kiedy „Scharnhorst” wyłonił się ze szkwału deszczowego, jego wielki reflektor sygnalizacyjny przekazał alfabetem Morse'a rozkaz: „Stanąc w dryf”. Spełnienie tego polecenia byłoby rzeczą najrozsądniejszą i nikt nie mógłby mieć do „Rawalpindi” żadnych pretensji. Ale komandor Kennedy, podobnie jak większość wybitnych dowódców Royal Navy na przestrzeni wieków, nie umiał postępować rozsądnie w obliczu nieprzyjaciela. Zdawał sobie sprawę, że nie zdoła pokonać ani prześcignąć „Scharnhorsta”, lecz mógł go zgubić wśród gór lodowych albo we mgle, toteż choć miał może jedną szansę na tysiąc, postanowił ją wykorzystać.

53

Poleciał wykonać ostry zwrot i położyć zasłonę dymną, by zamaskować ucieczkę.

„Rawalpindi” zmieniał kurs, gdy „Scharnhorst” znów przekazał rozkaz zatrzymania się. Tym razem żądanie poparto potężnym pociskiem, który trafił w morze tuż przed dziobem statku brytyjskiego; na

tle ciemniejącego deszczowego nieba trysnęła w górę smukła kolumna spienionej wody, dwukrotnie wyższa od masztu „Rawalpindi”. Rozumiejąc wagę ostrzeżenia, Kennedy skręcił jeszcze ostrzej i wyrzucił kolejne świece dymne.

I wówczas łudził się przez chwilę, że nadeszło zbawienie. W dali, po prawej stronie dziobu, wyłonił się z deszczu długi, ciemny okręt wojenny prujący dziobem fale i zbliżający się do miejsca akcji. „Jeden z brytyjskich krążowników patrolowych! — pomyślał z radością Kennedy. — Prawie na pewno «Newcastle»!” Zmienił kurs, kierując „Rawalpindi” ku nadpływającemu zbawcy. Wkrótce potem zdał sobie z goryczą sprawę ze swojej pomyłki, lecz było już za późno. Nowy okręt nie zwiastował ratunku, tylko kres wszelkich nadziei: był to bliźniak „Scharnhorsta”, pancernik „Gneisenau”.

Zniknęła ostatnia szansa ucieczki. Kennedy wiedział, że nie zdoła ujść, a dwa potężne okręty niemieckie zmasakrują jego kruchy krążownik pomocniczy w ciągu kilku minut. To, co miało nastąpić, nie zasługiwało nawet na miano bitwy. Mógłby zatopić statek i poddać się na warunkach honorowych; gdyby wrócił kiedykolwiek do Wielkiej Brytanii, prawie na pewno otrzymałby natychmiast następne dowództwo.

Jednakże nikt z rodziny Kennedych, związanej z Royal Navy od dwustu lat, nie poddał nigdy okrętu nieprzyjacielowi, toteż samemu Kennedy'emu nie przyszło nawet do głowy zatopianie „Rawalpindi”, chociaż spośród wszystkich dowódców brytyjskich miał prawdopodobnie najmniej do zawdzięczenia marynarce i Admiralicji, która w tysiąc dziewięćset dwudziestym drugim roku postawiła go przed sądem wojennym pod groteskowo niesprawiedliwymi zarzutami, w rok później zwolniła ze służby, a następnie

54

powołała dopiero w godzinie próby w tysiąc dziewięćset trzydziestym dziewiątym roku. Lecz i tak możemy jedynie zgadywać, co wówczas myślał — pewne jest tylko, co powiedział, obserwując dwa zbliżające się pancerniki: „Wydamy bitwę obu naraz”. Był to chyba najbardziej lakoniczny wyrok śmierci na wielki okręt wojenny z kilkusetosobową załogą.

I Kennedy wydał bitwę obu korsarzom niemieckim naraz. „Scharnhorst” trzykrotnie nakazał Brytyjczykom opuścić statek i za trzecim razem otrzymał odpowiedź — salwę, która uderzyła w wodę tuż przed jego burzą. Następna salwa „Rawalpindi” ugodziła w śródokręcie „Gneisenau” i dwa pancerniki niemieckie prawie równocześnie otworzyły ciężki, celny, morderczy ogień z bliskiej odległości.

Pierwsza salwa „Scharnhorsta” zdruzgotała nadbudówki „Rawalpindi”, demolując pokład łodziowy i zabijając prawie całą obsadę pomostu, z wyjątkiem komandora Kennedy'ego. Po chwili kolejna salwa potężnych pocisków, tym razem z „Gneisenau”, zniszczyła stanowisko dowodzenia artyleryjskiego, eliminując z walki jego załogę. „Rawalpindi” przestał prowadzić skoordynowany ogień, lecz siedem dział — jedno już zniszczono — strzelało dalej samodzielnie.

Pożar na śródokręciu przybierał na sile, gdy kolejna salwa przebiła kruche burty statku i eksplodowała we wnętrzu kadłuba. Jeden z pocisków wybuchł w maszynowni, niszcząc generatory

elektryczności, co przypięczętowało los statku. Zniszczenie generatorów spowodowało odcięcie prądu, napędzającego podajniki pocisków z komór amunicyjnych.

Kennedy, ciągle dowodzący walką wśród poskręcanych mas żelastwa, w jakie zmienił się pomost, rozkazał załodze wyciągać ręcznie pociski z komór, a następnie toczyć po rozkołysanym, ostrzeliwanym pokładzie do dział, które wciąż prowadziły ogień — pozostało ich już tylko pięć.

Na odkrytym pokładzie „Rawalpindi”, pustoszone przez huraganowy ogień, doszło wnet do krwawej rzezi marynarzy usiłujących dotrzeć z pociskami do milczących

55

dział. Część zginęła od razu, a niesione przez nich pociski turlały się wśród płomieni w rytm kołysania się statku, nagrzewając się na stalowym poszyciu pokładu, które zaczynało już żarzyć się wiśniowo od ognia szalejącego w głębi kadłuba. Inni odnieśli rany, lecz nie zważali na ból — jeden z nich, niewiarygodny bohater, śmiertelnie ranny, czołgał się do przodu ze zmiażdżonymi nogami, ściskając pocisk zdrową ręką; szukał po omacku działa i przysięgał, że dołoży Szwabom.

Walka była groteskowo nierówna. W konający krążownik pomocniczy ciągle uderzały pociski i zbliżał się nieubłagany koniec. Cały statek, z wyjątkiem dziobu i rufy, zmienił się w morze huczących płomieni. Jedno po drugim milkły działa — niszczył je nieprzyjaciel, ginęły ich obsady i przestawały docierać pociski, odgrozione ścianami ognia.

„Rawalpindi” utracił zdolność walki i dryfował cicho na wodzie, lecz sześćdziesięcioletni komandor Kennedy nie potrafił się przyznać do klęski. Zszedł ze zdruzgotanego pomostu i ruszył przez pożar w stronę rufy; sądził, że gdyby wyrzucił więcej świec dymnych, miałby szansę ocalić „Rawalpindi”. Jego statek, podziurawiony przez pociski i kompletnie zniszczony, tonął ze zdziesiątkowaną załogą, lecz Kennedy wciąż walczył o przetrwanie. Takie nadludzkie męstwo, taki nieugięty hart ducha, nie liczący się z okolicznościami, prawie nie mieści się w głowie.

Komandor Kennedy zniknął wśród płomieni i znalazł tam śmierć.

Podobny los spotkał wkrótce statek i większość niedobitków załogi, która z takim bohaterstwem wypełniała rozkazy swojego dowódcy. Kolejny pocisk „Scharnhorsta” zadał tonącemu statkowi cios łaski. Rozległa się straszliwa eksplozja i w gęstniejącym wieczornym mroku trysnął w niebo słup białego ognia — wybuch głównej komory amunicyjnej o mało nie przełamał „Rawalpindi” na pół.

„Scharnhorst” i „Gneisenau” przerwały ogień: każda następna salwa oznaczałaby tylko marnowanie pocisków. Garstka żywych marynarzy „Rawalpindi” nie mogła już nic osiągnąć pozostając na statku — czekała ich tam

56

jedynie śmierć, tym pewniejsza i szybsza, że przez poszarpane wyrwy w burtach wdzierały się pod pokład strumienie lodowatej wody.

Potworną kanonadę przetrwały jakimś cudem dwie szalupy ratunkowe. Nieliczni sprawni marynarze

— w sumie dwudziestu siedmiu — spuścili je na wodę i czym prędzej odpłynęli od płonącego „Rawalpindi”: lada chwila mogli zginąć wskutek kolejnego wybuchu amunicji albo pójść na dno, wessani przez straszliwy wir wytworzony przez tonący statek.

Marynarze ci, wzięci na pokład przez niemieckie pancerniki, byli jedynymi ocalałymi członkami załogi „Rawalpindi”, nie licząc kilku uratowanych nazajutrz rano. Pozostali zginęli — zabici przez pociski, pochłonięci przez płomienie, uwięzieni pod pokładem lub zalani wdzierającą się wodą. Niektórzy, nie będący w stanie dotrzeć do łodzi, skoczyli prosto do morza; czepiali się rozpaczliwie szczątków łodzi i połamanych wiosł, szukając czegoś, co zapewniłoby im choćby chwilowe bezpieczeństwo, lecz wnet ze-sztywnieli w lodowatej wodzie, gdy ich serca przestały bić. Wielu innych, rozsianych po pokładzie, korytarzach i pomieszczeniach wewnętrznych statku, odniosło zbyt ciężkie rany, aby się poruszyć lub zawołać o pomoc. Siedzieli lub leżeli, czekając cicho na błogosławioną śmierć i mając nadzieję, że zimna woda położy prędki kres ich cierpieniom.

Na „Rawalpindi” zginęło dwustu czterdziestu ludzi, służących swemu dowódcy z fanatyczną odwagą. Nie będzie chyba przesadą stwierdzić, iż niektórzy z tych, co ciągle żyli, gdy o ósmej wieczorem statek wreszcie zatonął, z pewnością znaleźli pociechę w myśli, że nie mogli marzyć o większym zaszczycie niż pójście na dno wraz z nieustraszonym komandorem Kennedym.

...

... A:

..."

...:"

..., "r., \. \.' ;.-:..?"'.' . ..j-'

ZATOPIENIE „BISMARCKA"

..-

/· r<4V,i. ' -'i:!'- i. y.' 'y' ... /·!·!· „ <· :· :· ;

CZĘŚĆ PIERWSZA

Daleko na południe od koła podbiegunowego, w środkowej części Atlantyku, gdzie biegną wielkie szlaki handlowe, panuje ciepła, słoneczna pogoda i wieją łagodne wiatry. Na północy, w okolicach Morza Barentsa, rozciągają się od widnokręgu do widnokręgu ogromne mleczno-białe pola lodowe, pełne nieziemskiego spokoju. Pomiędzy tymi dworna olbrzymimi obszarami, wzdłuż samego koła, leży strefa najgorszego klimatu na świecie: sztormów, straszliwych wichrów, szkwałów śnieżnych, gór lodowych, mgieł, piekielnego zimna, długich nocy polarnych. Żadna z części owej strefy nie jest bardziej niegościnna niż wąski pas oceanu pomiędzy Islandią a Grenlandią zwany Cieśniną Duńską.

Ludzie żeglowali tamtędy zawsze — przed tysiącem lat robili to wikingowie, a dziś zarzucają tam sieci rybacy islandzcy — lecz rejon ten uchodzi od wieków za szczególnie niebezpieczny. Żaden

człowiek ani statek nigdy nie pozostaje tam długo z własnej woli. Od czasu do czasu zdarza się jednak, że zachodzi taka konieczność. W tym miesiącu mija właśnie siedemnaście lat od chwili, gdy dwa okręty wojenne z kilkusetosobowymi załogami kończyły najdłuższą służbę, jaką pełniono kiedykolwiek na tych mrocznych, niebezpiecznych wodach.

61

Marynarze ciężkich krążowników brytyjskich „Suffolk” i „Norfolk” byli zmęczeni, śmiertelnie wyczerpani. Ich okręty patrolowały Cieśninę Duńską od wielu miesięcy. Nawet jeden zimowy dzień w tym rejonie wydaje się wiekiem, nie kończącym się koszmarem — przez dwadzieścia cztery godziny na dobę panuje nieprzenikniona ciemność, od strony czapy lodowej Grenlandii wieje mroźny wichur, a nieustanne, gwałtowne kołysanie się okrętu wywołuje chorobę morską nawet u zahartowanych marynarzy. A załogi „Norfolka” i „Suffolka” spędziły tam długie miesiące, ponurą zimę tysiąc dziewięćset czterdziestego i wiosnę tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku, cierpiąc straszliwe niewygody. Napięcie wiążące się z patrolowaniem niebezpiecznych wód nigdy się nie kończyło.

Ale w tej chwili w Cieśninie Duńskiej panowało lato (lub raczej miejscowy odpowiednik lata) i marynarze nie zajmowali się wyłącznie walką z żywiołem. Owszem, w dalszym ciągu kasał arktyczny mróz, w odległości zaledwie kilku mil rozciągało się pole lodowe sięgające Grenlandii, a na wschodzie, u wybrzeży Islandii, kłębiła się mgła, lecz przynajmniej morze było spokojne, nie szalała zamieć, nie panowała wieczna noc polarna. Wspaniałe warunki w porównaniu z zimowymi: mimo to podniecenie było nieskończenie większe niż przedtem, a nerwy załóg napięte do ostateczności.

W owej chwili, tuż po siódmej wieczór dwudziestego trzeciego maja tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku, najbardziej zdenerwowanym człowiekiem na pokładzie był niewątpliwie komandor R.M. Ellis, dowódca „Suffolka”. Czuwał nieprzerwanie na pomoście od czterdziestu ośmiu godzin i miał w perspektywie jeszcze drugie tyle, a nawet więcej, lecz nie mógł ani na moment odpocząć. Zbyt wiele od niego zależało. Nie był najwyższym rangą oficerem w tym rejonie: na okręcie flagowym eskadry, „Norfolku”, przebywał wprawdzie kontradmirał Wake--Walker, ale „Norfolk”, choć krążył niedaleko, krył się bezpiecznie we mgle. Odpowiedzialność ciążyła przede

62

wszystkim na komandorze Ellisie — a była to odpowiedzialność ogromna. Nie mógł popełnić błędu, co łatwo mogło się zdarzyć nawet bez jego winy, a wprost trudno było sobie wyobrazić straszliwe konsekwencje błędu. Wielka Brytania poniosła już zbyt wiele klęsk — kolejna porażka mogła oznaczać przegranie wojny.

Wojna wybuchła dwadzieścia miesięcy temu i osamotniona Wielka Brytania walczyła o życie. Dwadzieścia mrocznych, posępnych, tragicznych miesięcy, rozjaśnionych tylko bohaterstwem młodych pilotów, którzy pokonali Luftwaffe w Bitwie o Anglię. Lecz przyszłość rysowała się w coraz ciemniejszych, coraz bardziej ponurych barwach — wydawało się, że nie ma już żadnej nadziei.

Niemieckie dywizje pancerno-motorowe czekały tylko na sygnał do ataku i nad Anglią wciąż wisiała niczym miecz Damoklesa groźba inwazji. Niedawno haniebnie wyparto Brytyjczyków z Egiptu. W tym samym tygodniu Jedenasty Korpus Powietrznodesantowy Göringa, nazwany przez Churchilla piorunem armii niemieckiej, rozpoczął inwazję na Kretę, bezlitośnie atakując słabe siły brytyjskie. W samym kwietniu, najczarniejszym miesiącu wojny, zatopiono statki o sumarycznym tonażu sześciuset pięćdziesięciu tysięcy BRT, a maj zapowiadał się jeszcze gorzej, bo w chwili gdy komandor Ellis patrolował wąski pas nie zamrożonego morza między Grenlandią a Islandią, przez Atlantyk płynęło dziesięć wielkich konwojów frachtowych oraz jeden ważny transport wojska, rozrzucone na dużej przestrzeni i w większości słabo chronione.

A co robi w tym czasie — pytano z goryczą — potężna flota brytyjska, ostatni promyk nadziei w najczarniejszych dniach klęski? Dlaczego nie zada decydującego ciosu w morderczych zmaganiach na śmierć i życie? Dlaczego nie patroluje Morza Północnego i kanału La Manche (gdzie sztukasy i heinkele zniszczyłyby ją w jeden dzień)? Dlaczego nie wzięła udziału w ewakuacji Grecji? Dlaczego nie operuje na północ od Krety, zatapiając niemieckie transportowce dowożące na wyspę posiłki, bez których spadochroniarze Göringa nie zdołaliby odnieść ostatecznego zwycięstwa?

63

Dlaczego nie wychodzi w morze, dlaczego nie broni przed U-bootami zagrożonych konwojów przemierzających Atlantyk? Dlaczego stoi beczynnym i bezużytecznym w Scapa Flow na Orkadach? Dlaczego, dlaczego, dlaczego?!

Główną, najistotniejszą przyczyną był „Bismarck”.

Niemiecki pancernik „Bismarck”, zwodowany czternastego lutego tysiąc dziewięćset trzydziestego dziewiątego roku w stoczni Blohna i Yossa w Hamburgu w obecności samego kanclerza Rzeszy Adolfa Hitlera, nawiedzał w koszmarnych snach dowódców wszystkich flot wojennych świata. Hitler był mistrzem demagogii, lecz nie ma ani cienia przesady w tym, co oświadczył załodze pancernika, gdy odwiedził go ponownie na początku maja tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku: „«Bismarck» to chluba niemieckiej marynarki wojennej”.

Tak było w istocie. „Bismarck” stanowiłby chlubę każdej marynarki wojennej. Niemcy cynicznie pogwałciły traktat wersalski, ograniczający tonaż pancerników do trzydziestu pięciu tysięcy ton, i wybudowały najpotężniejszy okręt świata, kolosa o wyporności około pięćdziesięciu tysięcy ton. Rozwijał on fantastyczną prędkość, przekraczającą trzydzieści węzłów, i dorównywał pod tym względem wszystkim brytyjskim pancernikom i krążownikom liniowym. Miał ogromny opancerzony pokład, znacznie większy niż jakikolwiek okręt brytyjski i stanowiący niezwykle stabilną podstawę dla ośmiu dział kalibru trzysta osiemdziesiąt jeden milimetrów i dwunastu dział kalibru sto pięćdziesiąt dwa milimetry — a artylerzyści niemieccy, z reguły przewyższający brytyjskich, odznaczyli się legendarną celnością w każdych warunkach pogodowych. Potężny pancierz i niezmiernie skomplikowany system grodzi wodoszczelnych czyniły z „Bismarcka” okręt bardzo trudny do zatopienia. Był on kartą atutową admirała Raedera i przyszła właśnie pora ją zgrać.

„Bismarck” wyszedł w morze. Nie było co do tego żadnych wątpliwości. Po raz pierwszy zaobserwowano go dwudziestego maja w cieśninie Kattegat, a następnie, wczesnym popołudniem

w fiordzie Grimstad na południe od Bergen, gdzie sfotografował go pilot myśliwca „Spitfire”. Nazajutrz o szóstej rano nad Grimstad i Bergen przeleciał bombowiec „Mary-land” z bazy marynarki wojennej w Haston na Orkadach, ślizgający się tuż nad powierzchnią morza podczas koszmarnej pogody, po czym zameldował, że „Bismarcka” już tam nie ma.

„Bismarck” wyszedł w morze i nie było cienia wątpliwości, dokąd zmierza. Nie mógł atakować konwojów rosyjskich — Rosja nie uczestniczyła jeszcze w wojnie. Z pewnością zdążył na Atlantyk wraz z jednym z krążowników typu „Admirał Hipper” (później rozpoznany jako „Prinz Eugen”), aby rozpraszać i niszczyć konwoje łączące Wielką Brytanię ze światem. Sam „Admirał Hipper”, krążownik o wyporności zaledwie dziesięciu tysięcy ton, zaatakował raz konwój i zatopił w niespełną godzinę siedem statków. Wprost trudno sobie wyobrazić, jakie szkody wyrządziłby gigant taki jak „Bismarck”.

Należało go powstrzymać, nim zdąży się przedrzeć na południowy Atlantyk, i właśnie w tym celu głównodowodzący brytyjskiej Home Fleet, admirał sir John Tovey, z takim uporem trzymał w Scapa Flow swoje główne siły. Przyszła pora, by marynarka wojenna dowiodła, że jest coś warta.

Admirał Tovey, genialny taktyk, który w ciągu następnych czterech dni dowodził po mistrzowsku swoimi okrętami, nie żywił żadnych złudzeń co do tego, jak trudne stoi przed nim zadanie i jak tragiczne skutki może pociągnąć najdrobniejsza pomyłka. „Bismarck” mógł się przedrzeć na południowy Atlantyk wszędzie pomiędzy Szkocją a Grenlandią, w każdym punkcie ponurego tysiącmilowego obszaru, gdzie często szaleją sztormy, a widoczność spada do zera wskutek szkwałów deszczowych, zamieci i mgły.

Tovey dysponował dwoma zespołami zawierającymi po dwa pancerniki — nie wierzył, by jakikolwiek okręt liniowy zdołał pokonać „Bismarcka” samodzielnie — i rozmieścił je w strategicznych punktach odległych od siebie o kilkaset mil. Pancerniki „Hood” i „Prince of Wales” znajdowały

Bezkresne...

się na południe od Islandii, a okręt flagowy Toveya, „King George V”, wraz z pancernikiem „Repulse” * oraz lotniskowcem „Victorious”, na zachód od Wysp Owczych, skąd, miał nadzieję, mogły rozpocząć pościg za „Bismarckiem” w dowolnym kierunku.

Jednakże obie eskadry musiały najpierw znać położenie pancernika niemieckiego, toteż admirał Tovey wysłał w morze okręty, które już od dawna pełniły straż w oczekiwaniu na ten dzień. Między Islandią a Wyspami Owczymi czuwały krążowniki „Birmingham” i „Manchester”, a w Cieśninie Duńskiej zbliżał się koniec długiej służby patrolowej „Nor-folka” i „Suffolka”.

Dwudziestego trzeciego maja tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku o godzinie siódmej dwadzieścia wieczorem „Suffolk” szedł pełną parą kursem południowo--zachodnim wąskim przesmykiem między polami lodowymi a strefą mgieł. Komandor Ellis domyślał się, że gdyby „Bismarck” zamierzał przepłynąć cieśninę, pojawiłby się właśnie tutaj: na zachodzie leżało pole lodowe, a żaden dowódca nie zaryzykowałby płynięcia z szybkością trzydziestu węzłów przez gęstą mgłę na wschodzie, zwłaszcza że znajdowała się w niej czterdziestomilowa zagroda minowa. Gdyby „Bismarck” miał się pojawić, to właśnie tutaj.

I oto się pojawił. O siódmej dwadzieścia dwa wieczorem rozległ się podniecony okrzyk marynarza na oku, a komandor Ellis i wszyscy obecni na pomoście skierowali z napięciem lornetki na sterburtę. Ellisowi wystarczyło jedno spojrzenie, by się przekonać, że długie nużące wyczekiwanie dobiegło wreszcie końca. Nawet ludzie, którzy nigdy nie widzieli „Bismarcka”, nie mogli nie rozpoznać jego masywnej sylwetki. (Tak przynajmniej mogłoby się wydawać — w niespełna dwanaście godzin później okazało się, że jest inaczej).

* „Hooda” oraz „Repulse'a” zaliczano oficjalnie do tak zwanych krążowników liniowych, lecz Autor, aby podkreślić ich siłę bojową, nazywa je konsekwentnie pancernikami (przyp. tłum.).

66

Komandor Ellis nie zamierzał marnować czasu. Wykonał pierwszą i najważniejszą część zadania. „Bismarck” i „Prinz Eugen” znajdowały się w odległości zaledwie ośmiu mil; działa „Bismarcka” miały zasięg przynajmniej dwudziestu, a instrukcje Admiralicji nie zawierały rozkazu popełnienia samobójstwa. Wręcz przeciwnie — Ellisowi polecono nie narażać niepotrzebnie okrętu, tropić „Bismarcka” i naprowadzić na niego pancerniki floty brytyjskiej. Dlatego, nadawszy z radiokabiny „Suffolka” zaszyfrowane komunikaty: „Nieprzyjaciel w polu widzenia”, skierowane do swojego bezpośredniego zwierzchnika, kontradmirała Wake'a-Walkera na pokładzie „Norfolka”, oraz do sir Johna Toveya na pancerniku „King George” na południu, Ellis natychmiast zmienił kurs i ukrył się we mgle.

Znalazłszy się w białym тумanie, „Suffolk” zawrócił, wykonując ryzykowny manewr w luce w zagrodzie minowej, po czym nawiązał kontakt radarowy z niemieckim pancernikiem, który pędził pełną parą przez Cieśninę Duńską. Później, kiedy „Bismarck” odszedł na bezpieczną odległość, zarówno „Suffolk”, jak i „Norfolk” podążyły za nim, śledząc jego ruchy. Trwały na swoich pozycjach przez całą noc, wśród zamieci, szkwałów deszczowych i mgły, tracąc chwilami kontakt, lecz zawsze go odzyskując. Ich akcja weszła do podręczników morskiej sztuki wojennej jako klasyczny przykład tropienia nieprzyjacielskiego okrętu w nocy. Oba krążowniki przesyłały nieustannie do Admiralicji stale zmieniające się dane o pozycji, kursie i prędkości nieprzyjaciela.

Trzysta mil na południe, zespół wiceadmirała L.E. Hollanda, złożony z pancerników „Hood” i „Prince of Wales” eskortowanych przez sześć niszczycieli, sterował pełną parą kursem zachodnio-północno-zachodnim, aby przeciąć drogę „Bismarckowi”. Wśród marynarzy panowało gorączkowe podniecenie. Dla nich także skończyło się długie wyczekiwanie. Nikt nie wątpił, że wkrótce dojdzie do bitwy, że może ona mieć tylko jeden finał i że „Bismarck”, pomimo swojej potęgi i złowrogiej sławy, za kilka godzin spocznie na dnie.

Najnowszy pancernik brytyjski, „Prince of Wales”, wyposażony w dziesięć dział kalibru trzysta pięćdziesiąt sześć milimetrów, dorównywał, przynajmniej na papierze, „Bismarckowi”, uzbrojonemu w osiem dział kalibru trzysta osiemdziesiąt jeden milimetrów. Tylko komandor Leach, dowódca „Prince of Wales”, oraz garstka wyższych oficerów okrętu zdawali sobie sprawę, że świeżo zwodowany „Prince of Wales” ma bardzo słabo wyszkoloną załogę, a wieże artyleryjskie pancernika wykazują tyle usterek mechanicznych, iż w rejs zabrano techników stocznioowych mających je naprawiać.

W skuteczność „Prince of Wales” nie wierzył nikt, nawet najbardziej lojalni członkowie jego załogi. Nie było to zresztą potrzebne, skoro w odległości zaledwie kilku kabli pruł potężnym dziobem fale pancernik „Hood”, idący pełną szybkością ku nieprzyjacielowi. Obecność „Hooda” gwarantowała zwycięstwo. Wiedział o tym każdy marynarz Royal Navy.

Nie myśleli tak wyłącznie marynarze. Od zatopienia „Hooda” upłynęło już siedemnaście lat, lecz żaden z milionów Brytyjczyków wychowanych przed drugą wojną światową nie zapomni nigdy, jakim podziwem i miłością darzyła „Hooda” angielska opinia publiczna. Był najślawniejszym, najbardziej uwielbianym okrętem liniowym w długiej historii Royal Navy, a szczegóły jego konstrukcji omawiali ludzie, dla których „Revenge” i „Victory” były tylko pustymi nazwami. „Hood”, największy, najpotężniejszy pancernik okresu międzywojennego, ucieleśniał niezwyciężoną moc Imperium Brytyjskiego i budził fascynację, wręcz cześć. Stał się żywym symbolem Royal Navy, pływającą legendą. Ale legendy też się starzeją.

Tego dnia o świcie, po całonocnym pościgu, w konfrontacji z „Bismarckiem” legenda „Hooda” miała na zawsze odejść w przeszłość.

Załogi „Norfolka” i „Suffolka”, pozostające w bezpiecznej odległości, lecz mające wspaniały widok na nadchodzącą bitwę, obserwowały zbliżanie się do „Bismarcka” i „Prinz Eugena” zespołu wiceadmirala Hollanda, złożonego

z „Hooda” oraz „Prince of Wales”. Lecz nawet z tak daleka rzucało się w oczy, że pancerniki brytyjskie idą zbyt blisko siebie: „Prince of Wales” niepotrzebnie towarzyszył „Hoodowi” zamiast stoczyć bitwę na własną rękę, co byłoby znacznie lepszą taktyką. Co gorsza, obydwa pancerniki szły ku nieprzyjacielowi bardzo niekorzystnym kursem. Nie mając przewagi szybkości pozwalającej wysunąć się do przodu, zbliżały się do Niemców od rufy pod ostrym kątem, przy którym do akcji weszłyby tylko działa dziobowe, podczas gdy „Bismarck” i „Prinz Eugen”, po lekkim zwrocie, mogły zaatakować okręty brytyjskie ogniem całej ciężkiej artylerii.

Za chwilę wydarzyło się coś jeszcze gorszego. Jako pierwszy, o piątej pięćdziesiąt dwie rano, otworzył ogień „Hood” i wskutek fatalnego błędu identyfikacyjnego popełnionego przez wiceadmirala Hollanda skoncentrował ogień na „Prinz Eugenie”. Jeszcze gorsza od owej pomyłki okazała się celność artylerzystów brytyjskich, gdyż „Prinz Eugen” wyszedł z bitwy bez szwanku.

„Bismarck” i „Prinz Eugen” natychmiast skupiły ogień na „Hoodzie”, który z powodu niekorzystnego kąta podejścia mógł odpowiadać tylko dwiema wieżami dziobowymi. Owszem, „Prince of Wales” również zaczął strzelać, lecz trzeba wypowiedzieć gorzką, okrutną prawdę — nie miało to żadnego znaczenia. Pierwsza salwa trafiła pół mili od celu, druga tak samo, a trzecia również chybiła. Podobnie czwarta. I piąta.

Niemcy nie pudłowali. Ich ogień był morderczo celny. Salwy obydwu pancerników prawie natychmiast nakryły cel, a dwustutrzymilimetrowe pociski „Prinz Eugena” już w pierwszej minucie wzniciły pożar na pokładzie „Hooda”, zapalając amunicję przeciwlotniczą. Olbrzymie pociski „Bismarcka”, każdy wypełniony toną materiału wybuchowego, masakrowały pancernik brytyjski, wybuchając w głębi kadłuba. To, gdzie i ile razy trafiono „Hooda”, pozostanie na zawsze tajemnicą, a zresztą nie ma większego znaczenia.

Wiemy jedynie, co ujrzeli świadkowie bitwy dokładnie o szóstej rano, kiedy piąta salwa „Bismarcka” nakryła

69

okręt. Kadłubem „Hooda” wstrząsnęła potężna eksplozja między drugim kominem a masztem, prawdopodobnie na skutek przebicia słabo opancerzonego pokładu i wybuchu w komorze amunicyjnej. W szare niebo wzbila się trzystu-metrowa kolumna oślepiającego jasnopomarańczowego ognia i w kilka minut później olbrzymi pancernik zniknął z powierzchni morza, jakby nigdy nie istniał.

„Hood” poszedł na dno w dwadzieścia jeden lat po zwodowaniu. Pierwsza i ostatnia bitwa w jego długiej karierze trwała dokładnie osiem minut. Z tysiąca pięciuset oficerów i marynarzy uratowało się tylko trzech.

CZEŚĆ DRUGA

Zniszczenie niepokonanego, niezatapialnego „Hooda” wstrząsnęło zarówno Royal Navy, jak i całą Wielką Brytanią. Było to coś niewiarygodnego, nie mieszczącego się w głowie — co należało czym prędzej wytłumaczyć opinii publicznej.

W owym czasie nie znano szczegółów bitwy, toteż nie wspomniano o samobójczym kursie, jakim zbliżył się „Hood” do eskadry niemieckiej, o fatalnej pomyłce identyfikacyjnej, która doprowadziła do skoncentrowania ognia na „Prinz Eugenie”, oraz o tym, że artylerzyści „Hooda” strzelali tak kiepsko, iż nie odnotowali ani jednego trafienia. Może zresztą lepiej, że brytyjska opinia publiczna nie знаła wówczas owych faktów.

Klęskę „Hooda” uzasadniano podczas wojny tym, że nie był w istocie pancernikiem, tylko słabo opancerzonym krążownikiem liniowym, i mówiono także o nikłej, milionowej szansie trafienia w komorę amunicyjną. Tłumaczenia te były kompletnym absurdem, choć nietrudno się domyślić, co je zainspirowało.

Owszem, „Hooda” zaliczano z przyczyn technicznych do krążowników liniowych, lecz był to

wyłącznie termin, nic więcej — trzydziestocentymetrowe stalowe pancerze długości przeszło stu siedemdziesięciu metrów, osłaniające

70

każdą burtę i ważące w sumie czternaście tysięcy ton, czyniły z niego jeden z najlepiej opancerzonych okrętów świata. Jeśli zaś idzie o milionową szansę trafienia — wybitni konstruktorzy morscy wskazywali od dwudziestu lat, iż komory amunicyjne „Hooda” nie są chronione przed pociskami nadlatującymi pod pewnym szczególnym kątem i że można je z łatwością zabezpieczyć dodając kilka sekcji płyt pancernych. „Hood” był wadliwie zaprojektowany i Admiralicja świetnie zdawała sobie z tego sprawę.

Łatwo zgadnąć, że kiedy rozwiął się dym potwornego wybuchu i okazało się, iż „Hood” przestał istnieć, komandor Leach na pokładzie „Prince of Wales” nie miał czasu na myślenie o przyczynach tragedii. Dobrze wiedział, że jego okręt walczy w tej chwili o życie. Natychmiast po zatopieniu „Hooda” zarówno „Bismarck”, jak i „Prinz Eugen” przeniosły ogień na osamotniony pancernik brytyjski i straszliwa skuteczność ich salw dawała już o sobie znać. Komandor Leach dokonał oceny sytuacji, rozważył szansę i bez wahania podjął decyzję. Położywszy zasłonę dymną, oderwał się od przeciwnika.

„Tchórzliwy pancernik”. Takie miano przyłgnęło do „Prince of Wales”, który stał się symbolem haniebnej ucieczki z pola walki — jest tajemnicą poliszynela, iż cała Royal Navy odnosiła się z chłodną pogardą do marynarzy i oficerów „Prince of Wales” przez resztę jego krótkiego żywota. Ostracyzmowi temu położyło kres dopiero zatonięcie okrętu i śmierć dzielnego komandora Leacha zaledwie siedem miesięcy później podczas wściekłego ataku samolotów japońskich u wybrzeży Półwyspu Malajskiego. Ostracyzm ów był nie tylko niesprawiedliwy, lecz groteskowy i śmieszny. I tu także główny ciężar winy spoczywa na Admiralicji.

Trzeba jej jednak przyznać, że nie działała w złej wierze. Źródłem nieporozumienia był oficjalny komunikat na temat bitwy, tak jak zwykle podkreślający szkody zadane nieprzyjacielowi, a minimalizujący straty własne.

Przyczyną tragicznie błędnej oceny działania „Prince of Wales” stały się w istocie dwa zdania komunikatu: „Na

71

1

«Bismarcku» dostrzeżono ogień” oraz „«Prince of Wales» nie poniósł większych szkód”. Dlaczego, u licha — pytano — okręt, który nie poniósł większych szkód, nie zatopił płonącego nieprzyjaciela? Co może usprawiedliwić ucieczkę? Istnieje wystarczająco dużo usprawiedliwień. Ogień na „Bismarcku”, dowód bujnej wyobraźni urzędników Admiralicji, składał się w rzeczywistości z obłoku sadzy wyrzuconego w pewnej chwili przez komin. Jeśli zaś idzie o lekkie uszkodzenia — „Prince of Wales” trafiony został co najmniej trzema dwustutrzymilimetroowymi pociskami „Prinz Eugena” i czterema wielkimi trzystuosiemdziesięciojednomilimetroowymi pociskami „Bismarcka”, z

których jeden zniszczył pomost bojowy, zabijając wszystkich stojących na nim ludzi z wyjątkiem Leacha i podoficera sygnalisty. Na domiar złego jedno z głównych dział „Prince of Wales” umilkło, wyeliminowane z akcji; pozostałe strzelały nierówno wskutek ciągłych usterek, a awaria mechaniczna jednej z wież wyłączyła z walki kolejne cztery główne działa, czyli połowę ciężkiej artylerii komandora Leacha. „Prince of Wales” został w istocie unieszkodliwiony: dalsze narażanie się na morderczo celne salwy potężnego pancernika niemieckiego byłoby samobójczą głupotą.

„Bismarck” nie próbował ścigać ani atakować „Prince of Wales”. Zatopiwszy „Hooda” i zmusiwszy ciężko uszkodzonego „Prince of Wales” do haniebnej ucieczki, osiągnął tryumf, o jakim nikomu nawet się nie śniło. Wspaniałe zwycięstwo, mogące podbudować prestiż Kriegsmarine, i potężny oręż propagandowy w rękach Goebbelsa — po co ryzykować zaprzepaszczenie sukcesu, narażając się na pechową salwę, która mogłaby uszkodzić działa „Bismarcka”, zniszczyć sterownię lub stanowisko dowodzenia artyleryjskiego, a nawet zatopić okręt? Ponadto głównym celem rajdu pancernika na Atlantyk nie była walka z brytyjską flotą wojenną — admirał Liitjens chciał tego za wszelką cenę uniknąć — tylko niszczenie konwojów.

72

Na pokładzie „Bismarcka” zapanował nastrój tryumfu, nie mniejszy niż w urzędzie kanclerskim w Berlinie, gdzie wiadomość o wspaniałym zwycięstwie dotarła natychmiast po oderwaniu się pancernika od nieprzyjaciela.

Już po godzinie przekazano ją wszystkim gazetom i stacjom radiowym w Niemczech. Po południu tego dnia każdy mieszkaniec Rzeszy — a wieczorem każdy Europejczyk — dowiedział się o druzgocącej klęsce Royal Navy. Uradowany Hitler przesłał oficerom i marynarzom „Bismarcka” gratulacje i wyrazy podziwu w imieniu swoim oraz narodu niemieckiego, obsypując załogę odznaczeniami i nadając oficerowi artylerii pancernika Krzyż Rycerski ze Złotymi Liśćmi Dębowymi, jedno z najwyższych odznaczeń Rzeszy.

Tylko jeden człowiek trzymał się na uboczu, nie uczestnicząc w powszechnej euforii — choć można by sądzić, że to właśnie on ma najwięcej powodów do radości. Komandor Lindemann, dowódca „Bismarcka”, był przygnębiony i bardzo zaniepokojony — a nikt nie ośmielił się nigdy kwestionować jego męstwa. Był odważnym, bardzo doświadczonego oficerem i uchodził za jednego z najzdolniejszych w Kriegsmarine (musiało to być prawdą, skoro otrzymał dowództwo jej najlepszego okrętu), lecz teraz gnębiły go ponure myśli, mroczne przeczucie ostatecznej klęski.

Chociaż „Bismarck” nie poniósł w bitwie większych szkód i wciąż stanowił sprawną maszynę bojową, jeden z pocisków brytyjskich przebił gruby pancierz i wybuchł wśród zbiorników paliwa, co wyraźnie ograniczyło szybkość okrętu. Komandor Lindemann obawiał się, czy nie zabraknie mu paliwa na długotrwały rejs wymagający manewrowania z maksymalną szybkością — a zdawał sobie doskonale sprawę, że będzie potrzebował pełnej szybkości i pełnej mocy ogromnych maszyn „Bismarcka”. Znał dobrze Brytyjczyków, wiedział, jaką niezwykłą miłością i przywiązaniem darzyli „Hooda”, i rozumiał, że jego przerażający koniec nie tylko ich nie przestraszy, lecz wręcz przeciwnie — wzbudzi w nich taką wściekłą furię i żądzę zemsty, że nie

73

spoczną, dopóki nie wytopią eskadry niemieckiej i nie zniszczą jej.

Lindemann przekazał swoje obawy dowódcy zespołu, admirałowi Liitjensowi, i zaproponował natychmiastowy powrót do Bergen w celu dokonania niezbędnych remontów. Admirał Lutjens, z przyczyn, których nigdy nie poznamy — być może euforia wywołana zwycięstwem zaćmiła mu na pewien czas zdrowy rozsądek — zlekceważył sugestie podkomendnego. Eskadra miała kontynuować rajd. I „Bismarck” wziął kurs południowo-zachodni, zapuszczając się coraz dalej na Atlantyk.

Podążały za nim okręty Royal Navy. Przez całe popołudnie i wieczór „Norfolk”, „Suffolk” i „Prince of Wales” utrzymywały kontakt z nieprzyjacielem, przesyłając meldunki do admirała Toveya, którego zespół zamierzał przeciąć drogę eskadrze niemieckiej.

„Bismarck” wiedział, że jest tropiony, lecz z pozoru wcale się tym nie przejmował. Tylko raz pokazał zęby. O szóstej trzydzieści wieczorem dwudziestego czwartego maja zawrócił we mgle i wciągnął okręty brytyjskie w krótkie starcie artyleryjskie, ale natychmiast przerwał akcję, gdy do „Suffolka” dołączył „Prince of Wales”. W owym czasie jeszcze o tym nie wiadano, lecz był to tylko atak dywersyjny mający zmylić czujność okrętów brytyjskich i umożliwić ucieczkę „Prinz Eugenowi”, który niepostrzeżenie odpłynął, dotarł do niemieckiego zbiornikowca, przyjął paliwo i pierwszego czerwca zawiązał szczęśliwie do Brestu.

„Bismarck” podążył teraz na zachód, wciąż śledzony przez okręty brytyjskie, zbliżając się do zespołu admirała Toveya, którego trzon stanowiły: pancerniki „King George V”, „Repulse” i lotniskowiec „Victorious”. Ale nie były to jedyne okręty uczestniczące w polowaniu.

Z Halifaxu w Nowej Szkocji wyszedł w morze pancernik „Revenge”, z Gibraltaru zaś tak zwana „Force H” wiceadmirała Somerville'a, złożona z krążownika liniowego „Renown”, legendarnego lotniskowca „Ark Royal” oraz lekkiego krążownika „Sheffield”. Do poszukiwań niemie-

74

ckiego pancernika przyłączyły się również pancernik „Ramillies”, który eskortował jeden z konwojów atlantyckich, krążownik „Edinburgh”, operujący w rejonie Azorów, i krążownik „London”, detaszowany od konwoju płynącego wzdłuż wybrzeży Hiszpanii. Na koniec, co najważniejsze, od konwoju zmierzającego do USA odwołano pancernik „Rodney”. Sam „Rodney” podążał do Bostonu na pilny i długo odwlekany remont kotłów, które były koszmarne zużyte, jednakże olbrzymie działa kalibru czterysta sześć milimetrów i niezwykła odwaga dowódcy, komandora Dalrymple'a-Hamiltona, który wzorem Nelsona potrafił ignorować błędne rozkazy Admiralicji, wydawane w jak najlepszych intencjach, znakomicie zrównoważyły opłakany stan maszyn. Rozpoczął się największy pościg w historii wojen morskich.

Wieczorem z lotniskowca „Victorious” wystartowało dziewięć samolotów torpedowych „Swordfish” pod dowództwem komandora porucznika Esmonde'a, poległego później podczas brawurowego ataku na „Gneisenau” i „Scharnhorsta” i odznaczonego pośmiertnie Krzyżem Wiktorii. Tuż przed północą samoloty odnalazły „Bismarcka” w gęstym deszczu i trafiły go torpedą, która jednak nie przebiła potężnego pancerza i nie wyrządziła większych szkód.

Tak przynajmniej wynikałoby z oficjalnego komunikatu Admiralicji. Jednakże tym razem pomniejsza on zasługi lotników brytyjskich. Baron von Mullenheim Rechberg, konsul Republiki Federalnej Niemiec w Kingston na Jamajce, będący wówczas komandorem porucznikiem i dowodzący rufową wieżą artyleryjską „Bismarcka”, najwyższy rangą ocalały oficer pancernika, stwierdził niedawno, że samoloty z lotniskowca zaatakowały „Bismarcka” trzema torpedami. Dwie chybiły, ale trzecia trafiła w dziób, poważnie go uszkodzając i jeszcze bardziej zmniejszając prędkość okrętu.

I wówczas, o trzeciej nad ranem dwudziestego piątego czerwca, sprawdziły się najgorsze obawy zarówno Admiralicji, jak sir Johna Toveya. Krążowniki tropiące

75

„Bismarcka”, zygzakując w obawie przed U-bootami, popełniwszy swój pierwszy i jedyny błąd, straciły kontakt z nieprzyjacielem i nie były w stanie go odzyskać. „Bismarck” przepadł jak kamień w wodę i nikt nie wiedział, gdzie się znajduje, ani, co gorsza, dokąd zmierza.

Rankiem tego dnia admirał Liitjens wygłosił mowę do załogi pancernika. Butny optymizm, z jakim zaledwie dwadzieścia cztery godziny wcześniej pogardliwie odrzucił rady komandora Lindemanna sugerującego powrót do Bergen, ulotnił się jak kamfora. Zdawszy sobie sprawę ze swojego tragicznego błędu, admirał zmienił się w postarzałego, zatroskanego człowieka, który stracił zupełnie pewność siebie. Nie do wiary, lecz najwyraźniej nie wiedział, że „Bismarck” zgubił pościg — sądził zapewne, że pancernik niemiecki wciąż oscyluje na granicznej odległości zasięgu radarów brytyjskich — i kiedy zabrał głos, zabrzmiały w nim pierwsze nuty rozpacz.

Treść mowy była następująca: Brytyjczycy znają położenie „Bismarcka” i wcześniej czy później zaatakują go przeważającymi siłami. Wszyscy wiedzą, jaki będzie rezultat bitwy. Należy polec za Fiihrera, walcząc do ostatniej kropli krwi; w razie potrzeby okręt zostanie wysadzony w powietrze. Nietrudno sobie wyobrazić, jak owo krótkie przemówienie wpłynęło na morale załogi „Bismarcka”.

Dlaczego Liitjens był pewien, że zbliżają się główne siły Home Fleet? Przede wszystkim przyjął błędnie, że wciąż idą za nim „Norfolk” i „Suffolk”, i uznał je za forpocztę zespołu pancerników brytyjskich. Ponadto „Bismarck” nawiązał niedawno łączność radiową z dowództwem Kriegsmarine, nie mającym pojęcia o rzeczywistej sytuacji. Von Mullenheim twierdzi, iż przekazało ono, niewątpliwie na podstawie raportów U-bootów admirała Dónitza, fałszywe dane na temat pozycji okrętów pościgowych, na domiar złego zniekształcone przez zakłócenia radiowe. Główne siły brytyjskie znajdowały się rzekomo w bezpośredniej bliskości „Bismarcka”, co skłoniło admirała Lutjensa do niepo-

76

trzebnej zmiany kursu, tak że pancernik stracił kilka bezcennych godzin, które mogły zadecydować o jego ocaleniu.

Po nawiązaniu przez „Bismarcka” łączności ze sztabem Kriegsmarine brytyjskie stacje nasłuchowe namierzyły jego pozycję. Admiralicja przyjęła ze zdumieniem fakt, że pancernik samobójczo przerwał ciszę radiową — nie wiedziano oczywiście, że „Bismarck” uważa się wciąż za śledzonego

— po czym bezzwłocznie przesłała namiary admirałowi Toveyowi.

I wówczas doszło do zdumiewającego zbiegu okoliczności. Kiedy admirał Liitjens otrzymał na pokładzie „Bismar-cka” całkowicie fałszywy raport na temat pozycji floty brytyjskiej, to samo przydarzyło się admirałowi Toveyowi na pokładzie „King George'a”. Sam Tovey nie ponosił żadnej winy: prawidłowo nadane namiary naniesiono nieprawidłowo na mapę. Skutki okazały się podobne. Obaj admirałowie zostali wprowadzeni w błąd, i to w krytycznym momencie.

Z obliczeń dokonanych na pokładzie „King George'a” wynikało, że „Bismarck” znajduje się nie na południe, lecz na północ od swojej ostatniej znanej pozycji. Mogło to oznaczać tylko jedno: „Bismarck” zawrócił i zmierza do Norwegii, a nie, jak przypuszczano, do Brestu. Nie było ani chwili do stracenia — w istocie mogło być już za późno. Tovey natychmiast polecił rozproszonej flocie brytyjskiej zmienić kurs o sto osiemdziesiąt stopni i płynąć w stronę Morza Północnego.

Rozkaz wykonały wszystkie okręty — z wyjątkiem „Rod-neya”. Jego dowódca, komandor Dalrymple-Hamilton, nie wierzył, że Niemcy rzeczywiście wracają do Norwegii, a ponieważ znajdował się akurat na przypuszczalnej trasie ucieczki „Bismarcka” do Brestu, postanowił tam pozostać. Po pewnym czasie również Admiralicja nakazała „Rodneyo-wi” płynąć na północny wschód, lecz Dalrymple-Hamilton znów zignorował polecenie, wierząc w swoją intuicję.

77

Późnym popołudniem, w atmosferze narastającego napięcia graniczącego z rozpaczą, Tovey otrzymał nowe dane o pozycji „Bismarcka”, z których wynikało, że poprzednie były błędne i że pancernik zmierza w istocie do Francji. Tovey bardzo się zdziwił, albowiem wiedział, że Admiralicja dysponowała tymi informacjami, a jednak pozwoliła flocie brytyjskiej skierować się na północny wschód. Nie ulega obecnie wątpliwości, iż któryś z dygnitarzy Admiralicji — zapewne nie dowiemy się nigdy kto, gdyż Ich Lordowskie Moście z reguły nie komentują swoich błędów — forsował wbrew dowodom własne zdanie, oparte na niczym nie popartych domysłach.

Admirał Tovey doszedł do wniosku, że nie może czekać, aż Admiralicja zmieni zdanie, po czym zawrócił swoją flotę w stronę Brestu. Lub raczej to, co z niej zostało, bo oprócz flagowego pancernika „King George”, „Norfolka”, „Rodneya”, „Dorsetshire”, idącego od południa, a ponadto „Renowna”, „Ark Royal” i „Sheffielda”, które wchodziły w skład „Force H”, pozostałe okręty musiały zaprzestać pościgu, gdyż Admiralicja nie zadbała o zaopatrzenie w paliwo.

„Bismarckowi” również brakowało paliwa — i to rozpaczliwie. Wskutek niewiarygodnego niedbalstwa lub bezmyślności wypłynął on z Niemiec mając dwa tysiące ton paliwa mniej, niż mogły pomieścić zbiorniki, a jeden z pocisków „Prince of Wales” spowodował utratę kolejnych kilkuset ton, które wyciekły do morza lub uległy zanieczyszczeniu słoną wodą. Nawet przy jak najoszczędniejszym zużyciu paliwa pancernikowi mogło go wystarczyć zaledwie na dotarcie do Brestu — a tymczasem potrzebował każdego węzła, jaki mógł wyciągnąć.

Marynarze zdawali sobie z tego sprawę, gdyż marynarze zawsze wiedzą o takich rzeczach, toteż aby przeciwdziałać załamywaniu się morale i narastającej rozpaczce, rozpuszczono wieści, że ku „Bismarckowi” płynie już zbiornikowiec z paliwem i że wkrótce pojawią się U-booty oraz samoloty

Luftwaffe, pod których eskortą okręt dotrze bezpiecznie do portu.

Jednakże zbiornikowiec nie przyplynał. Nie pojawiły się ani U-booty, ani Luftwaffe. Zamiast nich, po trzydziestu jeden godzinach coraz bardziej gorączkowych poszukiwań, nadleciał dalekosiężny wodnosamolot typu „Catalina”, wchodzący w skład brytyjskiego lotnictwa obrony wybrzeża. Dwudziestego szóstego maja o dziesiątej trzydzieści rano długie oczekiwanie dobiegło wreszcie końca: „Bismarcka” wytopiono, zniknęła ostatnia isierka nadziei. Pancernik znajdował się wówczas pięćset pięćdziesiąt mil od przylądka Lands End i zmierzał w stronę Brestu.

Wspomnienia barona Mullenheima rzucają interesujące światło na stan morale Niemców. Na pokładzie znajdowała się ponoć makieta dodatkowego komina oraz zestaw kodów rozpoznawczych Royal Navy. Jednakże, jak twierdzi von Mullenheim, załoga była tak przygnębiona i załamana, że nie posłużono się nimi, choć mogły ocalić okręt.

Dowiedziawszy się o odnalezieniu zgubionego nieprzyjaciela, sir John Tovey poczuł z pewnością ogromną ulgę. Była ona jednak krótkotrwała. „King George V”, okręt flagowy eskadry, oraz „Rodney”, z którym nawiązał łączność, znajdowały się, jak wnet zdał sobie sprawę, zbyt daleko za „Bismarckiem”, by odciąć mu drogę do Brestu. „Norfolk”, „Dorsetshire” ani dywizjon pięciu niszczycieli pod dowództwem komandora Viana na pokładzie „Cossacka”, niedawno odwołany od konwoju zdążającego na południe, nie miały szans powstrzymać pancernika niemieckiego — zostałyby zmiecione z powierzchni morza, nim zdołałyby podejść na odległość strzału artyleryjskiego lub torpedowego. Ostatnim promykiem nadziei był lotniskowiec „Ark Royal”, zbliżający się szybko od południa.

O trzeciej po południu dwudziestego szóstego maja z pokładu „Ark Royal” wystartowały samoloty torpedowe „Swordfish”, by podjąć ostatnią desperacką próbę zatrzymania „Bismarcka”. Wedle słów oficjalnego komunikatu:

„Atak zakończył się niepowodzeniem”. Nic dziwnego, jeśli wziąć pod uwagę dwa fakty nie ujawnione w komunikacie: wiele torped, wyposażonych w prototypowe zapalniki magnetyczne, eksplodowało przy zetknięciu z wodą — na szczęście, bo popełniwszy fatalną pomyłkę identyfikacyjną, samoloty zaatakowały nie „Bismarcka”, tylko brytyjski krążownik eskortowy „Sheffield”.

Admirał Tovey był w desperacji. Czuł, że „Bismarcka” nie powstrzyma już żadna siła. Zarówno „King George”, jak i „Rodney”, którym rozpaczliwie brakowało paliwa, za kilka godzin musiałyby zawrócić do Wielkiej Brytanii, pozwalając „Bismarckowi” dopłynąć bez przeszkód do Francji. Byłaby to najokrutniejsza porażka w całej długiej, zaszczytnej karierze Toveya.

Nigdy do niej nie doszło. Sir Johna Toveya, a także całą marynarkę brytyjską, ocaliła przed nią garstka pilotów „Ark Royal”, którzy rozpaczliwie pragnęli naprawić haniebny błąd popełniony po południu.

I rzeczywiście go naprawili. Podczas sztormowej pogody, wśród szkwałów deszczowych i przy prawie zerowej widoczności, eskadra samolotów wystartowała ze zdradziecko śliskiego, rozkołysanego pokładu „Ark Royal”, jakimś cudem odszukała „Bismarcka” i ze wspianym męstwem przedarła się przez ciężki ogień zaporowy pancernika. Trafiły tylko dwie torpedy — von Mullenheim twierdzi, że trzy, lecz ich liczba nie ma znaczenia. W istocie rzeczy ważne było tylko jedno trafienie, które uszkodziło stery okrętu. „Bismarck” zatoczył dwa koła, po czym stanął unieruchomiony, kołysząc się martwo na falach czterysta mil na zachód od Brestu. Wielki pościg dobiegł końca i Niemcy musieli przyjąć bitwę.

CZEŚĆ TRZECIA

Kiedy samoloty torpedowe „Ark Royal” uszkodziły urządzenia sterowe „Bismarcka”, rozpoczęła się straszliwa ostatnia noc jego krótkiego żywota.

Największy pancernik świata gotował się na śmierć i sama

80

natura zdawała się wiedzieć, iż jest to nieuniknione. Posępna, burzliwa pogoda panująca tej nocy harmonizowała z czarną rozpaczą, jaka ogarnęła setki wyczerpanych marynarzy wciąż pełniących służbę na pokładzie „Bismarcka”.

Smagał ich bezlitośnie po twarzach lodowaty deszcz niesiony porywistym wiatrem: wokół huczał wzburzony ocean i panowała totalna, nieprzenikniona ciemność, jaka zdarza się tylko na morzu: księżyc i gwiazdy zniknęły za grubą powłoką pędzących chmur.

„Bismarck”, dryfujący z zatrzymanymi maszynami, kołysał się ciężko na olbrzymich falach atlantyckich, gdy tymczasem grupy mechaników rozpaczliwie usiłowały odblokować stery. Od powodzenia owych wysiłków zależało życie wszystkich obecnych na pokładzie: bezpieczny Brest znajdował się w odległości zaledwie dwunastu godzin drogi, a już po sześciu „Bismarck” znalazłby się w zasięgu eskadr Luftwaffe, gdzie nie odważyłby się zapuścić żaden okręt brytyjski. Ale wielki pancernik był bezradny.

Odblokowano i wycentrowano jeden ze sterów, który ponownie zaciął się w tej pozycji, lecz nawet to było wielkim krokiem naprzód: gdyby zdołano odblokować lub choćby wycentrować drugi, eliminując jego opór, zaświtałby promyk nadziei, bo pancernikiem dałoby się sterować zmieniając wzajemną prędkość dwóch ogromnych śrub. Jednakże drugi ster, uszkodzony przez wybuch torpedy i wykrzywiony pod ostrym kątem, zaklinował się na amen.

Sytuacja stawała się rozpaczliwa. Czasu było coraz mniej, a mechanicy, nieprzytomni, skrajnie wyczerpani ludzie, którzy prawie zapomnieli, czym jest sen, nie mogli się już zdobyć na żaden wysiłek, ani umysłowy, ani fizyczny: gwałtowne kołysanie się olbrzymiego okrętu i wyziewy mazutu sączącego się z popękanych zbiorników przyprawiały o chorobę morską nawet najbardziej zahartowanych marynarzy.

Ogłoszono, że człowiek, który odblokuje stery, otrzyma Krzyż Rycerski. Ale wśród mąk wywołanych

torsjami nie ma już miejsca na marzenia o chwale, a gdyby nawet znalazł się śmiałek, który zjechałby na linie w czarną,

Bezkresne...

81

wzburzoną kipieli, i tak poniósłby natychmiast śmierć, zmiażdżony przez gigantyczny okręt kołyszący się martwo na falach.

Zrozpaczony główny mechanik zaproponował komandorowi Lindemannowi odstrzelenie sterów za pomocą materiału wybuchowego. Lindemann, nie śpiący od sześciu dni i nocy, odpowiedział z krańcową obojętnością człowieka, który przeszedł już zbyt wiele i utracił wszelką nadzieję: „Niech pan robi, co chce. Ja skończyłem już z «Bismarckiem»”. Są to z pewnością najtragiczniejsze słowa wypowiedziane kiedykolwiek przez dowódcę okrętu liniowego, lecz nie sposób winić komandora Lindemanna — czarna rozpacz i kompletne wyczerpanie spowodowały, że utracił kontakt z rzeczywistością.

Wydano rozkaz uruchomienia maszyn — być może zrobił to sam Liitjens — i „Bismarck” ruszył powoli naprzód, aż osiągnął prędkość około sześciu węzłów. Pozbawiony sterów, posuwał się zygzakami, dryfując na północ — ku brzegom Anglii. Liitjens z pewnością nie chciał płynąć w tym kierunku, lecz mimo to nie mógł zatrzymać okrętu — załogi wież były tak wyczerpane chorobą morską wywołaną straszliwym kołysaniem, że nie miały już siły obsługiwać dział, a unieruchomiony pancernik byłby nie tylko zbyt niestabilną platformą ogniową, lecz także łatwym celem ataków torpedowych, które Brytyjczycy mogli przeprowadzić w mroku nocy.

I rzeczywiście doszło do nieuchronnych ataków torpedowych. „Bismarcka” nękał przez całą noc dywizjon niszczycieli brytyjskich komandora Yiana*; znacznie szybsze i ruchliwsze od pancernika, krążyły one wokół niego niczym sfora ogarów czekająca okazji, by dopaść i rozszarpać zranionego jelenia. Przekonały się jednak, że „Bismarck” łatwo się nie podda. Raz po raz, jak ogary przyskakujące do jelenia, poszczególne niszczyciele zbliżały

* Był wśród nich polski niszczyciel „Piorun”, który wślawił się czterdziestominutowym pojedynkiem artyleryjskim z „Bismarckiem” (przyp. tłum.).

82

się w śmiałych natarciach i strzelały torpedy, lecz wnet nabrały pewności, że jest to mało skuteczne i bardzo ryzykowne. Artylerzyści „Bismarcka” — najlepsi w całej Kriegsmarine — zdobyli się jakimś cudem na ostatni wysiłek i odpędzili okręty brytyjskie zmasowanym, niezwykle celnym ogniem kierowanych radarem dział kalibru trzysta osiemdziesiąt jeden milimetrów.

W trakcie owej chaotycznej, przerywanej bitwy, wśród ogłuszającego huku dział, które rozświetlały okręt i morze jasnopomarańczowymi błyskawicami wylatującymi z ogromnych luf, jeden z oficerów niemieckich, chcąc podtrzymać morale załogi, relacjonował na bieżąco potyczkę przez sieć głośnikową okrętu: „Pierwszy niszczyciel brytyjski trafiony... Drugi płonie... Trzeci wylatuje w

powietrze i idzie na dno..."

W istocie żaden z niszczycieli komandora Yiana nie został trafiony, a tym bardziej zatopiony. Trzeba jednak pamiętać, że bujną wyobraźnię mieli nie tylko Niemcy. Dowódcy niszczycieli utrzymywali, co powtórzono później w oficjalnym komunikacie Admiralicji, że „Bismarcka” trafiono co najmniej dwiema torpedami, gdy tymczasem nie dosięgła go ani jedna.

Późnym wieczorem osobiste przesłanie do załogi „Bismarcka” skierował sam Fuhrer: „Łączymy się w myślach z naszymi zwycięskimi towarzyszami”, na co otrzymał odpowiedź: „Okręt nie słucha steru. Będziemy walczyć do ostatniego pocisku”.

Trudno zgadnąć, która depesza bardziej wstrząsnęła adresatami. Prawdopodobnie ta druga. Nazywanie ludzi skazanych na śmierć „zwycięskimi towarzyszami” jest monstrualnym cynizmem, lecz Hitler również musiał przeżyć szok na wieść, że wspaniały okręt, który odwiedził zaledwie kilka tygodni wcześniej i nazwał chlubą niemieckiej marynarki wojennej, jest skazany na zagładę.

Liitjens mówił prawdę: „Bismarck” nie słuchał steru. Pomimo rozpaczliwych wysiłków podejmowanych przez całą noc pancernika nie udało się obrócić i skierować w stronę Brestu. Ze względów bezpieczeństwa okręt musiał

83

jednak płynąć, a kierunek wiatru i fal powodował, że mógł płynąć tylko na północ.

Zaświtał szary, smutny poranek. Po niebie pędziły ciemne deszczowe chmury i utrzymywała się sztormowa fala. Nie dało się już ukryć przed załogą kursu pancernika i na „Bismarcku” zapanował posępny nastrój lęku i rozpacz. Aby temu przeciwdziałać, wystosowano oficjalny komunikat do marynarzy, którzy, nie zważając na wyczerpanie, trwali wciąż na stanowiskach bojowych — twierdzono w nim, iż z północnej Francji wystartowały eskadry sztukasów i że ku pancernikowi zmierzają już holowniki, zbiornikowiec oraz grupa niszczycieli eskortowych. Nie było w tym ani krzty prawdy. Samoloty Luftwaffe nie mogły wystartować z powodu porywistego wiatru, zachmurzenia oraz fatalnej widoczności wywołanej padającym deszczem, holowniki i zbiornikowiec pozostały w Breście, a niszczyciele nigdy się nie pojawiły.

Zamiast nich wynurzyły się z za widnokręgu dwa najpotężniejsze pancerniki brytyjskiej Home Fleet, „Rodney” i „King George V”, idące od zachodu, aby widzieć „Bismarcka” na tle brzasku wstającego na wschodzie. Niemcy zdawali sobie sprawę, że tym razem już nie uciekną, że obiecane sztukasy ani U-booty nigdy się nie pojawią i że kiedy pancerniki brytyjskie, żadne zemsty za zatopienie „Hooda”, zawrócą w stronę Wielkiej Brytanii, pozostawią za sobą puste morze. „Bismarck” gotował się na śmierć.

Przy działach, koło ogromnych maszyn, w komorach amunicyjnych i na stanowiskach kierowania ogniem leżeli pokotem wyczerpani ludzie, pogrążeni w kamiennym śnie. Wedle wspomnień jednego z nielicznych ocalałych oficerów, sterownia prezentowała się podobnie: spała cała jej obsada wraz ze sternikiem leżącym przy bezużytecznym kole; nie było również śladu admirała ani jego świty. Aby marynarze ocknęli się ze snu, którego tak rozpaczliwie potrzebowali, należało bić ich po twarzach i

polewać wodą; wreszcie obudzili się, by stawić czoło najokrutniejszemu, najbardziej gorzkiemu porankowi swego życia, który dla większości miał się okazać ostatnim.

84

Jeszcze nim wszyscy wstali, podążyli na stanowiska bojowe i przygotowali się do obrony, „Rodney”, zaledwie cztery minuty po dostrzeżeniu „Bismarcka”, otworzył ogień ze swoich olbrzymich dział kalibru czterysta sześć milimetrów. Pełna salwa burtowa „Rodneya”, strzelającego z trzech potężnych trzy lufowych wież artyleryjskich znajdujących się na niezmiernie długim pokładzie dziobowym, musiała wzbudzić w wyczekujących marynarzach niemieckich respekt i przerażenie, lecz z pewnością jeszcze straszniejsze wydało im się wycie nadlatujących pocisków, które eksplodowały z głuchym łoskotem, wyrzucając w górę trzy-dziesiętometrowe fontanny wody.

Jednakże pierwsza salwa chybiła. Podobnie druga, wystrzelona w chwilę później z „King George'a”. Przyszła pora na odpowiedź „Bismarcka”, który skierował pierwszą salwę w „Rodneya”, uznawszy go, zapewne słusznie, za groźniejszego przeciwnika. Na razie spudłował, lecz opinia o niezwykłej celności artylerzystów niemieckich, ugruntowana zaledwie cztery dni temu, była oparta na solidnych podstawach: następne salwy prawie natychmiast nakryły „Rodneya”, który musiał wykonać szybki manewr unikowy.

Mimo to „Rodney” odpowiadał ogniem całej swojej artylerii, a „King George V”, chwilowo ignorowany, sterował prosto na pancernik niemiecki, strzelając raz po raz ze swoich sześciu wielkich dział dziobowych kalibru trzysta osiemdziesiąt jeden milimetrów. Do walki włączył się również ciężki krążownik „Norfolk”, z takim uporem podążający jak cień za „Bismarckiem” od dalekiej Cieśniny Duńskiej, a wkrótce potem lekki krążownik „Dorsetshire”, który walczył przez całą noc z falami i wichurą, pędząc na północ. Kwadrans po rozpoczęciu bitwy „Bismarck” znalazł się pod ciężkim, skoncentrowanym ogniem dwu pancerników i dwu krążowników.

Walka była beznadziejnie nierówna. Nie miałyby w niej żadnych szans nawet w pełni sprawny okręt z wypoczętą załogą pełną wiary w zwycięstwo, zdolny do błyskawicznych manewrów — „Bismarck” zaś posuwał się względnie powoli, nie słuchał steru, a jego załoga była wyczerpana

85

i beznadziejnie zdemoralizowana. Dziś, z perspektywy siedemnastu lat, możemy współczuć „Bismarckowi”, osłabionemu, dryfującemu bezradnie na wodzie, bezlitośnie masakrowanemu przez silniejszych przeciwników. Ale wówczas nie myślano o litości, tylko o zemście i zniszczeniu, i jest to całkowicie zrozumiałe: minęły zaledwie cztery dni, odkąd poszło na dno tysiąc pięćset marynarzy „Hoo-da” — a lada chwila mogły się pojawić sztukasy i U-booty.

Już kwadrans po rozpoczęciu pojedynku ogniowego celność „Bismarcka” pogorszyła się, a szybkostrzelność zaczęła spadać. Ciężkie pociski pancerników brytyjskich wybuchające z potwornym hukiem w jego wnętrzu, chmury gryzącego dymu, piekielny hałas towarzyszący strzałom własnych dział jeszcze bardziej zmniejszyły sprawność wyczerpanych załóg wież artyleryjskich.

Nieliczni oficerowie wciąż pełniący uparcie służbę na pomoście bojowym „Bismarcka” spostrzegli,

że ogień „King George'a” słabnie i staje się coraz mniej równy — okręt flagowy admirała Toveya, trapiiony podobnymi usterkami mechanicznymi jak jego bliźniak „Prince of Wales”, strzelał w pewnym momencie tylko z dwóch dział. Dlatego oficerowie niemieccy rozkazali przenieść ogień całej artylerii na „Rodneya”. Lecz było już za późno.

„Rodney” znajdujący się w bliskiej odległości, strzelał niezwykle celnie. Ogromne pociski kalibru czterysta sześć milimetrów, zawierające po tysiąc dwieście dwadzieścia pięć kilogramów materiału wybuchowego, coraz częściej trafiały w ważne części konającego „Bismarcka”. Jeden z nich zniósł za burtę pomost, po czym zniknęły wszelkie pozory kierowania ogniem, inny zaś uciszył obie wieże dziobowe naraz: zdruzgotał wieżę A i cisnął część wieży B na sterownię, zabijając większość pozostałych tam oficerów i marynarzy. Pociski obydwu pancerników eksplodowały głęboko w sercu „Bismarcka”: niszczyły maszynownię i uszkadzały zbiorniki paliwa, podsycając setkami ton mazutu pożary szalejące na całym śródokręciu. Przez wielkie poszarpane wyrwy w burtach i pancerniku pancernika wyraźnie widać było ryczące płomienie.

86

Wśród stosów poskręcane żelastwa, w jakie zmienił się pokład podziurawionego, płonącego okrętu, działały się dantejskie sceny.

Potężne pociski „Rodneya”, który podpłynął na morderczą odległość trzech tysięcy metrów, trafiały „Bismarcka” po dwa, trzy, cztery naraz, a grupy oszalałych ze strachu ludzi biegały wyjąc tam i z powrotem po stalowych pokładach, które zaczynały już wyginać im się pod stopami od gorąca. Przypominali stada zdziczałych zwierząt ogarnięte ślepą trwogą — większość wybrała najłatwiejszą drogę ucieczki, skoczyła do morza i utonąła.

Artylerzyści wszczynali bunty przeciw oficerom, porzucali bezużyteczne działa i próbowali opuścić wieże. Część dowódców popełniła samobójstwo; część, usiłująca grozić podkomendnym bronią, została obezwładniona, lecz marynarze odkryli, że powyginane luki wyjściowe są zablokowane, i poszli na dno Atlantyku w żelaznych trumnach, w których tak dzielnie służyli.

Na „Bismarcku” zacinęły się także drzwi. Dwustu marynarzy uwięzionych w mesie rozpaczliwie usiłowało je wyważyć, gdy wtem wybuchł wśród nich pocisk, który przebił pokład. Potężna eksplozja w ciasnym pomieszczeniu miała straszliwe skutki. Nie przeżył nikt.

Zabici w mesie byli jednak szczęśliwcami w porównaniu z ludźmi uwięzionymi w komorach amunicyjnych. Szalały wokół nich pożary, a metalowe grodzie stawały się stopniowo coraz gorętsze, aż rozgrzały się do czerwoności. Gwałtowny wzrost temperatury mógł się zakończyć tylko jednym: nieliczni dowódcy pozostający wciąż na stanowiskach bojowych doskonale pamiętali los „Hooda”, który wyleciał w powietrze wskutek eksplozji komór. Nie mieli wyboru — zatopili komory i uwięzionych w nich towarzyszy.

Równie koszmarny był wygląd samego „Bismarcka”. Pancernik, obciążony tysiącami ton wody wlewającej się przez wielkie przestrzeliny w burtach, kołysał się ciężko, bezwładnie na falach, zmieniawszy się w podziurawiony, pogruchotany wrak.

Rozbito wszystkie łodzie ratunkowe, a zdruzgotane wieże artyleryjskie stały przekrzywione pod zwariowanymi kątami, z lufami dział wcelowanymi w morze lub puste niebo. Połamane, poskręcane płyty pancerne nadbudówek żarzyły się najpierw wiśniowo, a później jasnoczerwono, gdy wielkie pożary wewnętrzne przybierały na sile. Lecz „Bismarck” wciąż nie chciał umrzeć.

Nie ulega wątpliwości, że był najodporniejszym, najbardziej niezniszczalnym okrętem, jaki kiedykolwiek zwodowano. Trafiał go „Prince of Wales”, trafiały go setki ogromnych pocisków „King George'a”, „Rodneya” i „Dor-setshire”, trafiały go torpedy samolotów z lotniskowców „Ark Royal” i „Victorious”, a teraz, podczas ostatniej bitwy, storpedowały go również „Rodney” oraz „Norfolk”. Lecz choć wydaje się to niewiarygodne, „Bismarck” ciągle żył. Żaden okręt w dziejach wojen morskich nie otrzymał nawet połowy tylu ciosów, a mimo to nie zatonął. Było to wręcz niesamowite.

W końcu nie posłały go na dno działa dwóch pancerników, które zmieniły go w pusty, płonący wrak. Może, zdumieni niewiarygodną odpornością „Bismarcka”, dowódcy brytyjscy doszli do wniosku, że nie da się go w ogóle zatopić ogniem artylerii? Może obawiali się braku paliwa albo nadpłynięcia U-bootów, a może po prostu mieli już dość rzezi? Tak czy owak, „King George” oraz „Rodney”, zakończywszy misję, zawróciły do kraju.

„Bismarck” nigdy się nie poddał. Na pancerniku wciąż powiewała bandera Kriegsmarine, gdy do cichego, martwego wraku podszedł krążownik „Dorsetshire” i strzelił z bliska trzy torpedy. „Bismarck” przechylił się natychmiast na bakburtę, a flaga zanurzyła się w morzu, po czym okręt przewrócił się do góry stępką i zatonął w ciszy przerywanej tylko wściekłym sykiem i bulgotem, gdy woda zamknęła się nad rozgrzany do czerwoności stalowymi nadbudówkami.

Długie łowy dobiegły końca: „Hooda” pomszczono.

.MEKNES*

Pomiędzy rokiem tysiąc dziewięćset trzydziestym dziewiątym a tysiąc dziewięćset czterdziestym piątym kanał La Manche był sceną wielu zdumiewających wydarzeń, a latem tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego roku, w okresie inwazji sprzymierzonych w Normandii, działy się tam rzeczy wprost niewiarygodne, lecz nie ulega wątpliwości, iż najdziwniejszy statek, jaki płynął podczas wojny na tych wodach, pojawił się pewnej nocy w ostatniej dekadzie lipca tysiąc dziewięćset czterdziestego roku około sześćdziesięciu mil od wyspy Wight.

Był to z pozoru niczym się nie wyróżniający statek towarowo-pasażerski o wyporności sześciu tysięcy ton, lecz miał tak niezwykle wygląd, że gdyby ktoś na niego spojrział, nie uwierzyłby własnym oczom. Na statkach płynących nocą kanałem La Manche obowiązywała w ciągu wojny absolutna cisza, a przede wszystkim zaciemnienie — były to podstawowe warunki bezpieczeństwa. Jedno nieostrożnie odsłonięte okno, jedna zapalka zapalona bezmyślnie na pokładzie albo papieros żarzący się w ciemności i zdemaskowany statek mógł paść ofiarą U-boota lub niemieckiego ścigacza

torpedowego.

Lecz na pokładzie tego statku paliły się światła. Nie jedno, lecz setki. Wyglądało to trochę tak, jakby na środek kanału La Manche przeniesiono rześcicie iluminowane moło w Blackpool. Zdjęto zasłony zaciemniające

91

iluminatory i okna nadbudówek; we wszystkich widać było płonące lampy. Pomost zalewała jasność. Dwa potężne reflektory oświetlały nazwę statku oraz nazwę kraju macierzystego na każdej z burt, trzeci reflektor zaś wielką flagę namalowaną na pokładzie. Ostatni wydobywał z mroku trójkolorową banderę trzepoczącą na rufie.

Morze było spokojne, niebo czyste, widoczność znakomita: rozjarzony statek z pewnością rzucał się w oczy w promieniu kilkunastu mil — może nawet kilkudziesięciu, jeśli obserwowano go z pokładu samolotu zwiadowczego.

Statek ów, noszący nazwę „Meknes”, należał do francuskiej Compagnie Generale Transatlantique i obwieszczał swoją obecność z ważkich powodów. Przynajmniej za takie je wówczas uznawano, co stało się przyczyną tragedii.

„Meknes” płynął z Southampton do Marsylii, wioząc tysiąc stu osiemdziesięciu francuskich marynarzy i podoficerów marynarki wojennej, w większości rezerwistów, którzy służyli do momentu kapitulacji Francji na krążowniku liniowym, po czym znaleźli się w Wielkiej Brytanii i postanowili wrócić do kraju. Z formalnego punktu widzenia Marsylia była wówczas portem neutralnym, a repatrianci nie uczestniczyli w działaniach wojennych: francuski rząd Yichy, kierowany przez zgrzybiałego marszałka Petaina, zawarł niedawno separatystyczny traktat pokojowy z Niemcami. Repatrianci byli przeto obywatelami państwa neutralnego i przysługiwała im ochrona przewidziana przez prawo międzynarodowe. Brytyjczycy poinformowali tedy rząd Yichy o wypłynięciu statku, prosząc o uprzedzenie Niemców, którzy powinni zagwarantować mu bezpieczeństwo. Brytyjczycy obiecali również zadbać, aby „Meknes” odróżniał się wyraźnie od jednostek państw walczących.

I z pewnością wyraźnie się odróżniał, gdy opuścił Southampton o czwartej trzydziści po południu, minął wyspę Wight i popłynął z prędkością piętnastu węzłów kanałem La Manche.

Pierwsze kilka godzin upłynęło spokojnie i nawet najbardziej zdenerwowani Francuzi nieco się odprężyli, nabrawszy przekonania, że gwarancje bezpieczeństwa będą skrupulat-

92

nie przestrzegane. Nagle, o wpół do jedenastej wieczór, oficer wachtowy usłyszał warkot potężnych maszyn zbliżającego się okrętu. Oślepiiony jaskrawymi reflektorami oświetlającymi pokład, nie był w stanie dostrzec nadpływającej jednostki, lecz spieniony ślad torowy oraz znajome dudnienie motorów nie pozostawiały żadnych wątpliwości: był to szybki niemiecki ścigacz torpedowy, który wyruszył na polowanie. Oficer wachtowy podniósł natychmiast słuchawkę telefonu, by złożyć meldunek dowódcy „Meknesa”, kapitanowi Dulrocowi, lecz nim zdążył się odezwać, ścigacz

otworzył ogień z broni maszynowej, zasypując nadbudówki, pokład i bakburkę statku setkami kul.

Kapitan Dulroc popędził co tchu na pomost nawigacyjny, nie zważając na uderzające wokół pociski, które odbijały się z hukiem od stalowych ścian i leciały ze złowieszczym wizgiem w ciemność. Ciągłe wierzył w gwarancje bezpieczeństwa i był przekonany, że popełniono łatwą do naprawienia pomyłkę identyfikacyjną. Prztelegrafował na dół komendę: OBIE MASZYNY STOP i uruchomił dwukrotnie syrenę okrętową, by dać znać napastnikowi, że zatrzymał statek. Karabiny maszynowe natychmiast umilkły, a Dulroc zadał lampą błyskową pytanie: „Kim jesteście?”

W odpowiedzi rozległy się kolejne serie broni maszynowej: tym razem wyraźnie celowano prosto w sterownię, tak że oficerowie i marynarze musieli paść plackiem na podłogę, aby uniknąć morderczego gradu pocisków.

Ścigacz znów przestał na chwilę strzelać i Dulroc skorzystał czym prędzej z okazji, aby wysłać alfabetem Morse'a kolejny sygnał w stronę napastnika: podał nazwę i banderę statku. Powtórzył ową nazwę kilkakrotnie, lecz dowódca ścigacza torpedowego nie reagował na głos rozsądku. Otworzył ponownie ogień, tym razem nie tylko z broni maszynowej, lecz także z działek niewielkiego kalibru.

Po kilku sekundach pociski zniszczyły prawie wszystkie szalupy ratunkowe na bakburcie; ocalała tylko jedna. Kapitan Dulroc i jego oficerowie nie mieli już żadnych złudzeń. Przyczyną otwarcia ognia mogła być pomyłka

93

identyfikacyjna albo rozgorączkowanie, jakiemu uległ nie panujący nad nerwami młody dowódca ścigacza torpedowego, lecz zniszczenie łodzi ratunkowych świadczyło o czymś innym. „Meknes”, oświetlony przez reflektory na pokładzie, był bardzo dobrze widoczny, a ścigacz celowo zniszczył łodzie z łatwych do odgadnięcia powodów.

Nieprzyjaciel zniszczył łodzie, aby nie można było ich użyć do ratowania pasażerów statku. Dulroc zrozumiał, że „M e k n e s” zostanie wkrótce zatopiony.

O godzinie dziesiątej pięćdziesiąt pięć wystrzelono z bliskiej odległości nieuniknioną torpedę. Jeden z ocalałych repatriantów, marynarz nazwiskiem Mace, twierdzi, iż rozmawiał akurat z kilkoma przyjaciółmi na temat ostrzału z broni maszynowej, gdy wtem za ścianą kabiny doszło do strasznego wybuchu i wszyscy mężczyźni spadli z koi na podłogę. „Trafiła nas torpeda!” — krzyknął ktoś, raczej niepotrzebnie, jak zauważa ironicznie Mace. Oszołomieni marynarze zerwali się na nogi, wybiegli przez pogruchotane drzwi na pokład i spostrzegli, że statek tonie w błyskawicznym tempie, przechylony na rufę. Oprócz nienaturalnie stromego kąta pokładu ich uwagę przykuło coś jeszcze. Torpeda trafiła w ładownię numer trzy, gdzie stłoczono przeszło dwustu marynarzy.

Mace pamięta ze straszną wyrazistością okrzyki, jęki i żalosne skomlenie rannych i konających, którzy znaleźli się w śmiertelnej pułapce głęboko pod jego stopami.

Przeważająca większość Francuzów uwięzionych w ładowni zginęła. Wielu zabił wybuch torpedy, reszta zaś była zbyt ciężko ranna, by uciec, i utonęła w potokach wody wdzierającej się przez

ogromną wyrwę w burcie statku. Z ładowni numer trzy wydostał się co najwyżej tuzin marynarzy. Równie koszmarna sytuacja panowała na pokładzie dziobowym. Mace widział go wyraźnie ze swojego miejsca, choć wskutek zniszczenia generatorów pogasły światła. Oczywiście sam dziób statku nie doznał żadnych

94

bezpośrednich uszkodzeń — „Meknesa” trafiła tylko jedna torpeda. Jednakże i tutaj doszło do przerażającej rzezi. Rufa „Meknesa” już się zanurzyła, tak że dziób statku znalazł się wysoko ponad powierzchnią wody. Pokład stawał się coraz bardziej nachylony, aż wreszcie ciężkie tratwy, z których kilka częściowo odczepiono, zerwały się z lin i zsunęły prosto na grupki ciasno stłoczonych marynarzy, w większości nie mogących uciec, miażdżąc ich, kalecząc, zabijając i przygniatając do grodzi, relingów oraz podpór.

W tym miejscu głos zabiera Philippe Gilbert, pierwszy oficer „Meknesa”, obecnie kapitan marynarki handlowej. Dowódca, jak twierdzi, zdał sobie natychmiast sprawę, że statek jest skazany na zagładę. Rozkazał nadać sygnał SOS — przez radiostację awaryjną, gdyż główna nie działała wskutek braku prądu — i natychmiast spuścić szalupy. Gilbert wspomina, że łodzie nadające się jeszcze do użytku znalazły się na wodzie ze zdumiewającą szybkością. Chociaż osobiście nadzorował ewakuację, nie przypisuje sobie żadnych zasług w tej mierze. Jest przekonany, że liczba ofiar byłaby jeszcze większa, gdyby nie szczęśliwy przypadek: wśród repatriantów przeważali doświadczeni marynarze. Nie trzeba było nimi komenderować — po prostu robili, co trzeba, i to błyskawicznie.

Umiejętności żeglarskie ocaliły większość pasażerów statku. Jego koniec był szybki i spektakularny — „Meknes” poszedł na dno kanału La Manche niespełna osiem minut po wybuchu torpedy — lecz w tym czasie spuszczone na wodę wszystkie nie zniszczone łodzie i prawie wszystkie tratwy.

Kapitan Gilbert czyni w tym miejscu dygresję, opisując jedną z najbardziej zdumiewających scen, jakie widział kiedykolwiek na morzu. Kiedy tonący statek położył się na bok, marynarz pływający w pobliżu przeżył niezwykłą przygodę — i ocalał. „Gdy komin statku zanurzył się w wodzie — wspomina Gilbert — ów człowiek został wessany do środka jak przez ogromny odkurzacz. Po chwili gwałtowne ciśnienie wyrzuciło go z powrotem do

95

morza przez wyrwę w burcie. Był od stóp do głów umazany sadzą”.

Uratował się również obecny pilot portu w Marsylii, jednakże wielu marynarzy, którzy opuścili bezpiecznie statek, umarło w ciągu nocy.

Kilka łodzi wywróciło się, a jedna czy dwie odpłynęły puste w ciemność. Kolejna szalupa, której wodoszczelne pływaki okazały się podziurawione seriami z broni maszynowej, zatonała wkrótce po spuszczeniu na wodę i jej pasażerowie znaleźli się w morzu. Większość Francuzów szukała ocalenia, czepiając się tratw oraz dryfujących odłamków drewna, których było na szczęście mnóstwo. Tuż przed zatonięciem „Meknesa” bardzo wielu marynarzy wyskoczyło za burtę; popłynęli oni ku tratwom kołyszącym się na wodzie i wdrapali się na nie, jeśli było to możliwe. Mace twierdzi, że na tratwach

zapanował wnet straszny tłok. Na domiar złego morze nie było takie spokojne, jak się wydawało z pokładu statku zaledwie godzinę wcześniej; tło k oraz wysoka fala miały tragiczne skutki.

Tratwy zanurzyły się pod powierzchnię i większość rozbitków tkwiła po pierś w wodzie — a kanał La Manche bywa lodowato zimny nawet w lipcu. Fale przelewające się nieustannie nad tratwami porywały od czasu do czasu któregoś z uczipionych ludzi — nielicznym szczęśliwcom udało się na nie z powrotem wspiąć, jeżeli można tak nazwać odzyskanie miejsca na chybotliwej platformie pół metra pod wodą. Mace wspomina, że każdy fałszywy ruch któregoś z rozbitków, niezręcznie zmieniającego pozycję w krytycznym momencie, gdy przeciwległa strona tratwy unosiła się na fali, powodował wywrotkę tratwy, po czym wszyscy pasażerowie wpadali do morza. Powtarzało się to bez końca. Po kilkunastu takich wywrotkach na platformę wracali już tylko najsilniejsi. Inni nie potrafili do niej dopłynąć, utraciwszy siły lub zakrztusiwszy się wodą, i tonęli.

96

Lecz jakby nie wystarczała sama walka z żywiołem, istniało jeszcze jedno niebezpieczeństwo — nieprzyjaciel, który tak niedawno zatopił statek. Uratowani pasażerowie twierdzą, iż strzelano do nich, gdy płynęli w stronę tratw. Choć to jest zapewne prawdą, z pewnością nie zginęło wówczas wielu ludzi. Płynący człowiek stanowi nocą kiepski cel, a poza tym zwraca uwagę fakt, iż zarówno Mace, jak i Gilbert, dwaj świadkowie obdarzeni znakomitą spostrzegawczością i pamięcią, zbytnio się nad tym nie rozwodzili. Wydaje się w miarę pewne, że gdy marynarze znaleźli się na tratwach i łodziach ratunkowych, więcej ich nie atakowano, choć jeden z ocalałych, płatnik „Meknesa”, utrzymuje, że tratwy rzeczywiście ostrzeliwano z broni maszynowej, tak że wielu rozbitków zginęło. Wszystko działo się tak szybko i panował taki zamęt, iż trudno ustalić prawdę.

Prawie tysiąc mężczyzn — a ponadto dwie kobiety, żony oficerów, i pięcioletni chłopiec — czekało całą noc na ratunek, część w łodziach, lecz większość czepiając się tratw i dryfujących desek.

O świcie przeleciał nad nimi samolot i już wkrótce — gdyż wybrzeże Anglii znajdowało się zaledwie o dwie godziny drogi — Francuzi z radością spostrzegli cztery brytyjskie okręty wojenne idące pełną parą w ich kierunku.

Akcję ratowniczą przeprowadzono szybko i sprawnie: wszyscy rozbitkowie znaleźli się po kilku godzinach w Anglii, z wyjątkiem setki marynarzy, którzy popłynęli dwiema szalupami w stronę Francji i zostali dostrzeżeni przez bombowiec „Blenheim”.

Relacje prasowe z okresu wojny mówią o żalonym wyglądzie rozbitków. Większość nosiła bardzo lichą odzież: niektórzy byli w piżamach, inni w samej bieliźnie, a kilku zupełnie nagich. Odziano ich w co popadło (część nawet w kobiece suknie), nakarmiono w koszarach marynarki wojennej i ulokowano w dawnym obozie campingowym w północno-wschodniej Anglii, gdzie mieli oczekiwać na kolejną próbę repatriacji. Wszyscy z wyjątkiem stu pięć-

Bezkresne...

97

dziesięciu oficerów i marynarzy przewiezionych prosto do szpitala.

Była to jedna z większych tragedii morskich okresu wojny. Owej lipcowej nocy straciło życie prawie trzystu Francuzów, z których żaden nie uczestniczył wówczas w działaniach wojennych. Ale kiedy przychodzi ustalić, kto właściwie zawinił, okazuje się to niezwykle trudne. Bezpośrednia przyczyna katastrofy jest oczywiście jasna. Niemcy próbowali wprawdzie przerzucić winę na Pierwszego Lorda Admiralicji, A.V. Alexandra, wysuwając śmiechu warty zarzut, iż nakazał on zatopić „Meknesa” w celach propagandowych, by wzbudzić we Francji nastroje antyniemieckie, lecz w istocie rzeczy nie ma żadnych wątpliwości, kto naprawdę zaatakował „Meknesa”, gdyż Niemcy wydali dwudziestego piątego lipca komunikat o zatopieniu przez ścigacz torpedowy statku na południe od Portland — dokładnie w miejscu, gdzie znajdował się tej nocy „Meknes”, jedyna jednostka storpedowana w tym rejonie od dłuższego czasu.

Niemcy utrzymywali, iż zniszczyli uzbrojony krążownik pomocniczy o wyporności osiemnastu tysięcy ton — przejrzyste kłamstwo mające zamaskować konsternację z powodu ataku na rzesiście oświetlony statek pasażerski należący do państwa neutralnego. Później zmienili taktykę. Owszem, zatopili „Meknesa”, lecz wina leży mimo to po stronie Brytyjczyków. Oficjalna niemiecka agencja informacyjna przekazała przez radio wiadomość, że Wielka Brytania nie zwracała się o gwarancje bezpieczeństwa dla statku i nie powiadomiła władz niemieckich o jego wyjściu w morze.

Na pierwszy rzut oka wydaje się to kolejnym wierutnym łgarstwem. Większość gazet brytyjskich, donosząc o katastrofie, zwracała uwagę na perfidię Niemców, którzy zatopili statek, udzieliwszy mu uprzednio bezwarunkowych gwarancji bezpieczeństwa. Następnego dnia jednak, bez większego rozgłosu, oficjalne czynniki brytyjskie cofnęły oskarżenie, że Niemcy zagwarantowali statkowi bezpieczeństwo. Za-

98

miast tego stwierdzono ostrożnie, iż o zamiarach Brytyjczyków powiadomiono rząd Yichy, który miał obowiązek uprzedzić Niemców.

W istocie rzeczy wygląda na to, że Niemcy nie tylko nie udzielili „Meknesowi” gwarancji bezpieczeństwa, lecz może nawet w ogóle o nim nie wiedzieli.

W tym momencie wtrącił się rząd Yichy. Dowództwo francuskiej marynarki wojennej kategorycznie zaprzeczyło, iż otrzymało od Brytyjczyków jakiegokolwiek informacje o wypłynięciu „Meknesa”, jego trasie oraz celu podróży. Łatwo sobie wyobrazić, jak zareagowały na ów komunikat pewne kręgi społeczeństwa angielskiego.

W prasie brytyjskiej pojawiły się sugestie, iż Francuzi zdradziecko przekazali Niemcom dane na temat trasy bezbronnego statku, który można było z łatwością zatopić, po czym oficjalnie wszystkiego się wyparli. Owe artykuły prasowe świadczą najlepiej, do jakiego stopnia wojenny szowinizm może zmącić rozsądek dziennikarzy (oczywiście jeśli nie mamy tu do czynienia z czymś znacznie gorszym).

Hipoteza spisku niemiecko-francuskiego wydaje się nadzwyczaj mało wiarygodna. Gdyby pokrywała się z prawdą, Niemcy nie zareagowaliby na oskarżenia w taki niezręczny sposób, lecz mieliby z góry

przygotowaną fikcyjną historyjkę i z oburzeniem zaprzeczyliby, że coś ich łączy z zatopieniem statku. Ponadto trudno sobie wyobrazić, iż jakkolwiek Francuz celowo naraziłby na śmierć przeszło tysiąc swoich rodaków.

Nie ulega wątpliwości, że winę za tragedię „Meknesa” ponoszą przede wszystkim władze brytyjskie. Oficjalna niemiecka agencja informacyjna stwierdziła w owym czasie: „Rząd brytyjski miał obowiązek poinformować rząd francuski o zamiarze dokonania repatriacji francuskich marynarzy, a następnie czekać na odpowiedź, czy statek mający płynąć w strefie działań wojennych otrzymał gwarancje bezpieczeństwa”.

Czy rząd brytyjski rzeczywiście poinformował Francuzów? „Miarodajne” źródło brytyjskie stwierdziło: „Francu-

99

zów... uprzedzono w ogólnych zarysach o zamiarze dokonania repatriacji”, co wygląda na tchórzliwą, nieudolną próbę przerzucenia odpowiedzialności na rząd Yichy.

Francuzi stanowczo zaprzeczyli, iż poinformowano ich o wyplotach „Meknesa”.

Nie ulega wątpliwości — a jest to sprawą kluczową — że Niemcy nie udzielili „Meknesowi” gwarancji bezpieczeństwa. Mimo to Brytyjczycy nie czekali na ich odpowiedź i pozwolili wyjść bez eskorty w morze nie uzbrojonemu statkowi, choć kanał La Manche roił się wówczas od U-bootów i niemieckich ścigaczy torpedowych. Doprawdy, warto byłoby wiedzieć, która agenda rządu brytyjskiego ponosi odpowiedzialność za ową zbrodniczo nieostrożną decyzję, lecz odpowiedź na to pytanie pozostanie z pewnością na zawsze ukryta za zasłoną oficjalnego milczenia i żadna z zainteresowanych stron nie uchyli nawet rąbka tajemnicy, aby nie ujawnić kompromitującej prawdy.

A ponadto — śmierć trzystu obywateli państwa neutralnego to wszak drobnostka, która niknie wśród natłoku wydarzeń tworzących wielką wojnę światową i o której można czym prędzej z ulgą zapomnieć, gdy minie pierwszy szok wywołany tragedią.

MACHINERY I KALAFIORY

— Źle się pan czuje, panie MacHinery? — spytał uprzejmie Ah Wong. Powiedział: „Mackinelli” i chociaż dziesięcioletni pobyt na Dalekim Wschodzie przyzwyczaił MacHinery'ego do barbarzyńskiej wymowy swojego nazwiska, należącego do legendarnego klanu szkockiego dorównującego starożytnością najstarszym rodom wymienionym w Almanachu Gotajskim, jako dumny Celt zżymał się jednak, gdy je kaleczono. Mimo wszystko, pomyślał wyrozumiale, nie jest to w końcu wina Ah Wonga. W niektórych częściach świata ludzie w pewnym sensie dopiero co wyszli z jaskiń. Byli wciąż prymitywami, dzikusami — MacHinery musiał przyznać, że nie różnią się zbytnio od członków jego klanu kilka wieków temu, gdy byli oni tak zajęci uprowadzaniem stad bydła lub siekaniem na sztuki przedstawicieli wrogich klanów, że nie mieli czasu na nic bardziej kulturalnego. Ale po dwudziestu pokoleniach trochę się ucywilizowali.

Dotknął opuszkami palców szramy po butelce piwa, pamiątki po gorącej debacie politycznej w

Glasgow przed wielu laty, i uśmiechnął się tolerancyjnie.

— Skądże znowu, panie Wong. Czuję się świetnie.

— Nie wygląda pan najlepiej — rzekł powoli Ah Wong. — Jest pan błądy i spocony, trzęsie się pan jak galareta, a pańskie oczy błyszczą niezdrowo. — Podszedł do barku stojącego pod ścianą i napełnił szklaneczkę

103

bursztynowym płynem. — Wypróbowany specyfik prosto z pańskiej ojczyzny, panie MacHinery.

— O tak! Właśnie tego mi trzeba!

MacHinery wypił głęboki łyk, zadygotał gwałtownie i rozkaszał się, aż po policzkach pociekły mu łzy. Ah Wong spojrzał nań z ukosa. Zaledwie miesiąc wcześniej w jednym z jego lokali rozrywkowych padli trupem dwaj marynarze, którzy spożyli butelkę rzekomo autentycznej szkockiej whisky, i gdyby jeszcze tej samej nocy Ah Wong nie podrzucił w speluncie swego zaprzysięgłego wroga dwóch baryłek spirytusu drzewnego i nie wysłał na policję anonimu podpisanego „Pro Bono Publico”, popadłby w poważne tarapaty. Tak czy owak, był niezwykle wrażliwy na wszelkie krytyczne opinie o swojej whisky.

— Nie smakuje panu moja szkocka, panie MacHinery? — spytał powoli.

— Nie smakuje?! — MacHinerym znów wstrząsnął kaszel. — Do licha, jest doskonała, po prostu świetna! — Niestety MacHinery'ego polegało na tym, że w ogóle nie znosił whisky, ale udawanie zapijaczonego mechanika okrętowego znad rzeki Clyde nie było wcale trudniejsze od imitacji twardej szkockiej wymowy. — Mam tylko lekkie dreszcze, panie Ah Wong, to wszystko. — Długie lata obcowania z Azjatami nauczyły go, że nikogo nie obchodzi, czy dreszcze to symptom kataru, czy dżumy.

— Bardzo się cieszę. — Ah Wong nieco się odprężył, jeśli było to w ogóle możliwe. — Jest pan nowym głównym mechanikiem „Grasshoppera”, prawda?

— Na moją grzeszną duszę! — westchnął z goryczą MacHinery. — Ta stara krypa to najbrudniejszy, najbardziej plugawy i zawszony...

— Żebracy nie mają wyboru, panie MacHinery — przerwał chłodno Ah Wong. Pomachał arkuszem papieru. — A pan jest żebrakiem, to jasne. Mój stary przyjaciel Benabi pisze, że nim dał panu tę pracę, szlajał się pan długie tygodnie w rynsztokach Dżakarty. Nawet pański dyplom mechanika jest sfałszowany — prawdziwy panu skradziono.

104

— Tak, i spotkały mnie jeszcze gorsze nieszczęścia. Pewnego razu...

— Cicho! — przerwał pogardliwie Ah Wong. — Czy ładunek „Grasshoppera” przeszedł już przez

komorę celną?

— Tak. Jakieś pół godziny temu. — MacHinery znów zadygotał i zaczął się wiercić na fotelu. Po twarzy spływały mu strużki potu. Ah Wong udał, że tego nie widzi.

— Dobrze. Czy mógłbym zobaczyć kopię manifestu okrętowego? — spytał, wyciągając rękę.

— Nie, nie, chwileczkę! — odpowiedział przebiegle MacHinery. — Pan wie, kim jestem, bo czytał pan list, ale ja nie wiem, kim pan jest. Skąd mam pewność, że zna pan Benabiego?

— Głupiec! — prychnął Ah Wong. — Ja, jeden z największych importerów żywności na Malajach?! Benabiego, właściciela firmy Benabi Tjitarum, największego plantatora warzyw w Indonezji?! Nie znam go?! Co za osioł!

— Nie miałem zamiaru pana obrazić, panie Wong — odpowiedział z uporem MacHinery. — Otrzymałem wyraźne instrukcje. Wydał mi je osobiście pan Benabi. Mówił, że musi mi pan pokazać coś podobnego.

Wyjął z portfela arkusik papieru ryżowego z dziwną pieczęcią wykonaną tuszem, mniejszą od paznokcia.

— Oczywiście — uśmiechnął się Ah Wong. Przekreślił sygnet na środkowym palcu, przytknął do poduszczeni nasączony tuszem i wycisnął na papierze identyczny znak. — Pieczęć rozbitej dżonki. Są tylko dwa takie sygnety na całym świecie. Benabi i ja jesteśmy braćmi.

— Nigdy bym się tego nie domyślił — zauważył bezczelnie MacHinery. — Benabi jest postawny, dobrze zbudowany, przystojny, natomiast pan...

— Braćmi w sensie przenośnym — uciął lodowato Ah Wong. — A teraz proszę mi pokazać manifest, panie MacHinery.

— Dobrze.

MacHinery wstał, otworzył torbę podróżną stojącą pośrodku luksusowego salonu Ah Wonga, wyjął manifest i wręczył go gospodarzowi. 5

105

— Po co panu ta torba? — spytał z próżnej ciekawości Ah Wong.

— Po co?! — powtórzył z goryczą MacHinery. — „Grasshopper” zawinął do Singapuru na całe dwa dni i jeśli pan myśli, że spędzę je na tej zapchlonej, zaszczurzonej balii, to bardzo się pan...

— Cicho! — Ah Wong rozłożył manifest. — Ach tak. Sto tusz wołowych. Dwieście wieprzowych. Banany, cebula, fasola, pieprz, bakłażany, masło. Osiemdziesiąt skrzynek najlepszych kalafiorów z Bandungu. Pięćdziesiąt skrzynek sałaty. Tak, wszystko w porządku. — Przerwał, spojrzał w zadumie na MacHinery'ego i odezwał się w dialekcie kantońskim: — Zabiję cię, przyjacielu.

— Słucham? — spytał grzecznie MacHinery.

— Nic, nic. — Ah Wong uśmiechnął się. — Chciałem po prostu sprawdzić, czy pan zna chiński. — Podniósł słuchawkę telefonu i zaczął mówić szybko w dialekcie kantońskim, zaglądając od czasu do czasu do manifestu i odfajkowując ołówkiem poszczególne pozycje. Wreszcie odłożył słuchawkę i uśmiechnął się. — Zamówiłem trochę mięsa i warzyw, panie MacHinery. Z pańskiego frachtu.

— Na pewno same najlepsze rzeczy, założę się — rzucił gorzko MacHinery. — Wy, Chińczycy, nie zadowolacie się byle czym.

Ah Wong znów się uśmiechnął. MacHinery pomyślał, iż jest to uśmiech pająka, na którego pajęczynie przysiadła szczególnie smakowita mucha. Ah Wong, ze swojej strony, nie uznał za stosowne poinformować MacHinery'ego, że jest Ormianinem czystej krwi i że przybrał chiński przydomek z dwóch powodów: miejscowy handel był zdominowany przez Chińczyków, a ponadto obecność szlachetnego nazwiska swoich ormiańskich przodków w kartotekach filii Interpolu na całym świecie wydawała mu się głęboko hańbiąca.

— Nie trzeba mieć w sobie tyle goryczy, panie MacHinery — odparł miłym tonem. — Myślałem, że zje pan ze mną obiad.

— Obiad? — Po krótkiej walce wewnętrznej na twarzy

106

MacHinery'ego pojawił się pojednawczy uśmiech. — Ach, to bardzo miło z pańskiej strony, panie Ah Wong. Bardzo, bardzo miło. Czuję się doprawdy zaszczycony.

MacHinery, który nie usiadł z powrotem w fotelu, zaczął spacerować niespokojnie po salonie, z twarzą lśniąca od potu. Dygotał coraz gwałtowniej, a prawy policzek wykrzywiały mu nerwowe skurcze.

— Nie wygląda pan najlepiej — skonstatował ponownie Ah Wong.

— Skądże, jestem zdrowy jak rydz. — Chwila milczenia. — Do licha, ma pan rację! Rzeczywiście kiepsko się czuję. Muszę wyjść i zażyć lekarstwo. Wiem, co może mi pomóc. — Zabulgotało mu w gardle. — Mdli mnie, panie Ah Wong, okropnie mnie mdli! Gdzie jest łazienka?! Szybko!

— Za tamtymi drzwiami.

MacHinery wybiegł z salonu, zamknął za sobą drzwi, odkręcił obydwie kurki nad umywalką i nacisnął dźwignię spłuczki klozetowej. Szum płynącej wody zagłuszył lekki grzechot unoszonej żaluzji, która nie dopuszczała skwarne go malajskiego słońca.

Po drugiej stronie ulicy stała zaparkowana ciemna furgonetka z błękitnymi szybami i wentylatorem na dachu. Wentylator nie poruszał się. MacHinery wystawił dłoń za okno, pomachał nią i odczekał, aż

wentylator wykona dokładnie jeden obrót. Następnie cofnął rękę i bardzo ostrożnie opuścił żaluzję. Zakręcił kurki i wrócił do salonu Ah Wonga.

— Czuję się pan lepiej, panie MacHinery?

Ah Wongowi niełatwo było nadać swojemu głosowi troskliwe brzmienie, lecz w końcu osiągnął to z pewnym wysiłkiem.

— Czuję się koszmarnie — wyznał szczerze MacHinery. Dygotał jak osika i szczekał zębami. — Muszę wyjść, panie Ah Wong, i zażyć lekarstwo. Wrócę za parę minut.

— Dam panu każde lekarstwo, jakiego panu potrzeba, panie MacHinery. Zajmuję się między innymi hurtowym zaopatrywaniem aptek w środki farmaceutyczne.

107

— Lekarstwa, którego potrzebuję, nie można kupić w żadnej przeklętej aptece! — odpowiedział gniewnie MacHinery. — Jedną chwileczkę, panie Wong. Zaraz wrócę.

Ruszył w stronę drzwi, lecz nagle stanął jak wryty. Przejście blokował osobnik, którego można nazwać człowiekiem tylko z grzeczności. Przypominał raczej dalekiego protoplastę neandertalczyków, tyle że większego. Znacznie większego. Miał potężne bary, olbrzymie łapy przywodzące na myśl kiście bananów i brutalny tępy pysk, który wydawał się wykuty w granicie.

— To John, mój sekretarz — przedstawił Ah Wong. — Chyba nie zechce pana wypuścić, panie MacHinery.

— Pański sekretarz, rozumiem. Rzeczywiście, wygląda na intelektualistę. — MacHinery zadygotał gwałtownie i powiedział cicho: — Odsuń się, chłopcze.

— Niech pan nie będzie niemądry — rzucił ostro Ah Wong. — John złamałby pana w palcach. Grunt to spokój, panie MacHinery. Proszę usiąść i zdjąć marynarkę. To szaleństwo nosić ją w taki upał. Cały się pan spocił.

— Jestem wrażliwy na słońce — odparł przez zaciśnięte zęby MacHinery. — Nigdy jej nie zdejmę. No, odsuń się!

— Tu nie ma słońca — rzekł cicho Ah Wong.

— Muszę wyjść! — krzyknął MacHinery. — Muszę! Do licha, Wong, nawet pan nie wie, jakie to ważne!

Rzucił się z pochyloną głową ku drzwiom niczym szarżujący byk i usiłował dać nurka pod rozpostartymi rękami Johna, lecz miał wrażenie, że odcięła mu drogę żelazna krata. Na jego bicepsach zacisnęły się stalowe szczypcy, dźwignęły go bez wysiłku nad ziemią i zaniósły z powrotem na fotel pośrodku salonu.

— Postępuje pan wyjątkowo głupio — stwierdził ze smutkiem Ah Wong. — Chcę, żebyśmy zostali przyjaciółmi, panie MacHinery. Uważam, że jest pan w stanie ofiarować mi coś, na co człowiek mojego pokroju może liczyć niezmiernie rzadko — bezwzględną, absolutną lojalność, jakiej nie da się kupić za pieniądze.

MacHinery szamotał się bezradnie w olbrzymich łapskach.

108

— Zabiję pana, Wong! — wycharczał zduszonym głosem.

— Zabije mnie pan? Zabije pan swojego doktora? Zabije pan jedyne go człowieka, który może dostarczyć lekarstwo, jakiego panu potrzeba? — Ah Wong uśmiechnął się. — Jest pan wyjątkowo mało inteligentny. Zdejmij mu marynarkę, John.

John spełnił polecenie, rozdzierając marynarkę na dwie połowy wzdłuż środkowego szwu na plecach i odrzucając obie części na bok.

— Teraz podwiń rękawy — zakomenderował Ah Wong.

John pstryknął palcami, zrywając guziki, po czym podwinął rękawy do łokci. Przez dłuższą chwilę trzej mężczyźni przyglądali się w milczeniu przedramionom Szkota. Były one upstrzone niezliczonymi sinawymi plamkami, odległymi od siebie nie więcej niż dwa centymetry. Twarz Ah Wonga pozostała równie nieprzenikniona jak zawsze. Pochylił się nad walizką MacHinery'ego, odrzucił na bok koszulę i wyciągnął wąskie prostokątne pudełko. Zdjął haczyk, uniósł drewniane wieczko i wyjął strzykawkę, trzymając ją za tłoczek.

— Jak to dobrze, że mamy pod ręką odpowiednie narzędzia — rzekł łagodnie. — To właśnie tym dozuje pan swoje lekarstwo, prawda, panie MacHinery? Na pańskich przedramionach nie ma już prawie miejsca na wbicie igły, co? Jest pan narkomanem, panie MacHinery, zwykłym ćpunem. A teraz dostaje pan szału, bo jest pan na głodzie. Czy to prawda, panie MacHinery?

— Zabiję pana, Wong. — MacHinery mówił słabym, nienaturalnym głosem. — Zabiję pana, tak mi dopomóż Bóg! — Wygiął się w łuk na fotelu, wywracając oczy i otwierając usta. — Zabiję pana! — zakrakał.

— Zabije mnie pan? — powtórzył cicho Ah Wong. — Zabije pan kurę znoszącą złote jajka? Zabije pan swojego doktora, który nie tylko rozpoznaje symptomy choroby, lecz także potrafi przepisać na nią lekarstwo? A nawet je dostarczyć? Mogę dostarczyć je natychmiast. To heroina, prawda, panie MacHinery?

109

John rozluźnił uchwyt. MacHinery wstał z wysiłkiem i złapał Ah Wonga za ramiona.

— Ma pan herę?! — wyszeptał. — Boże, ma pan herę?! Tutaj?!

— Tak, tutaj. — Ah Wong spojrział prosto w zbolale oczy MacHinery'ego. — Mój przyjaciel Benabi jest jeszcze inteligentniejszy, niż przypuszczałem. Najslabszym ogniwem organizacji był zawsze kurier przewożący towar z Dżakarty do Singapuru. Ale teraz to się zmieni. Do końca życia nie zabraknie panu białego proszku, panie MacHinery — dostanie go pan tyle, ile panu potrzeba.

— Chce pan powiedzieć... chce pan powiedzieć, że już nigdy nie będę musiał się o niego martwić?! Że nie będę musiał kłamać, żebrać, oszukiwać i kraść, żeby go zdobyć?! Że będzie zawsze pod ręką?!

— Dopóki będzie pan pracować dla mnie i Benabiego.

— Będę pańskim niewolnikiem do końca życia — rzekł z prostotą MacHinery.

— Nie wątpię. — Ah Wong spojrział nań z niesmakiem, strząsnął z ramion jego dłonie, podniósł słuchawkę telefonu i wydał prędko stosowne dyspozycje. Odłożył słuchawkę i powiedział: — Zajmie to co najwyżej minutę.

— Mój Boże! — zawołał głupkowato MacHinery. — Kiedy sobie przypominam, ile razy biegałem jak oszalały po całym Singapurze zastanawiając się, jak zdobyć herę, gdzie jest źródło zaopatrzenia...

— Jest pan u samego źródła, panie MacHinery. Nie musi się pan dłużej zastanawiać.

— To pan... pan zaopatruje całe miasto?!

— Większość.

— Ale... czy nie miał pan nigdy wyrzutów sumienia? Nie widział pan narkomanów, którym zabrakło hery? Głód narkotyczny to straszna rzecz: dostaje się wtedy szału. Nigdy pan tego nie widział?!

— Niech pan nie będzie naiwny, panie MacHinery. Oczywiście, że widziałem. Rozsądny człowiek poprzestaje na kuleczce opium. Ale ludzie wyrafinowani — wydał lekceważąco wargi — muszą sobie dawać prosto w kanał.

110

Jeśli ja nie dostarczę im heroiny, zastąpi mnie ktoś inny. — Uśmiechnął się pogardliwie. — A może zadenukuje mnie pan przed policją, co?

— Prędzej poderżnę sobie gardło! — wyszeptał MacHinery. — Nie puszcę pary z gęby, przysięgam!

— Wiem, że pan nie puści — rzekł sucho Ah Wong. — O, proszę, mamy już pańskie lekarstwo!

Do stołu podszedł służący i postawił na podłodze skrzynkę warzyw.

— Kalafiory? — spytał głupkowato MacHinery.

— Najlepsze kalafiory z Bandungu — potwierdził Ah Wong. Wziął do ręki jeden z nich, ostrożnie

przekroił nożem, wyjął celofanową paczuszkę i nasypał trochę białego proszku na trzęsącą się dłoń MacHinery'ego. — Niech pan spróbuje.

MacHinery posmakował proszek językiem.

— Dobry Boże! — wyszeptał. To ona! Moja stara przyjaciółka hera! Więc w taki sposób dociera do Singapuru?!

— Już od wielu lat — odparł spokojnie Ah Wong. — Bierzemy zwykłe kalafiory, przecinamy, wydrążamy, wkładamy do środka heroinę, sklejamy szelakiem i pakujemy do skrzynek. Celnicy trzykrotnie przeszukali „Grasshoppera” od dziobu do rufy — ale komu przyszłoby do głowy szperać w kalafiorach?

— Niech diabli porwą kalafiory! — wychrypiał MacHinery. Mówił drżącym głosem, a ręce latały mu jeszcze bardziej niż przedtem. — Proszę ją dla mnie rozpuścić, na litość boską!

Ah Wong wyszedł do łazienki i po chwili wrócił z buteleczką mlecznego płynu. Skinął głową w stronę strzykawki leżącej na stole.

— Pańskie lekarstwo, panie MacHinery.

— Niech pan napełni strzykawkę! — błagał MacHinery. — Moje ręce...

— Widzę — przerwał Ah Wong. — Nie są zbyt pewne, co? — Podniósł strzykawkę i napełnił ją płynem z buteleczki. — Wystarczy, panie MacHinery?

— Tak, tak, wystarczy. — MacHinery chwycił strzykawkę,

111

zawahał się, po czym wyrzucił z siebie: — Bóg jeden wie, że jestem tylko nędzną kreaturą, ale każdy człowiek ma swoją godność. Nawet narkoman. Chcę... chcę to zrobić w łazience. I znów zaczyna mnie mdlić!

— Mnie też zaczyna mdlić na pański widok — stwierdził beznamiętnie Ah Wong. — Niech pan idzie.

MacHinery pośpieszył do łazienki, uruchomił spłuczkę, uniósł żaluzję i wystawił strzykawkę za okno. Następnie cofnął rękę i ostrożnie położył strzykawkę na parapecie. Odczekał dwadzieścia sekund, po czym wrócił do salonu Ah Wonga. W tejże chwili wyważono z trzaskiem drzwi wejściowe i do salonu wpadło pięciu umundurowanych policjantów z furgonetki. MacHinery skinął głową w stronę Johna.

— Uważajcie na tego chłoptasia — powiedział. — Jeśli kiwnie palcem, wpakujcie w niego pięć czy sześć kulek. Byle nie w głowę, bo się odbiją.

Ah Wong stał w kamiennym bezruchu, z nieprzeniknioną twarzą. Po chwili spytał cicho:

— Co oznacza to oburzające najście?

— Inspektor Hanbro — przedstawił się dowódca policjantów. — Mam nakaz aresztowania pana, panie Wong. Pod zarzutem posiadania oraz dystrybucji zakazanych środków odurzających. Muszę pana ostrzec...

— Co to za błazeństwa?! — Ah Wong zeszytniał nagle, a jego wzrok stał się bardzo czujny. — Środki odurzające, powiada pan?

— Owszem, narkotyki. — Hanbro zwrócił się w stronę MacHinery'ego. — Oto świadek.

— Świadek?! — spytał z niedowierzaniem Ah Wong. — Ten zapijaczony szkocki mechanik?!

— Co najdziwniejsze, był on kiedyś rzeczywiście mechanikiem — odparł Hanbro. — Jest także Szkotem, choć nie pijakiem. Zmienił zawód wiele lat temu. Panie Wong, czy wolno mi przedstawić inspektora Donalda MacHinery'ego z Brygady Antynarkotykowej Komendy Głównej Policji w Hongkongu? Odkomenderowano go z misją specjalną do Singapuru. Twarze moich podkomendnych są w mieście zbyt dobrze znane.

112

— Może go pan zabrać, panie inspektorze — odezwał się ze znużeniem MacHinery. — Nie wiem, ile

tragedii i samobójstw ma na sumieniu, ale to już nieistotne. Zebraliśmy dość dowodów, żeby gnić w więzieniu do końca życia.

— Jestem niewinny — rzekł głuchym głosem Ah Wong. — Jako jeden z najpoważniejszych kupców i najbardziej szanowanych obywateli Singapuru...

— Milczeć! — przerwał brutalnie MacHinery. — Miał pan rację, panie Wong. Pański poprzedni kurier, główny mechanik „Grasshoppera”, był rzeczywiście najsłabszym ogniwem organizacji. Pewnej nocy schlał się w Dżakarcie jak świnia i wygadał w obecności tajniaka. Nie powiedział zbyt wiele, lecz wpadliśmy przynajmniej na jakiś trop. Wiedzieliśmy, że nic więcej od niego nie wyciągniemy — ludzie nie trzymający w tej branży języka za zębami zbyt łatwo ulegają śmiertelnym wypadkom — więc zostawiliśmy go na razie w spokoju, a tymczasem w porcie pojawiłem się ja, grając rolę zapijaczzonego mechanika okrętowego, narkomana. W odpowiedniej chwili policja z Dżakarty aresztowała mechanika „Grasshoppera” i okazałem się jego idealnym następcą. Wbrew temu, co pan sądzi, pański braciszek Benabi bynajmniej nie popisał się szczególną inteligencją.

— Nie jest pan w stanie niczego udowodnić. Nie ma pan prawa...

— Mogę udowodnić wszystko. Po dziesięciu latach w Hongkongu mówię po chińsku równie dobrze jak pan. Nawet lepiej — wy, Ormianie, macie trudności z niektórymi samogłoskami. Tak, Ormianie, panie Wong — wiemy o panu bardzo dużo. Słyszałem, jak podawał pan swojemu pomocnikowi numery — odpowiadają one numerom skrzynek.

— To tylko pańskie fantazje...

— Mieliśmy pański telefon na podsłuchu.

— Taśmy z podsłuchu nie mogą stanowić dowodu przed sądem.

— A cała nasza rozmowa została utrwalona dla potom-

Bezkrzesne...

113

ności — ciągnął bezlitośnie MacHinery. — Na dnie mojej torby podróżnej znajduje się bardzo czuły magnetofon. Numery odfajkowane przez pana na manifeście okrętowym odpowiadają numerom skrzynek przewiezionych tutaj z pańskiej spelunki. Analiza grafitu i porównanie odcisków palców wykażą, iż osobiście zaznaczył pan te numery ołówkiem leżącym na stole. Sygnety noszone przez pana i Benabiego — każdy sąd na Dalekim Wschodzie zrozumie ich znaczenie. A ta skrzynka z kalafiorami nafaszerowanymi heroiną, stojąca na podłodze pańskiego salonu — jak właściwie zamierza pan to wytłumaczyć?! Wielki Boże, człowieku, może pan zostać skazany na dożywocie na podstawie dowodów znajdujących się w samej łazience — jest tam strzykawka pełna heroiny z pańskimi odciskami palców!

— Jest pan narkomanem! — wyszeptał oszołomiony Ah Wong. — Narkomani nie mogą zeznawać przed sądem. Dobrze znam te objawy. Jest pan...

— Objawy? — uśmiechnął się MacHinery. — Jak pan widzi, przestałem już dygotać. A gdy zdejmę trzy pulowery noszone pod koszulą, przestanę też się pocić. Bładość to po prostu makijaż. Załzawione, przekrwione oczy narkomana — nie wie pan, że czerwona papryka pozwala osiągnąć dokładnie taki sam efekt?

— A pańskie przedramiona?! — zawołał z rozpaczą Ah Wong. — Niech pan na nie popatrzy! Jest na nich pełno nakłuć! W jaki sposób...

— Zaostrzony, wysterylizowany drut do robótek ręcznych i trochę barwnika anilinowego. Odradzam panu próbować, panie Wong. To piekielnie bolesne.

J1

„LANCASTRIA*"

...r ; ... , '.....: ' . .-..i :... :... ;'-' ". '!'!

."

' , .-- , :... :... : ' , '!' :«...'

Tillyerowie przebyli bardzo długą drogę, choć nie pod względem liczby kilometrów — Clifford Tillyer pracował jako technik w belgijskiej fabryce sprzętu lotniczego firmy Fairey, a w miarę szybkie auto dotarłoby stamtąd do Saint-Nazaire w jeden dzień. Jednakże Tillyerowie nie przemierzali słonecznych równin północnej Francji szybkim, wygodnym samochodem — podróżowali przez kraj, który poniósł niedawno sromotną klęskę i w którym zapanowało całkowite rozprężenie. Korzystali z zatłoczonych pociągów, podążających przypadkowymi trasami i pokonujących niekiedy zaledwie kilka kilometrów dziennie, albo z ciężarówek, które sunęły wolno po szosach wraz z potokami uciekinierów zdążających na połudriie.

Niewygodna podróż zajęła cały miesiąc, lecz wreszcie dotarli do celu i kiedy Clifford Tillyer, jego żona Vera i dwuletnia córeczka Jacqueline spoglądali na redę portu w Saint-Nazaire, pełną najróżniejszych alianckich jednostek pływających, od niepozornych motorówek do gigantycznych transatlantyków, które miały przetransportować ich do ojczystej Anglii, czuli, że warto było znieść tyle wyrzeczeń. Cierpienia, strach, głód i długie bezsenne noce należały już do przeszłości: jutro niosło obietnicę bezpieczeństwa.

Podobne uczucia żywiły dziesiątki tysięcy ludzi. Nie byli to cywile, lecz ostatnie oddziały brytyjskiego korpusu

117

ekspedycyjnego we Francji, którego większą część zdołano już ewakuować. Dwa tygodnie wcześniej doszło do cudu na plażach Dunkierki i przeszło trzysta tysięcy żołnierzy dotarło bezpiecznie do

Anglii. Ewakuacja Cherbourga, Saint-Malo i Brestu była równie fantastycznym wyczynem — ze szponów niemieckich dywizji pancerno-motorycznych wyrwano bez żadnych strat osiemdziesiąt pięć tysięcy Brytyjczyków. Żołnierze czekający w tej chwili nad brzegami Loary mieli odpłynąć prawie jako ostatni. Byli wśród nich ludzie tacy jak kapral John Broadbent, który podążył z Reims do portu ewakuacyjnego prawie przez sześć tygodni (jego zdjęcie, opublikowane w gazetach całego świata, stało się wkrótce znane milionom ludzi), albo sierżant George Young ze Służby Zaopatrzenia i Transportu Królewskich Wojsk Lądowych, wsławiony przejechaniem połowy Francji na rowerze — jego przygody w ciągu następnych trzech dni wydają się tworem czystej fantazji.

Sierżant Young i kapral Broadbent, podobnie jak Tillyerowie, nie zastanawiali się w tej chwili, jak dotarli do Saint-Nazaire. Podnieceni panującym wokół rozgardiaszem, żyli nadzieją, że wnet znajdą się na jednym z niewielkich kutrów, które przewoziły żołnierzy i cywilów na ogromne statki stojące na redzie. Podano im już nazwę jednostki mającej zabrać ich do Anglii — „Lancastria”. Nawet z odległości kilku kilometrów gigantyczny liniowiec wydawał się wcieleniem solidności i bezpieczeństwa: byli pewni, że kiedy wejdą na pokład, ich kłopoty wreszcie się skończą.

„Lancastria”, wielki statek pasażerski o wyporności szesnastu tysięcy dwustu czterdziestu trzech ton, pływający pod banderą linii żeglugowej „White Star” Cunarda, kołysał się łagodnie na dwóch kotwicach dziobowych na redzie w zatoce Quiberon. Przez cały ranek i wczesne popołudnie siedemnastego czerwca tysiąc dziewięćset czterdziestego roku krążyły wokół niego dziesiątki małych stateczków. Stale wzrastała liczba zaokrętowanych uchodźców — tysiąc, dwa tysiące, wreszcie cztery tysiące. I ciągle nadpływały nowe kutry, ciągle przybywało pasażerów, a pokłady

118

rozbrzmiewały równym tupotem setek ludzi maszerujących na wyznaczone miejsca na statku.

Kapitan R. Sharp, obserwujący ową krzątanicę z mostka „Lancastrii”, rozpaczliwie pragnął zakończyć załadunek i wyjść w morze. Ogromny statek pasażerski, stojący na kotwicy i otoczony rojem niewielkich kutrów, motorówek i barek, dowożących wciąż nowych uciekinierów, nie był zdolny do żadnych manewrów, toteż dowódca zdawał sobie sprawę, że w razie nalotu bądź ataku łodzi podwodnych nie ma większych szans na zorganizowanie skutecznej obrony.

Może nie należało się lękać U-bootów — ujście Loary patrolowała nieustannie flotylla niszczycieli. Atak lotniczy był jednak groźbą bardziej realną: zaledwie poprzedniego dnia trafiono „Franconię” i kapitan Sharp obawiał się, iż na tym się nie skończy. I oto bombowce Luftwaffe znów zaczęły atakować statki pasażerskie stojące na redzie.

Chociaż kapitan Sharp lękał się o swój statek, ani przez chwilę nie przypuszczał, iż nazwa „Lancastria”, znana wówczas tylko nielicznym, już za kilka dni stanie się symbolem największej tragedii w dziejach żeglugi brytyjskiej, przyćmiewając fatalne losy „Titanica”, „Lusitanii” czy „Athenii”.

O wpół do czwartej po południu, przy akompaniamencie wycia syren alarmowych, działka przeciwlotnicze otworzyły ogień do ciężkich bombowców Luftwaffe krążących leniwie nad zatoką Quiberon. Na pokład „Lancastrii” wchodzili właśnie ostatni uciekinierzy, a całkowita liczba

pasażerów sięgnęła blisko sześciu tysięcy mężczyzn, kobiet i dzieci.

Znajdowali się wśród nich Tillyerowie, kapral Broadbent i sierżant Young.

Pani Tillyer wykąpała, wytarła i ubrała małą Jacqueline, po czym zeszła wraz z mężem i córeczką do jadalni na posiłek. Vera Tillyer szczególnie wyraźnie pamięta uprzejmość okazywaną jej na każdym kroku: ubranych na biało stewardów, spokojnie wypełniających swoje obowiązki pomimo strzelaniny i syren, i uśmiechniętego marynarza, który starannie zawiązał taśmy kamizelki

119

ratunkowej Jacqueline, aby nie zsuwała jej się z drobnych ramion.

Sierżant Young wszedł na statek prawie równocześnie z Tillyerami, taszcząc swój nowy francuski rower. Były sierżant Young, mieszkający obecnie przy Wickersley Road w Londynie, twierdzi, iż, mówiąc najdelikatniej, rower nie wzbudził szczególnego entuzjazmu załogi przeladowanego liniowca, ale on sam zignorował przekleństwa marynarzy, wniósł wehikuł na pokład, postawił we względnie bezpiecznym miejscu, po czym zszedł na dół, by się ogolić. Chwilę przedtem jedna z bomb trafiła w pomost sąsiedniego statku pasażerskiego, noszącego nazwę „Oransay”. Young wspomina, że ów fakt nieco go zaniepokoił, lecz mimo to czuł nieprzewartą potrzebę usunięcia wielodniowego zarostu.

Kapral John Broadbent nie uznawał takich półśrodków. Były kapral Broadbent, obecnie taksówkarz zamieszkały przy Newport Street w Londynie, przyznaje, iż odczuwał wówczas pewien lęk, lecz nie z powodu bombardowania ani faktu, że był kompletnie nagi i miał akurat wejść do wanny. Najbardziej przerażała go tabliczka z napisem: WYŁĄCZNIE DLA OFICERÓW, wisząca na drzwiach łazienki.

Tuż po trzeciej trzydziści „Lancastrie” trafiły trzy bomby lotnicze. Pierwsza wybuchła na dziobie, druga na rufie, ale najwięcej szkód wyrządziła trzecia, będąca zresztą główną przyczyną przerażającej liczby ofiar.

Zdarzyło się coś wyjątkowo nieprawdopodobnego: bomba wpadła prosto do jedyne go komina „Lancastrii” i wybuchła głęboko w trzewiach statku, niszcząc maszynownię i przyległe pomieszczenia, wypełnione ciasno stłoczonymi żołnierzami, dla których zabrakło miejsca na pokładach. Zdumiewająco cicha eksplozja dokonała straszliwych spustoszeń.

Po zniszczeniu maszynowni z rozbitych zbiorników i przewodów paliwowych wyciekły natychmiast tysiące ton mazutu, który pokrył grubą warstwą morze wokół „Lancastrii”. W okolicznych pomieszczeniach doszło do okropnej rzezi: zginęło tam blisko pięciuset żołnierzy,

120

głównie lotników RAF-u. Wybuch potężnej bomby w ciasnej przestrzeni rozszarpał na strzępy większość z nich, a reszta padła ofiarą huraganu stalowych odłamków lub została ciśnięta podmuchem do morza przez dziury wybite w kruchych burtach statku, po czym ci, co jeszcze żyli, utonęli w gęstym mazucie tryskającym z uszkodzonych zbiorników.

„Lancastria” miała już przechylić burtowy i nabierała szybko wody. Nawet najbardziej niedoświadczeni pasażerowie — a większość była zwykłymi szczurami lądowymi — zdawali sobie sprawę, że statek wkrótce zatonie.

Setki ludzi uwięzionych pod pokładami znalazło się w pułapce. Część nie zdołała sforsować wodoszczelnych drzwi, zamkniętych lub zatarasowanych przez wybuch, innym zaś odcięty drogę zbite tłumy wypełniające korytarze i zejściówki — ostatni w kolejkach nie mieli prawie żadnych szans przeżycia. Niektórzy wydostali się przez iluminatory, inni przez luki towarowe w burtach statku: ksiądz Charles McMenemy, były kapelan rzymskokatolicki więzienia w Wormwood Scrubs, zaprowadził grupę uwięzionych ludzi do luku towarowego znajdującego się około dwóch metrów nad powierzchnią wody, oddał swoją kamizelkę starszemu sierżantowi nie umiejącemu pływać, kazał swoim podopiecznym wyskoczyć do morza i podążył za nim jako ostatni. Nikt nie zasługiwał bardziej na ocalenie — i ksiądz McMenemy ocalał.

Tillyerowie, kapral Broadbent i sierżant Young należeli do szczęśliwców, którzy zdołali wyjść na pokład. Broadbent i Young musieli przedtem wspinać się przez dłuższy czas po żelaznych drabinach wraz z potokami ciasno stłoczonych żołnierzy.

Pani Tillyer nie musiała czekać w kolejce. Kiedy wyszła z jadalni z Jacqueline na rękach, rozległy się okrzyki: „Miejsce dla dziecka!”, po czym żołnierze rozstąpili się, przywierając plecami do ścian korytarza, by ją przepuścić. Postępowali w ten sposób na widok każdej kobiety i dziecka; nie sposób ustalić, ilu z nich zginęło, bo stracili przez to cenne sekundy rozstrzygające pomiędzy życiem a śmiercią.

121

Wspominając ostatnie koszmarne chwile „Lancastrii”, Tillyerowie, Broadbent oraz Young zwracają uwagę na pewien fakt, który utkwiał im w pamięci szczególnie mocno. Są pełni podziwu dla spokoju, dyscypliny, męstwa i bezinteresowności brytyjskich żołnierzy i marynarzy, którzy opuszczali statek w zrozumiałym pośpiechu, lecz bez żadnych oznak paniki.

Lecz były to tylko przelotne wrażenia — nikt nie miał czasu dłużej się nad tym zastanawiać. Wokół słychać było terkot działek przeciwlotniczych, panował piekielny hałas, snuł się dym, a w górze wciąż krążyły bombowce Luft-waffe — niektóre z nich bezlitośnie ostrzeliwały nachylone pokłady „Lancastrii” z karabinów maszynowych, rażąc stłoczonych żołnierzy czekających na wejście do łodzi.

Do łodzi ratunkowych pierwsze wchodziły kobiety i dzieci. Clifford Tillyer ulokował w jednej z nich żonę i córeczkę, a sam cofnął się w tłum, by przepuścić innych, lecz czekający na swoją kolej żołnierze wojsk pancernych zmusili go do zajęcia miejsca koło Very i Jacqueline. „Niech pan siada — mówili. — Musi się pan zaopiekować swoją małą”.

Jednakże szalupa okazała się schronieniem krótkotrwałym i zdrażliwym. Kiedy spuszczano ją na wodę, niebezpiecznie się przechyliła, a Tillyerowie bez wahania skoczyli do morza i odpłynęli od tonącego statku — pan Tillyer trzymał w tym czasie główkę Jacqueline nad powierzchnią zanieczyszczonej wody.

Sierżant Young i kapral Broadbent nie dostali się do łodzi. Odpłynęły już wszystkie, które udało się spuścić na wodę: część zatонуła.

Sierżant Young po raz pierwszy od wielu tygodni zapomniał o swoim rowerze. Nie dokończywszy golenia, wybiegł z namydlonymi policzkami na pokład, wyskoczył za burtę i znalazł się w wodzie pełnej mazutu i odłamków drewna, wśród setek ludzi, z których wielu nie umiało pływać i szamotało się rozpaczliwie bez kamizelek ratunkowych, nie mając czego się ucześcić. Young wiedział, jaki los czeka rozbitków znajdujących się zbyt blisko tonącego

122

statku — a „Lancastria” tonęła na jego oczach. Czym prędzej odpłynął jak najdalej, aby nie wessał go straszliwy wir, który musiał powstać w chwili, gdy statek pójdzie wreszcie na dno zatoki Quiberon.

Kapral Broadbent, rozpoczynający akurat kąpiel, był nagi jak nowo narodzone dziecko (miał takim pozostać przez następne trzy dni), lecz wspomina, iż zupełnie go to wówczas nie obchodziło. Kiedy na przekrzywionym pokładzie nie dawało się już ustać, Broadbent wziął uroczyście za rękę swojego przyjaciela Sida Keenana, który również brał kąpiel w chwili nalotu, po czym skoczył wraz z nim do morza.

Wkrótce potem doszło do straszliwego finału, który wrył się na zawsze w pamięć obu żołnierzy oraz Tillyerów — a także każdego z tysięcy świadków katastrofy. Ogromne śruby statku wynurzyły się z wody, a „Lancastria” powoli stanęła pionowo i zatонуła. Wielkiego kadłuba czepiały się wciąż niczym mrówki setki żołnierzy, prawdopodobnie nie umiejących pływać. Nie krzyczeli oni ani nie okazywali strachu; zamiast tego zaintonowali zgodnym chórem dwie piosenki: Roli out the barrel i There'll always be an England. Śpiewali je, dopóki nie zamknęła się nad nimi woda, toteż nic dziwnego, że wielu uratowanych żołnierzy nie zdobyło się już nigdy na zaśpiewanie Roli out the Barrel, nieoficjalnego hymnu armii brytyjskiej w pierwszych latach wojny.

Kapral Broadbent znajdował się bardzo blisko tonącego statku. Utkwił mu w pamięci koszmarny obraz, który, jak twierdzi, będzie go prześladować do końca życia — twarz widziana w bulaju. Kiedy „Lancastria” zaczęła przyjmować pozycję pionową, Broadbent zauważył uwięzionego człowieka rozpaczliwie próbującego rozbić grube, hartowane szkło — co zakończyło się całkowitym fiaskiem. Broadbentowi mignęła wykrzywiona trwogą twarz, po czym iluminator zniknął w wodzie pokrytej czarnym mazutem.

I oto nastąpiło coś jeszcze straszniejszego — pożar. Nie na pokładzie „Lancastrii” — łatwo byłoby przed nim

123

uciec — lecz na powierzchni wody, gdzie ucieczka nie wchodzi w rachubę. Nie wybuchł on przypadkowo — powstał wskutek niewybaczalnego, monstrualnego okrucieństwa, którego dopuszczono się z zimną krwią. Piloci Luftwaffe nie tylko strzelali z broni pokładowej do rozbitków — seria karabinu maszynowego zabiła w pewnej chwili wszystkich dwudziestu ludzi dryfujących na jednej z tratw — lecz z rozmysłem podpalili mazut otaczający statek, zrzucając na niego bomby

zapalające.

Śmierć w pożarze rozlanego mazutu to najstraszniejsza, najokrutniejsza tortura znana człowiekowi. Pływak może albo dać nurka i utopić się, albo cierpieć przeraźliwe katusze, gdy żar ogarnia części ciała wystające ponad wodę i nie można złapać tchu — bo płomień karmi się życiodajnym tlenem i człowiek dusi się w rozpalonym, martwym powietrzu. Śmierć przez utonięcie jest jednak cicha i prawie bezbolesna, toteż gdy nie ma już żadnej nadziei ratunku, tylko szalenie narażałby się na dalsze piekielne męki w ogniu, gdy istnieje prosty sposób ich zakończenia.

Oficjalni kronikarze drugiej wojny światowej na morzu nie są w stanie zrozumieć, dlaczego zginęło aż dwa tysiące ośmiuset dwudziestu trzech pasażerów „Lancastrii”, choć do tragedii doszło w biały dzień na redzie pełnej statków, w tym wielu niewielkich, zwrotnych jednostek, które przybyły szybko na miejsce katastrofy — sam trałowiec „Cambridgeshire” uratował blisko tysiąc rozbitków.

Trudno pojąć owo zdziwienie historyków — przeciwnie, zdumiewa fakt, iż uratowano tak wiele osób: w sumie około dwu i pół tysiąca. Znaczna część statków stojących na redzie zajmowała się odpieraniem ataków bombowców Luftwaffe, a te, które w końcu nadpłynęły, już po akcji ratowniczej „Cambridgeshire”, odnalazły wśród mazutu i dryfujących szczątków stosunkowo niewielu pasażerów „Lancastrii”. Setki ludzi zginęły w chwili wybuchu bomb, mnóstwo poszło na dno uwieczonych pod pokładami lub czepiając się rozpaczliwie kadłuba, kolejne setki spłonęły

124

dw. Pożarze mazutu lub zostały wessane przez wir powstały podczas tonięcia statku, a wielu odpłynęło w poszukiwaniu bezpieczeństwa tak daleko, że znaleźli się poza strefą poszukiwań.

Właśnie to ostatnie przytrafiło się kapralowi Broadbentowi, sierżantowi Youngowi oraz Tillyerom.

Broadbenta, prawie nieprzytomnego, uratowała niewielka motorówka, skąd, wciąż zupełnie nagiego, przeniesiono go na pokład „Johna Holta” — i wówczas jakiś dziennikarz pstryknął mu zdjęcie. Broadbent przybył w trzy dni później do Plymouth, ciągle bez skrawka odzieży, zmartwiony tylko tym, że nie ma gdzie schować otrzymanej paczki papierosów, aż nagle dowiedział się, że jest sławny, bo gazety na całym świecie opublikowały jego fotografię, która stała się symbolem katastrofy.

Sierżant Young płynął uczepiony pomarańczowej skrzyni wraz z dziewięcioma innymi rozbitkami. Kiedy w cztery godziny później wziął go na pokład francuski kuter rybacki, miał zaledwie dwóch towarzyszy — pozostałych siedmiu kolejno utonęło, utraciwszy siły. Young wylądował w szpitalu prowadzonym przez zakonnice, pod opieką pani Joan Rodes, sławnej później jako Anioł z Saint-Nazaire, a następnie, przebrany w mundur francuskiego marynarza, trafił do szpitala wojskowego, gdzie niemiecki oficer poinformował go, że jest jeńcem wojennym i że w razie próby ucieczki może zostać zastrzelony. To, co zrobił sierżant Young, nie było jednak klasyczną ucieczką — wraz z kilkoma Brytyjczykami zarekwirował ambulans Czerwonego Krzyża, dotarł na wybrzeże i wszedł na pokład niszczyciela „Punjabi”.

Tillyerowie pozostawali w wodzie dłużej niż Young, choć ze zrozumiałych względów nie przypominają sobie dokładnie, co się z nimi działo. Pani Tillyer pamięta tylko, iż jakiś żołnierz oddał

jej własną deskę, by mała Jacqueline miała szansę przeżyć. Później Vera krzyczała tak często i natarczywie: „Dziecko! Dziecko!”, że dziewczynka zaczęła ją naśladować dla zabawy. „«Dziecko! Dziecko!» — wołała wraz ze mną, aż zabrakło jej sił”.

125

Jednakże ich okrzyki usłyszano i nadszedł ratunek — szalupa z niszczyciela „Highlander”. Zarówno pan Tillyer, obecnie kierownik działu w fabryce sprzętu lotniczego firmy Fairey w Londynie, jak i jego żona szybko otrząsnęli się z szoku wywołanego straszliwymi przeżyciami.

Podobnie zresztą jak Jacqueline, która osiemnaście lat temu krzyczała cienkim głosem: „Dziecko! Dziecko!” na pokrytych mazutem wodach zatoki Quiberon i która wyszła za mąż piątego lipca tego roku.

McCRIMMON I BLAUWEISSY

Wiatr wiał od strony lądu ku dzielnicy arabskiej, toteż w centrum miasta dawało się jeszcze w miarę swobodnie oddychać. Panowała noc, choć nie spokój. W porze gdy wszyscy uczciwi ludzie śpią smacznie w łóżkach, mieszkańcy Aleksandrii wylegli tłumnie na dwór.

Ulice miały typowo orientalny wygląd. Wszędzie roiło się od pucybutów, złodziei kieszonkowych i handlarzy najróżniejszymi artykułami surowo zakazanymi przez prawo egipskie, ale większość przechodniów snuła się po mieście bez żadnego celu. Jedni skręcali w lewo, a inni w prawo, lecz było to tylko kwestią przypadku.

Był jednak w tłumie ktoś, kto zachowywał się inaczej. Śpieszył prędko naprzód, zdradzając całą swoją postawą, że ma jasno wytknięty cel: jego spokojna twarz znamionowała człowieka czynu, w oczach zaś płonął blask świadczący o stalowej determinacji, a także, być może, spożyciu nadmiernej ilości dżinu. Starszy marynarz McCrimmon, operator wyrzutni torped na pokładzie brytyjskiego okrętu wojennego „Ilara”, dumny właściciel dwu baretek, historycznego nazwiska oraz niewzruszonych zasad moralnych, podążał na ważne spotkanie, na które nie mógł się spóźnić.

„Ilara” powróciła rankiem do Aleksandrii z Morza Egejskiego bez sporego fragmentu drugiego komina —

Bezkresne...

129

była to pamiątka po krótkim pojedynku artyleryjskim z niemieckimi bateriami nadbrzeżnymi kalibru dwieście czterdzieści jeden milimetrów na wyspie Milos. McCrimmon, heroicznie zrezygnowawszy ze zwykłej popołudniowej drzemki, zszedł na ląd natychmiast po lunchu i odszukał jednego ze swoich odległych krewnych o tym samym nazwisku. Był on dokerem, a ściśle biorąc, pracownikiem pobierającym pensję za przebywanie w dokach w pewnych określonych godzinach. Jego kontrakt w Egipcie kończył się dopiero za dwa lata. Uzyskał on ostatnio dość cenne informacje, a ponieważ solidarność klanowa była dlań rzeczą świętą, po dłuższych rozmyślaniach i kilku kieliszkach brandy postanowił podzielić się nimi z kuzynem. Ten ostatni udawał przez cały czas śmiertelnie znudzonego, czym jednak nie zwiódł nikogo.

Informacje sprowadzały się pokrótce do tego: Docker dowiedział się niedawno z niezbyt szacownego, acz wiarygodnego źródła, iż pewien Egipcjanin wszedł w posiadanie pięknej kolekcji niewielkich brylantów czystej wody, tak zwanych blauweissow. Pan McCrimmon był głęboko przekonany, iż nie są to pamiątki rodzinne ani dobra nabyte w inny legalny sposób, lecz nie miało to żadnego znaczenia. Najważniejszy był fakt, że obecny właściciel jest skłonny się z nimi rozstać za fantastycznie niską cenę. W Europie kamienie kosztowałyby kilkanaście razy więcej. Czy kuzyn, któremu ufa jak nikomu na świecie i który ma niebawem wrócić do kraju, zechciałby zabrać je do Anglii, spieniężyć i podzielić się zyskami?

McCrimmon wyraził zgodę i właśnie dlatego kroczył w tej chwili zatłoczonymi ulicami Aleksandrii, nie rozglądając się na boki i machinalnie odpychając zbyt natrętnych pucybutów. Przystawał tylko od czasu do czasu i mruczając przekleństwa oglądał podsuwane mu pod nos dzieła sztuki, autorstwa zarówno starych, jak i nowych mistrzów, po czym ruszał spieszenie w dalszą drogę.

Nie miał prawa się spóźnić. Już i tak zmitrężył zbyt wiele

130

czasu w barze koło giełdy, uśmierzając pragnienie i grając w pokera z trzema Ormianami i Cypryjczykiem. Szło mu wyśmienicie i może nawet jeszcze by tam był, gdyby nie pewien zanadto dociekliwy kibic, który wyraził nagle głośny zachwyt nad niezwykłym kunsztem twórcy z pozoru identycznej talii kart o pięćdziesięciu dwu różnych koszulkach. Kiedy powołano zaimprovizowaną komisję śledczą mającą wykryć właściciela talii, McCrimmon opuścił lokal. Nie zdążył nawet zabrać wygranej i na samo wspomnienie zgrzytał od czasu do czasu zębami, krocząc piaszczystą Saad Zaghoul, główną arterią miasta.

Dotarłszy do jej krańca, skręcił w lewo i wszedł do jednego z urządzonych ze wschodnim przepychem lokali rozrywkowych otaczających licznie Dworzec Ramleh. Zasalutowawszy sprężyste umundurowanemu odźwiernemu, którego wziął za kontradmirała, przeszedł pod portalem, dotarł do szatni, po czym rozejrzał się po przedsionku. Był on pusty. Handlarz brylantów jeszcze się nie pojawił.

Pozostawiwszy szatniarzowi krótkie instrukcje oraz skromny napiwek, McCrimmon wkroczył do sali. Wybrał stolik, skąd mógł obserwować występy kabaretowe nie wyteżając nadmiernie oczu, po czym usiadł. Zdjął z blatu tabliczkę z napisem ZAREZERWOWANE i wręczył ją wielkopańskim gestem przechodzącemu kelnerowi, każąc mu jednocześnie przynieść coś do picia. Kelner, najwyraźniej

uznaw-szy McCrimmona za kolejnego monarchę incognito, skłonił się nisko i odszedł.

McCrimmon rozejrzał się lekceważąco po restauracji. Nie różniła się ona od tuzinów podobnych lokali — te same pluszowe sofy, alkowy oddzielone kotarami, mosiężne barierki, mikroskopijny parkiet taneczny, nieświeże palmy i kilku równie nieświeżych muzyków.

Obserwował z ponurą miną wysiłki pary zawodowych tancerzy, którzy demonstrowali na parkiecie walca wiedeńskiego. Ulotka leżąca na stoliku reklamowała ich wielkimi literami jako „utalentowanych i skończonych artystów”. McCrimmon kwestionował przymiotnik „utalentowani”, lecz zgadzał się całkowicie z drugim określeniem — prywatnie

131

oceniał, że skończyli się jako artyści ze dwadzieścia lat temu. Nudził się jak mops.

Minęła godzina. McCrimmon wypił piątego johna col-linsa i nie mógł już usiedzieć z niecierpliwości, gdy wtem dostrzegł kiwającego nań kelnera. Opuścił salę przy dźwiękach granej przez orkiestrę „Carmelity”, która świetnie harmonizowała z melodyjnym pobrzękiwaniem dobiegającym z jego kieszeni: znajdowała się tam srebrzysta metalowa popielniczka oraz kilka noży i widelców.

Wcisnąwszy w dłoń kelnera krążek pospolitego metalu do złudzenia przypominający monetę, McCrimmon wkroczył do przedsionka. Był on ciągle pusty, toteż przeszedł stamtąd do toalety.

Znów spudłował — choć niezupełnie. Bo chociaż w łazience nie było nikogo, uwagę McCrimmona przyciągnął rząd lśniących kurków nad umywalkami. Natychmiast przypomniał sobie swojego stryja, właściciela kwitnącego zakładu usług hydraulicznych w Broomielaw w Glasgow. Postanowiwszy nie tracić czasu, wyciągnął z kieszeni potężny klucz francuski, ocenił rozmiar mutr i już miał zabrać się do ich odkręcania, gdy za jego plecami rozległ się cichy szept: „Proszę pana!”

McCrimmon zachnął się, ukrył klucz ze zręcznością zawodowego prestidigitatora, po czym obrócił się z obojętną miną. Miał tak niewinny wygląd, że nawet anioł zostałby przy nim uznany za notorycznego przestępcę.

Przed McCrimmonem stało, a raczej kucalo drobne ciemnoskóre indywiduum w czerwonym fezie i białej koszuli nocnej, z której wystawały bosc stopy.

— Pan McClimmon? — spytała zjawa, składając błagalnie ręce.

McCrimmon, nie raczywszy sprostować błędnej wymowy legendarnego nazwiska szkockiego, zniekształconego przez niepiśmiennego barbarzyńcę, kiwnął w milczeniu głową. Egipcjanin, równie małomówny, więcej się nie odezwał. Skinął na McCrimmona, odwrócił się, a następnie wyslizgnął do przedsionka i na ulicę. McCrimmon, nieco zdenerwowany tajemniczością nieznanego, obrzucił chromo-

132

wane kurki ostatnim pełnym żalu spojrzeniem, postanowił nie wracać bez plecaka i ruszył za Arabem.

Znalazłszy się na dworze, przewodnik przeszedł bezszelestnie przez plac. McCrimmon podążył za nim, ostentacyjnie trzymając się w pewnej odległości, jak przystało na dumnego przedstawiciela cywilizacji zachodniej. Egipcjanin skręcił w aleję Safia Zaghoul, wspiął się na wzgórze, po czym zaczął schodzić w dół ku dzielnicy arabskiej na wschód od portu.

W miarę jak ulice stawały się coraz brudniejsze i ciemniejsze, a smród coraz dokuczliwszy, McCrimmon ścisnął coraz mocniej rączkę klucza francuskiego. Ale kroczył bez wahania naprzód. Czyż nie należał do klanu McCrimmonów? Czyż jego przodkowie nie bili się jak lwy pod Bannockburn i Flodden? Czyż jego dziadek nie był największym współczesnym przemysłowcem whisky na Wyspach Brytyjskich? Czyż jego ojciec, pełen radosnej pogardy śmierci tak charakterystycznej dla McCrimmonów, nie dopingował ongiś do zwycięstwa piłkarzy Glasgow Rangers, otoczony przez zbity tłum kibiców Celticu? W klanie McCrimmonów nie brakowało bohaterów. Ponadto sam McCrimmon nie wylewał tego wieczoru za kołnierz i wezbrała w nim odwaga. Szedł dalej.

Przewodnik zatrzymał się nagle przed obskurną kawiarnią; z zewnątrz sprawiała ona nadzwyczaj nędzne wrażenie. McCrimmon, przeszedłszy przez trzcinową zasłonę w drzwiach, przekonał się, że wewnątrz wygląda jeszcze gorzej. Umeblowanie składało się z szynkwasu biegnącego wzdłuż całej długości pomieszczenia oraz kilku stołów z wiklinowymi krzesłami i taboretami. W rogu widać było brudnego osobnika smażącego placki na odkrytym piecyku, a tuż obok kucali na podłodze dwaj wiekowi dżentelmeni palący z bulgotem fajki wodne. McCrimmon nie był w stanie dostrzec drugiego końca sali. Widoczność nie przekraczała półtora metra.

Przewodnik najwyraźniej czuł się w lokalu jak u siebie. Zaprowadził McCrimmona do koślawego stołu koło piecyka, usiadł i w przystępie szczerości przedstawił się jako

133

Muhammad Ali. Nawiasem mówiąc, nazywa się tak połowa Egipcjan, gdy tymczasem druga połowa, skromniejsza, zadowala się imieniem Muhammad lub Ali.

Po owej spóźnionej prezentacji McCrimmon, nie przywiązujący żadnej wagi do wyszukanej etykiety związanej z wielkimi interesami, kazał podać coś do picia i szorstko zażądał przejścia do rzeczy. Muhammad Ali wsunął rękę w fałdy swojej szaty i wyciągnął niewielki skórzany woreczek. Ważył go w milczeniu w dłoni, lecz jego pytający wzrok świetnie zastępował słowa.

McCrimmon poprosił o pokazanie blauweissów; Muhammad Ali odmówił. Anglik powinien z pewnością dowieść najpierw swojej dobrej woli, pokazując pieniądze. McCrimmon, rozwścieczony dwiema straszliwymi zniewagami — nazwano go Anglikiem, a ponadto wschodni barbarzyńcy mieli najwyraźniej dość niskie mniemanie o honorze klanu McCrimmonów — chwycił rączkę klucza francuskiego.

Muhammad Ali, wyraźnie nie mający zielonego pojęcia o dobrych manierach, zaczął nagle

ostentacyjnie piłować sobie paznokcie. Pilnik miał postać przeszło dwudziestocentymetrowego obosiecznego noża do rzucania; McCrimmon, doszedłszy do wniosku, iż nieszczęsny poganin, wychowany w stanie dzikości, zasługuje raczej na litość niż potępienie, wielkodusznie zmienił zamiar i wsunął dłoń do lewej kieszeni, gdzie przechowywał portfel. Trzymał ją tam przez kilka sekund, po czym wyciągnął powoli, pustą, a jego twarz przybrała szczególny wyraz. Portfel zniknął.

Gdyby w kawiarni był obecny lingwista, wpadłby w zachwyt, słuchając oracji McCrimmona, jaka nastąpiła później. Przez długie pięć minut przeklinał on Aleksandrię na czym świat stoi, obrzucając ją najwulgarniejszymi epitetami i nie powtarzając się ani razu. Arabowie gapili się nań z podziwem. W końcu odzyskał nieco równowagę, udobruchany wyrazami współczucia ze strony Muhammada Alego oraz kilkoma kieliszkami araku.

Po dłuższej gorącej debacie ustalono, iż McCrimmon spotka się z Muhammadem Alim następnego wieczoru w kawiarni na końcu alei Sherifa Paszy. McCrimmon

134

szczególnie się przy tym upierał. Kawiarnia miała dwie zalety: znajdowała się w dzielnicy europejskiej i był tam znany, a ponadto gdyby spotkali się tam dziś wieczorem, transakcję dałoby się przeprowadzić nawet bez portfela...

McCrimmon spędził w kawiarni jeszcze trochę czasu, popijając ponuro arak. Postanowił wyjść dopiero wtedy, gdy Muhammad Ali na dobre przestał mu dolewać. Chwycił rozkołysany szynkwias, próbując przywrócić mu pozycję poziomą, i wstał z nieszczęśliwą miną człowieka, którego nie może już spotkać nic gorszego. Mylił się, lecz łatwo mu to wybaczyć.

Skierowawszy się w stronę drzwi, McCrimmon spostrzegł, iż stoją w nich czterej mężczyźni nie chcący się odsunąć mimo powtarzanych okrzyków. Chociaż widział jak przez mgłę, przyjrzał się pierwszemu z nich, po czym, sięgnąwszy myślą wstecz, rozpoznał w nim Cypryjczyka, z którym grał wcześniej w pokera. Intuicja podpowiedziała mu, kim są pozostali trzej dżentelmeni.

McCrimmon wytrzeźwiał raptownie i odskoczył do tyłu, wydając ochryply okrzyk wojenny swojego klanu. Jednocześnie sięgnął ręką po klucz francuski: jego gest był tak błyskawiczny, że nie powstydziliby się go nawet zawodowy rewolwerowiec. Na nieszczęście McCrimmona w sprawnym wyciągnięciu klucza przeszkodziły mu noże i widelce obciążające kieszeń. Owszem, spóźnił się tylko o sekundę, lecz powszechnie wiadomo, iż ciężki stołek ciśnięty przez rozwścieczonego Ormianina pokonuje odległość półtora metra w czasie o połowę krótszym.

McCrimmon opuścił kawiarnię w sposób dość niekonwencjonalny: wyleciał przez okno wraz z zasłaniającą je ażurową drewnianą kratką. Drogą przechodził akurat patrol piechoty morskiej, lecz żołnierze, którzy widzieli już niejedno, nie uznali tego za wypadek zasługujący na oficjalne śledztwo. Zatrzymali się na chwilę, by zdjąć z szyi McCrimmona naszyjnik z połamanymi deszczułkami, postawili delikwenta na nogi i zaprowadzili do portu.

135

McCrimmon odszedł od lustra, w którym przyglądał się z zachwytem przez ostatnie dziesięć minut. Przekrzywił czapkę na bakier, jak przystało na starszego marynarza Królewskiej Marynarki Wojennej, włożył płaszcz, pomacał dłonią klucz francuski i przygotował się do opuszczenia mesy.

Była niedziela wieczór, doba po przygodzie w kawiarni. Rankiem McCrimmon odbył nara<^ wojenną z kuzynem dokerem, który tego dnia powiększał swoje dochody, pracując w godzinach nadliczbowych w wieży artyleryjskiej na dziobie okrętu. Kuzyn, początkowo rozdrażniony niespodziewanym nadejściem McCrimmona — nawet największy flegmatyk łatwo wpada w złość, gdy przerywa mu się zdrowy, głęboki sen — już wkrótce kłął siarczyście i zgrzytał zębami, wyrażając szczere współczucie z powodu pecha krewnego. Ale nie miał doń pretensji o utratę pieniędzy — członkowie klanu McCrimmonów nigdy nie mają do siebie pretensji. Obiecał dostarczyć je ponownie do wieczora i zapewnił wdzięcznego McCrimmona, iż z łatwością nadrobi stratę w ciągu kilku weekendów, choć nie jest już tak sprawny jak niegdyś, gdyż cierpi ostatnio na bezsenność.

Niejeden człowiek małego ducha, mający do pokonania tyle trudności i pamiętający o niedawnych wypadkach, kategorycznie odmówiłby ponownego zejścia na ląd — lecz wśród McCrimmonów nie ma ludzi małego ducha. Nasz bohater pełnił tej nocy wachtę, ale bez trudu poradził sobie z ową drobną przeszkodą, oddając koledze z mesy swój przydział rumu na następne trzy dni. Zrobił to tym chętniej, iż surowo zabraniają tego regulaminy Royal Navy, a przeto transakcja była z góry nieważna.

McCrimmon schował głęboko portfel, zamierzając wyjąć go tylko w ostateczności, a następnie, zadowolony z poczynionych przygotowań, wspiał się prędko po drabince sznurowej na górny pokład. Warto wspomnieć, iż tego ranka usunięto znajdującą się normalnie w tym miejscu stalową zejściówkę, aby przyspawać do niej nowe stopnie, gdyż stare były już wyszlifowane do połysku.

136

Po prawie półgodzinie McCrimmon, dopłynąwszy łodzią na brzeg wraz z grupą marynarzy idących na przepustkę, opuścił port, minął dzielnicę arabską, podążył wzdłuż brukowanej rue Soeurs, przeszedł ukośnie przez plac Muhammada Alego i zniknął w alei Sherifa Paszy.

Przybywszy na miejsce spotkania, zamienił kilka przyjaznych słów z właścicielem kawiarni, swoim starym znajomym, wsunął kilka autentycznych monet egipskich dwóm barczystym kelnerom rodem z Jugosławii, po czym zajął miejsce w alkwie oddzielonej kotarą od reszty lokalu. Czekał cierpliwie na przybycie Muhammada Alego, od czasu do czasu uśmiechając się do siebie z satysfakcją i bawiąc się ciężkim kluczem francuskim spoczywającym w kieszeni.

Minęło dziesięć minut i pojawił się Muhammad Ali. Nie był sam. Towarzyszący mu osobnik miał przeszło sto osiemdziesiąt pięć centymetrów wzrostu i był tak szeroki w barach, że musiał przechodzić przez drzwi bokiem. Choć nie ułomek, wydawał się jednak nędznym karłem w porównaniu z dwoma ciemnoskórymi indywiduami zdążającymi tuż za nim. Muhammad Ali dobierał sobie kompanów nie przywiązując najmniejszej wagi do względów estetycznych.

McCrimmon zazgrzytał z furią zębami, zdumiony głębią perfidii, do jakiej może doprowadzić człowieka podejrzliwość, po czym uśmiechnął się szeroko do Muhammada Alego i obsypał go

serdecznymi powitaniem, które rozczuliłyby nawet krwiożerczą bestię. Muhammad Ali pozostał jednak nieporuszony.

McCrimmon schował głęboko klucz i wyjął portfel, ukryty głęboko w zakamarkach odzieży. Muhammad Ali, pozwoliwszy sobie na leciutki uśmieszek, wyciągnął skórzany woreczek, rozwiązał go i wysypał zawartość na stół. Na blacie leżało osiemnaście niewielkich brylancików o pięknym białobłękitnym odcieniu.

McCrimmon, nie mający zielonego pojęcia o kamieniach szlachetnych, wyjął z kieszeni szkło powiększające pozostawione nieostrożnie na stole nawigacyjnym przez pierwszego oficera i zaczął studiować blauweissy z miną zawodowego gemmologa.

137

Zajął to mnóstwo czasu. Podnosił z nadzieją w oczach kolejne brylanciki, oglądał uważnie i odrzucał pogardliwie z powrotem na stół, a na jego twarzy malowało się coraz głębsze rozczarowanie. Muhammad Ali wiercił się z groźną miną na krześle, lecz McCrimmon nie zwracał na niego uwagi.

Cierpliwość Muhammada Alego w końcu się wyczerpała. Odchrząknąwszy we właściwy sobie ordynarny sposób, zażądał ośmiuset piasstrów. McCrimmon przypomniał sobie dane dostarczone przez krewnego, obliczył błyskawicznie w pamięci, że osiągnie przy tej cenie zaledwie pięciokrotny zysk, po czym cisnął kolejny blauweiss na stół z jeszcze większym niesmakiem i wybuchnął pustym śmiechem. Była to jego specjalność: ćwiczył ów śmiech już od wielu lat i przeprowadził dzięki niemu niejedną udaną transakcję.

Wybuch pustego śmiechu nie zrobił żadnego wrażenia na Muhammadzie Alim. McCrimmon znów zazgrzytał zębami i zaproponował pięćset piasstrów — śmiesznie dużo, lecz on, McCrimmon, jest człowiekiem wielkodusznym i łatwo się pogodzi z pewną stratą. Muhammad był nieustępliwy — powtórzył swoją pierwotną ofertę i targi rozpoczęły się na dobre. Obaj kupcy zamówili alkohol, nie w celu scementowania przyjaźni, jak mógłby przypuszczać ktoś naiwny, ale z niechrześcijańskiej perfidii: każdy z nich miał skrytą nadzieję zmącić intelekt przeciwnika.

Kiedy McCrimmon opuścił w dwie godziny później kawiarnię, blauweissy należały do niego; owszem, stracił pięćset piasstrów, lecz i tak był bardzo zadowolony z dokonanego zakupu. W pewnej chwili doszło co prawda do dość nieprzyjemnej sceny, gdy wyjął tabelę kursów wymiany walut z tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku i usiłował uregulować należność greckimi drachmami (w tysiąc dziewięćset czterdziestym czwartym roku wartość drachmy spadła wskutek inflacji do jednej pięćmilionowej pensa), lecz kiedy zobaczył jednego z goryli Muhammada Alego bawiącego się z roztargnieniem niewielkim łodem,

138

doszedł po namyśle do wniosku, że może się to okazać niezbyt rozsądne. Mimo to był jednak w świetnym humorze i postanowił oblać transakcję.

Gdzieś po północy spostrzegł, że na każde dwadzieścia kroków, jakie stawia, posuwa się do przodu zaledwie o metr. Zorientowawszy się słusznie, iż powrót do portu, odległego o półtora kilometra, zajmie w tym tempie kilkanaście godzin, wezwał gromko dorożkę. Usadowił się na wierzchu składanej budy i jął pokrzykiwać na obdartego woźnicę, który bezskutecznie usiłował skłonić do biegu wiekową szkapę, ledwo stojącą na nogach i podtrzymywaną tylko przez dyszle wehikułu.

Po dziesięciu minutach dotarli do bramy numer czternaście. McCrimmon zeskoczył wdzięcznie na ziemię i znieruchomiał w rynsztoku. Podniesiony i ocucony przez strażnika, poszedł chwiejnie ku nabrzeżu i odkrył, iż ostatni gig odpłynął trzy godziny temu. Wynajął przeto felukę i odśpiewał swoim potężnym, nieco zachrypniętym barytonem The Skye Boat Song, który rozbrzmiewał echem wśród milczących okrętów, gdy dwaj Arabowie mozolnie wyprowadzali łódź na wiosłach z bezwietrznego portu. Na redzie, po postawieniu żagla, przerzucił się na Shenandoah, po czym dokonał przeglądu swego dręcząco urozmaiconego repertuaru, kończąc przebiegle na Rule, Britannia, kiedy mógł go już usłyszeć oficer wachtowy „Ilary”.

McCrimmon wszedł na pokład po drabince sznurowej, gdy tymczasem tubylcy chodzili na czworakach po dnie feluki, zbierając garść ciśniętych beztrosko żetonów tramwajowych Glasgow Corporation. Następnie podążył w stronę dziobu, zniknął w mroku spowijającym bakburte, otworzył masywne stalowe drzwiczki i ulokował woreczek z blauweissami w bezpiecznym miejscu. Były doskonale ukryte. Zamknął drzwiczki, zacisnął łomem kłamry i odszedł, uśmiechając się szeroko i gratulując sobie własnego geniuszu. McCrimmon nigdy nie ufał zbyt bliznim.

Wrócił na śródokręcie i skierował się ku lukowi

139

wiodącemu do mesy. Wisiała nad nim czerwona latarnia ostrzegawcza, lecz wziął ją błędnie za kolejny barwny fantom, jakie ukazywały mu się od jakiegoś czasu. Z imponującą pewnością siebie przekroczył listwę uszczelniającą luk, by ruszyć w dół zejściówką — i dopiero odzyskawszy po kilku godzinach świadomość w izbie chorych, przypomniał sobie, że poprzedniego dnia zejściówkę usunięto w celu przyspawania nowych szczebli.

Nazajutrz rano „Ilara” wyszła w morze. W trzy dni później McCrimmon był już bliski wyzdrowienia, lecz nagle jego stan gwałtownie się pogorszył.

Czwartego dnia około siódmej rano „Ilara” zatopiła niewielki transportowiec niemiecki ewakuujący żołnierzy z Krety. McCrimmon dowiedział się o tym i słyszał nierówną strzelaninę. O dziesiątej wezwał sanitariusza i zaczął melancholijnie wypytywać go o szczegóły. Okazało się, że transportowiec ostrzelano z broni maszynowej, a później, po zdjęciu załogi i pasażerów, zatopiono torpedą.

McCrimmon, choć z natury obdarzony zdrową, rumianą cerą, zbladł nagle jak chusta i spytał ochryple, z której burty strzelano. Sanitariusz odparł zgodnie z prawdą, iż z bakburty; był już srodze zaniepokojony, albowiem wiedział, że tylko konający szarpią w taki sposób prześcieradło zgiętymi w szpony palcami.

Jęknąwszy cicho, McCrimmon zebrał w sobie resztki legendarnej odwagi swojego klanu i spytał słabym głosem, która wyrzutnia dokonała dzieła zniszczenia — X, Y czy Z.

— Boże, tylko nie X!

— Tak, X.

Zanim zdruzgotany McCrimmon stracił przytomność i pogrążył się w błogosławionej niepamięci, przypomniał sobie z bolesną wyrazistością ową krótką chwilę, gdy w przebłysku natchnienia ukrył przebiegle blauweissy w wyrzutni torpedowej X — teraz wydało mu się to czystym szaleństwem. Zdawszy sobie przelotnie sprawę, że wyrażenie „brylantowe Morze Egejskie” nie jest już pustą

140

metaforą jak za czasów Byrona, opadł zemdłony na poduszki, aż przerażony sanitarium wezwał natychmiast obu lekarzy okrętowych naraz.

McCrimmon przyszedł w końcu do siebie pod względem fizycznym, lecz straszliwe przeżycia pozostawiły trwałe urazy w jego psychice. Co gorsza, utrata brylantów na zawsze podkopała odwieczną solidarność klanu McCrimmonów. Spotkałem go pewnego dnia na Argyll Street w Glasgow, gdy wracał z pustym plecakiem od swojego stryja hydraulika w Broomielaw, i zwierzył mi się ze smutkiem, że nawet po tylu latach ciągle musi się ukrywać przed kuzynem.

TRAŁOWCE

Była jeszcze noc, gdy rzuciliśmy cumy i zaczęliśmy lawirować między niezliczonymi statkami wszelkich typów i bander zakotwiczonymi w basenie portowym. Lał ulewny, lodowaty deszcz, bębniąc o pokład i mącąc ciemne wody basenu, na których tworzyły się bąble piany; z pomostu widać było zaledwie dziób okrętu. Posuwaliśmy się wolniutko naprzód, zmierzając w stronę otwartego morza. Minąwszy bliźniaczy trałowiec, usłyszeliśmy, że szorujemy burtą o czyjś łańcuch kotwiczny, i niebezpiecznie blisko wyłonił się z mroku dziób statku. W okolicy wyjścia z portu poczuliśmy się względnie bezpieczni, zwiększyliśmy szybkość i tylko cudem uniknęliśmy kolizji z dużym frachtowcem fińskim przepływającym akurat w poprzek toru wodnego: ostrzegło nas słowo SUOMI, wymalowane dwumetrowymi literami i lśniące białawo w ciemności. Dowódca zaklął siarczyście, położył koło w prawo na burtę i minął frachtowiec tuż za rufą. Wyszliśmy w morze bez wypadku.

W porcie było względnie ciepło i zacisznie, lecz za przyładkiem panowały zupełnie inne warunki. Trałowiec nurzał się dziobem w ogromnych falach atlantyckich, wyrzucając w górę chmury pyłu wodnego. Od czasu do czasu wyjątkowo silne fale przelewały się przez pokład i uchodziły lukami odpływowymi, lecz zdarzało się to dość rzadko. Wiał niezbyt porywisty, choć przeszywająco zimny

Bezkresne...

145

iiil

wiatr, każący podnieść odruchowo kołnierz płaszcza i przenieść się czym prędzej na zawietrzną. Zachodnie wybrzeża Szkocji wczesnym styczniowym rankiem to jedno z najmniej gościnnych miejsc na ziemi.

Wstał szary, lodowaty świt. Okręt zmierzał do wyznaczonego rejonu operacyjnego, a dwaj oficerowie dyskutowali w sterowni o perspektywach zbliżającego się trałowania. Obaj zgadzali się, że dzień będzie męczący, równie nudny jak zawsze i że jak zwykle nie znajdą żadnych min. Różnili się tylko opiniami na temat pogody: zastępca sądził, że wiatr na pewno nie osłabnie, natomiast dowódca liczył na wypogodzenie, lecz dopiero późnym popołudniem.

Ani zastępca, ani dowódca nie byli już młodymi ludźmi. Zastępca, porucznik Rezerwy Królewskiej Marynarki Wojennej szczytujący się trzema rzędami baretek, uczestniczył podczas pierwszej wojny światowej w ekspedycji do cieśniny Dardanele i wyraźnie kulał — pamiątka po Zeebrugge. Dziesięć lat temu przeszedł w stan spoczynku, lecz po wybuchu wojny porzucił wygodne, a nawet luksusowe życie na lądzie, zamieniając je na niebezpieczeństwa i trudy służby na trałowcu. Nie zrobił tego z patriotyzmu: uważał po prostu za swój obowiązek.

Zastępca nie odznaczał się młodością, jednakże dowódca, w stopniu komandora, był co najmniej dziesięć lat starszy. Pierwszy raz wypłynął w morze pół wieku temu. Dowodził trałowcem już podczas pierwszej wojny światowej, ale uważał, może i słusznie, że obecnie jest na to za stary. Aż pewnego dnia, podczas połowu na Morzu Północnym, jego kuter został zbombardowany i ostrzelany przez niemieckiego heinkela. Bomby wpadły nieszkodliwie do morza, lecz kule zabiły jednego z członków załogi. Był on synem naszego komandora, który zmienił zdanie i doszedł do wniosku, że nie jest jednak za stary. «. i;

W godzinę po wyjściu z portu dotarliśmy do rejonu operacyjnego i zmniejszyliśmy obroty maszyn, aż trałowiec ledwo utrzymywał kurs dziobem do fal. Czekaliśmy na

146

przybycie bliźniaczego okrętu, który nadpłynął od sterburty w jakieś dziesięć minut później, kołysząc się ciężko i mając niewyraźne w słabym świetle.

Wyrzuciliśmy za rufę lekką linkę, a drugi trałowiec skrzył w lewo, by ją podnieść. Przymocował do niej stalową linkę; przeciągnęliśmy ją na pokład naszego okrętu i przywiązaliśmy do trału. Dwóch marynarzy, których stoickie oblicza nie zdradzały bólu, jaki musiały im sprawiać sztywne, zziębnięte palce, przyczepiło do trału specjalne pływaki, zwane w żargonie morskimi parawanami. Pływaki te miały za zadanie utrzymywać trał na właściwej głębokości pod powierzchnią wody.

Operacji rozpięcia trału między okrętami nie wykonałby nikt nie obeznany z morzem: wymagała najwyższego kunsztu żeglarskiego. Sternik przy kole, obaj marynarze, a przede wszystkim operator windy, musieli się wykazać doskonałym zgraniem i wyczuciem czasu, funkcjonując niczym świetnie dopasowane tryby precyzyjnej maszyny.

Kiedy zastępca uznał przygotowania za zakończone, dał znać syreną drugiemu okrętowi, że jesteśmy

gotowi do rozpoczęcia trałowania. Nasz partner potwierdził sygnał, ustawił się równolegle do nas i ruszyliśmy razem na południe. Pogoda psuła się coraz bardziej, a zastępca, unikając wzroku komandora, uśmiechał się z satysfakcją pod wąsem. Prognozy dowódcy rzadko się nie sprawdzały, lecz tym razem jednak najwyraźniej się pomylił.

Szliśmy w tej chwili bokiem do fal, to wspinając się na ich spienione grzbiety, to ześlizgując w płytkie doliny, zalewani kaskadami wody. Kołysanie wzdłużne ustąpiło miejsca bocznemu, co okazało się wyraźną zmianą na gorsze. W tym momencie objawił się geniusz operatora windy — a był to niewątpliwie geniusz. Jego rola polegała na pilnowaniu, by trał zanadto się nie rozluźnił, co byłoby błędem w sztuce, albo zanadto nie napiął, co mogło się zakończyć tragicznie. Napięte liny budzą w marynarzach śmiertelny lęk, i nie bez racji. Pęknięta lina to mordercze narzędzie, zdolne dokonać straszliwych spustoszeń: ucina ona człowiekowi głowę znacznie skuteczniej

147

niż najostrzejszy topór. Sądząc jednak po spokoju operatora, który manipulował dźwigniami ze złudną nonszalancją, taka groźba w ogóle go nie niepokoiła.

W sterowni zastępca wpatrywał się w rozłożoną mapę nawigacyjną. Zaglądał do niej, choć z mniejszym skupieniem, również dowódca, robiąc to tylko przez wzgląd na porucznika, którego darzył wielkim szacunkiem. Prywatnie komandor gardził mapami i wszelkim innymi przyborami nawigacyjnymi, gdyż uważał je za niegodne prawdziwego wilka morskiego. Nigdy nie potrzebował map: całkowicie wystarczał mu postrzępiony atlas szkolny pokryty odciskami brudnych palców.

Kiedy zastępca uznał, że okręt znalazł się na skraju rejonu operacyjnego, pociągnął za sznur syreny. Drugi trałowiec maksymalnie ograniczył szybkość, a tymczasem my wykonaliśmy wokół niego połowę cyrkulacji — manewr pozornie prosty, podobnie jak wszystkie występujące podczas trałowania, lecz również wymagający niezwykłego kunsztu. Dwa okręty zgrały się do tego stopnia, że można by wręcz pomyśleć, iż pierwszy kręci się wokół drugiego na napiętej stalowej linie.

Powtarzaliśmy te ewolucje przez cały ranek, pływając tam i z powrotem i dryfując stopniowo na zachód. Wiatr zmienił tymczasem kierunek z zachodniego na północno--zachodni i choć nie przybrał na sile, stał się lodowato zimny. Szczerze współczuliśmy operatorowi windy, wystawionemu na chłód, ale pocieszaliśmy się myślą, iż broni go przed nim potężna tusza. Jednakże dowiedzieliśmy się ze zdumieniem, że nie jest on wcale gruby, lecz nosi pod sztormiakiem i kamizelką ratunkową ni mniej, ni więcej, tylko pięć płaszczy. Mogły to być jednak złośliwe plotki, a my nigdy nie poznaliśmy prawdy. Wystarczy powiedzieć, że okazywał istic spartańską obojętność wobec przeszywającego zimna.

Operator windy był niewątpliwie najważniejszym człon-

148

kiem załogi, lecz tuż za nim plasował się kucharz. Dzięki długim mozolnym ćwiczeniom potrafił on utrzymywać z cudowną zręcznością równowagę na rozkołysanym pokładzie i pojawiał się w regularnych odstępach czasu — nie rzadziej niż co trzy kwadransy — trzymając w jednej ręce

poobijany żelazny imbryk, w drugiej zaś kilkanaście metalowych kubków różnej wielkości, ze stalową linką przeciągniętą przez ucha. Imbryk zawierał gorące kakao lub słodką mocną herbatę, w naszym mniemaniu znacznie smaczniejszą od podawanej w wykwinnych londyńskich restauracjach. Załogi trałowców najwyraźniej nie przepadają za czarną kawą.

Trałowanie to zajęcie przeraźliwie monotonne, toteż zabijaliśmy czas paląc fajki, gawędząc i popijając mikstury kucharza. Wczesnym rankiem przeleciał nad nami ogromny, czterosilnikowy wodnosamolot lotnictwa obrony wybrzeża i pozdrowił nas machając skrzydłami, co niezwykle nam pochlebiło. Około dwunastej na południu pojawił się w dali niewielki konwój, lecz po półgodzinie straciliśmy go z oczu. Od czasu do czasu napotykaliliśmy mewy i dzikie gęsi, a dwukrotnie ujrzeliliśmy w pobliżu okrągłą, lśniącą głowę jakiejś szczególnie odważnej foki, która wynurzyła się z fali, popatrzyła na nas chłodnym, beznamiętnym wzrokiem, po czym dała nurka ze zde gustowanym wyrazem pyska. Nie działało się nic godnego uwagi i nudziliśmy się jak mopsy.

Około drugiej po południu, gdy rozmowy powoli przycichły i zaczęliśmy snuć przyjemne marzenia o kolacji, zaalarmował nas nagle nieartykułowany, lecz bez wątpienia tryumfalny okrzyk niestrudzonego operatora windy. Popędziliśmy na prawą burtę i zlustrowaliśmy obszar, pod którym poruszał się trał, czekając na pojawienie się miny — gdyż musiała to być mina. Nic nie widzieliśmy: zresztą operator windy również nic nie widział — poczuł po prostu, że coś zaczepiło o trał, a był zbyt doświadczony, by się pomylić. ,

149

Panowało spore napięcie, gdyż istniały dwa wykluczające się warianty dalszego rozwoju wypadków — groźny i niegroźny. (Nawiasem mówiąc, o naszym niezłomnym zaufaniu do operatora windy świadczy najlepiej samo to, że ani przez moment nie wątpiliśmy, iż mamy do czynienia z miną). W pierwszym wypadku trał mógł ją zdetonować, a wówczas prawie na pewno uległby przerwaniu. Eksplozja mogłaby ponadto zniszczyć jeden z trałowców, gdyby znajdował się on za blisko — takie rzeczy już się zdarzały. W drugim wypadku przecinaki umieszczone na trale przecięłyby minlinę, wskutek czego mina wypłynęłaby niegroźnie na powierzchnię wody. Ku naszej ogromnej uldze tak się właśnie stało.

Dokładnie w połowie odległości między trałowcami na powierzchnię wypłynęła niemiecka mina morska — złowieszcza, czarna żelazna kula mająca około metra średnicy i najeżona długimi metalowymi rogami zawierającymi zapalniki. Odeszliśmy trochę dalej, aby trał znalazł się poza zasięgiem wybuchu, i dwaj marynarze jęli strzelać do miny z karabinów, marząc o spektakularnej eksplozji. Ich szlachetne wysiłki wspierała załoga drugiego trałowca.

Kiedy z każdego okrętu oddano do miny kilkanaście strzałów, stało się jasne, że jej zniszczenie nie będzie bynajmniej takie proste. Trafienie ruchomego celu z rozkołysanego pokładu okazało się niezwykle trudne. Mimo to upór wreszcie zatryumfował i po kolejnych dziesięciu minutach mina, podziurawiona kulami, poszła spokojnie na dno nie wybuchając. Chociaż cel operacji został osiągnięty i przestała zagrażać żegludze, byliśmy nieco rozczarowani, gdyż liczyliśmy na bardziej dramatyczny finał. Mimo to czuliśmy jednak pewną satysfakcję, gdy wróciliśmy na stanowiska i wznowiliśmy trałowanie.

Wbrew popularnym wyobrażeniom trałowce nie detonują dziesiątków min dziennie. Niekiedy nie natrafiają na ani jedną przez długie tygodnie — toteż dzisiejszy dzień był świętem dla naszej załogi. Na wysokim czarnym kominie

150

okrętu znajdowało się już dziewięć szewronów namalowanych białą farbą; oznaczało to, że zniszczyliśmy w sumie dziewięć min. W tej chwili malarz okrętowy szykował już farbę i pędzel, aby domalować dziesiąty szewron — zamierzał to zrobić po zawinięciu do portu lub w razie wpłynięcia na spokojniejsze wody.

Pod wieczór wypogodziło się, wiatr zmienił kierunek na zachodni, a fale stopniowo się zmniejszyły. Jeśli zastępca czuł żal, że jego prognozy się nie sprawdziły, to w ogóle nie pokazywał tego po sobie, prawdopodobnie jednak zapomniał o wszystkim wskutek podniecenia wywołanego popołudniowym sukcesem. Nieco później chmury na zachodzie zniknęły i po raz pierwszy tego dnia zaświeciło słońce, olbrzymia bladoczerwona kula wyraźnie widoczna w przejrzystym zimowym powietrzu.

Po półgodzinie słońce zaszło powoli, pozostawiając na południowym zachodzie czerwonawą łunę. Wkrótce potem, ponieważ zapadał zmrok, a port macierzysty leżał w odległości aż dwudziestu mil, zastępca wydał drugiemu okrętowi rozkaz przerwania operacji. Wybraliśmy trał, odczepiliśmy pływaki, a następnie zwróciliśmy okręt dziobem na wschód i ruszyliśmy w gęstniejącym mroku do bazy.

Dzień pracy dobiegł końca. Komandor pieścił dłońmi koło i gawędził cicho z porucznikiem, który siedział na składanym stołku oparty plecami o grodzień, założywszy ręce na kark. Kucharz odpoczywał w kambuzie, czytając tani kryminał, a operator windy, tak jak poprzednio nie zważający na lodowaty wiatr, nie opuścił swojego stanowiska i przyglądał się sennie naszemu spienionemu kilwaterowi nikiącemu w ciemności. Dwóch marynarzy schroniło się przed wiatrem w nadbudówce dziobowej i paliło w milczeniu fajki. Kolejnych dwóch znajdowało się na pomoście, podtrzymując drabinę, na której szczycie stał trzeci — lekkie kołysanie wzdłużne, półmrok i chłodny nocny wiatr nie mogły go odwieść od wykonania zadania. Sztuka była dlań wszystkim. Malował na kominie dziesiąty

szewron...

151

Trudno wręcz wyrazić, jak wiele Wielka Brytania zawdzięcza owym ludziom — rybakom z Hebrydów, Mallaig, Wiek, Peterhead, Aberdeen, Grimsby, Lowestoft i Yar-mouth. Gdyby nazwać ich bohaterami, wybuchnęliby śmiechem — a mimo to są przecież bohaterami. Pełnią najbardziej samotną, jednostajną i niebezpieczną służbę w całej flocie, lecz jest ona niezbędna do utrzymania bezpiecznych dróg żeglugowych dla marynarki handlowej, jedynych arterii komunikacyjnych łączących Anglię ze światem. Wychodzą rankiem w morze — weseli lub ponurzy zależnie od okoliczności — i niekiedy nie wracają. Mimo to zwierają szyki i trwają uparcie na posterunkach.

„CITY OF BENARESP

Colin Ryder Richardson, pracownik firmy maklerskiej, i Kenneth Sparks, urzędnik pocztowy, mają wiele wspólnego: mieszkają na zachodnich przedmieściach Londynu, pierwszy w Worcester Park w hrabstwie Surrey, drugi zaś w Alperton w hrabstwie Middlesex, są żonatymi mężczyznami mniej więcej w równym wieku i ojcami synków jedynaków. Podobieństwa te mogą się wydawać powierzchowne, bo istnieją wszak dziesiątki tysięcy ludzi o takich cechach, lecz Richardsons i Sparksa łączy również pamięć czegoś, co na zawsze uczyniło ich różnymi od innych — pamięć straszliwej, beznadziejnej nocy osiemnaście lat temu, gdy storpedowany statek pasażerski „City of Benares” zatonął podczas sztormu na północnym Atlantyku, tak że o mało nie zamarзли w lodowatej wodzie.

Właściwie powinni byli umrzeć. Dziecko ma znikome szansę przeżycia w takich warunkach. Mimo to jakimś cudem przeżyli — oni i garstka innych. Zaledwie garstka. Szansę były znikome, a o losie pasażerów „City of Benares”, którego tragedia wzbudziła podczas wojny falę powszechnego oburzenia i współczucia, decydowała nieubłagana statystyka. Nocą siedemnastego września tysiąc dziewięćset czterdziestego roku spośród setki dzieci płynących na statku zginęło co najmniej osiemdziesięcioro troje, z dala od rodziców, domów i przyjaciół.

Kiedy „City of Benares” wyruszył z Anglii do Kanady

155

z pięciuset dziewięćdziesięciu siedmiu pasażerami i dwustu piętnastu członkami załogi na pokładzie, Kenneth Sparks miał trzynaście lat, a Colin Richardson zaledwie jedenaście. Kenneth Sparks do dziś pamięta ponure przepowiednie marynarzy, zaniepokojonych tym, że statek wyszedł w morze w feralny piątek trzynastego września.

Nikt jednakże nie zwracał uwagi na sarkających marynarzy — a już na pewno nie dzieci płynące na „City of Benares”. Miały one od pięciu do piętnastu lat i uczestniczyły w najbardziej pasjonującej przygodzie w całym swoim życiu. Obserwowały inne statki wchodzące w skład konwoju, uwijające się wokół nich i zygzakujące niszczyciele eskortowe, zwiedzały wielki liniowiec, bawiły się, pałaszowały wspinała posiłki, jakimi je karmiono.

Wszystkie dzieci, w tym Kenneth Sparks, opuszczały Anglię w ramach rządowego planu ewakuacyjnego; pochodziły z Londynu, Middlesexu, Sunderlandu, Liverpoolu oraz Newportu i opiekowało się nimi dziewięciu wychowawców. Jedynie Colin Richardson podróżował prywatnie wraz z niejakim panem Raskayem, Węgrem zaangażowanym jako opiekun przez rodziców chłopca.

Trzeciego dnia po wypłynięciu z Anglii, gdy konwój znalazł się poza oficjalną niemiecką strefą

wojenną, eskorta niszczycieli zawróciła do kraju. Nawet najbardziej doświadczeni marynarze czują się po odejściu eskorty osamotnieni i bezbronni, lecz ich zrozumiały niepokój przygasł wieczorem następnego dnia, gdy pogoda gwałtownie się popsuła. Statek kołysał się na ogromnych falach, a wiatr przybierał na sile: wyraźnie zbliżał się sztorm.

Załoga i pasażerowie „City of Benares” poczuli głęboką ulgę; można było wreszcie się odprężyć. Największą groźbę stanowiły oczywiście U-booty, lecz wszyscy zdawali sobie sprawę, że skuteczny strzał torpedowy jest podczas sztormu niemożliwy, nawet gdyby kapitan łodzi podwodnej zdołał szczęśliwie wypatrzeć konwój i wycelować torpedę wśród lodowatego deszczu ze śniegiem, jaki zaczął padać z pociemniałego nieba. Ponadto konwencje międzynarodowe kategorycznie zabraniają torpedowania statków pasażerskich

156

w czasie burzliwej pogody, gdyż szansę uratowania pasażerów są wtedy minimalne.

Dokładnie o dziesiątej wieczór „City of Benares” padł ofiarą ataku torpedowego. Pocisk trafił w rufową część bakburty, tuż koło miejsca zakwaterowania większości ewakuowanych dzieci. Nie wiadomo dokładnie, ile z nich zginęło już w chwili wybuchu, który wyrwał ogromną dziurę w nieopancerzonym kadłubie „City of Benares”. Prawdopodobnie około połowy — część odniosła zbyt poważne rany, aby wydostać się na pokład lub choćby zawołać o pomoc, a reszta poszła na dno uwięziona w kabinach, których drzwi pocięły się i zablokowały.

Jednakże niektóre dzieci nie zdawały sobie w ogóle sprawy ze straszliwych spustoszeń, jakich dokonała torpeda, a nawet z tego, że statek padł ofiarą ataku. Nic nie podejrzewały; należeli do nich również Colin Richardson i Kenneth Sparks.

Colin był wówczas sam w kabinie; leżał na koi i oglądał komiks. Poczł silny wstrząs, lecz nie zwrócił na niego uwagi i czytał dalej — można przypuszczać, iż całkowicie pochłonięły go przygody bohaterów komiksu. Dopiero usłyszawszy dzwonki alarmowe, niechętnie opuścił koję, włożył kapcie, narzucił na piżamę szlafrok, przywdział czerwony kapok wręczony przez matkę wraz z poleceniem, by nigdy go nie zdejmował — był on tak jaskrawy, że Colin zdobył sobie na statku przydomek Muchomora. Wreszcie włożył na to wszystko normalną korkową kamizelkę ratunkową i poszedł do jadalni, gdzie gromadzili się już pasażerowie zdążający do łodzi.

O dziesiątej wieczór Kenneth spał smacznie w swojej kabinie. Usłyszawszy ostre dzwonki alarmowe, on i dwaj jego współtowarzysze wyskoczyli z koi, włożyli marynarki oraz kamizelki ratunkowe i popędzili do łodzi na górnym pokładzie.

Wyrwani z ciepłej pościeli, w większości ledwo rozbudzeni, chłopcy dygotali z zimna w lekkich ubraniach. Przeszywał ich lodowaty nocny wiatr, zmieniający się już w wichurę, chłostał zacinający deszcz i grad, oslepiwały

157

bryzgi piany zwiewanej ze szczytów fal, gdy tonący statek nurzał się bezradnie w głębokich dolinach.

Kenneth Sparks dopiero wówczas zdał sobie sprawę, co się dzieje — ujrzał rozbite pokrywy luków, złamany, pogruchotany maszt, szczątki rozrzucone po pokładzie i oszołomionych, przerażonych marynarzy hinduskich. Zrozumiał, że statek tonie. Zarówno on, jak i Colin Richardson pamiętają wyraźnie, że dzieci nie okazywały najmniejszej paniki i że słychać było tylko małego chłopca szlochającego w ciemności; jego słabe kwilenie wypełniało nagłe chwile ciszy, gdy „City of Benares” przechylał się na burtę i pokład był osłonięty przed wichurą.

Jedna po drugiej spuszczano na wodę łodzie ratunkowe — zadanie wyjątkowo trudne i niebezpieczne, gdyż statek kołysał się w smolistej ciemności na olbrzymich sztormowych falach. Część łodzi natychmiast się wywróciła, a ich pasażerowie wpadli do morza i utonęli. Inne łodzie porwał wiatr. Jeszcze inne podeszły do drabinek sznurowych zrzuconych z pokładu; po drabinkach schodziły kobiety i dzieci, lecz na dole okazywało się często, że łodzie odpłynęły. Wiele kobiet nie miało już sił wspiąć się z powrotem na pokład: wisały jakiś czas na drabinkach, uderzając o burtę statku, na przemian pogrążając się w wodzie i wylatując wysoko do góry, gdy tonący liniowiec kołysał się martwo na ogromnych falach, aż wreszcie ich rozpaczliwie zaciśnięte palce rozwierały się i rozszalały żywioł pochłaniał kolejne ofiary.

Inne kobiety brały dzieci na ręce i skakały prosto do morza w stronę miejsc, gdzie w mroku majaczyły tratwy wyrzucone za burtę. Nielicznym, bardzo nielicznym, udało się na nie wdrapać. Leżały na nich — bezradne, chłostane wiatrem, śniegiem i falami, nie mogąc nawet unieść głów — lecz większość nie zdołała wypatrzeć tratw w nieprzeniknionym mroku, gdyż wysoka fala ograniczyła widoczność zaledwie do kilku metrów, lub nawet jeśli je wypatrzyły, tratwy odpłynęły w ciemność, porwane przez wichurę.

„City of Benares” poszedł na dno zaledwie dziesięć

158

minut po ataku torpedowym i można się zdumiewać, iż uratowano aż tylu pasażerów. Relacje świadków mówią o bezprzykładnym bohaterstwie wielu ludzi. Marynarze skakali do morza, by odwracać łodzie dryfujące do góry dnem. Inni pozostali aż do końca na śliskim pokładzie, usiłując odczepiać tratwy i spuszczać szalupy. Wielu kontynuowało wysiłki aż do zatonięcia statku i zginęło razem z nim.

Prawie wszyscy członkowie załogi i pasażerowie myśleli tylko o ratowaniu dzieci. Kapitan poniósł śmierć, poszukując ich pod pokładem, podobnie jak pułkownik Baldwin--Webb, poseł do parlamentu z okręgu Wrekin w hrabstwie Shropshire, przez cały czas z niewzruszonym spokojem przeprowadzający dzieci z kabin do szalup. Zginął również opiekun Colina, pan Raskay, który oddał kobiecie z dzieckiem własne miejsce w łodzi, szedł z powrotem pod pokład, wyprowadził z płonących kabin kolejne kobiety i dzieci, a później skoczył do morza — nie po to, by ratować własne życie, lecz tonące dzieci. Nie wiadomo, jak ani gdzie zginął, lecz było to nieuniknione. Raskay był Węgrem, ale różnice narodowe czy religijne nic dla niego nie znaczyły, bo kierował nim wyłącznie bezinteresowny humanitaryzm.

Podoficer zawiadujący sterownią również zginął ratując dzieci. Wypełnił szalupę kobietami i dziećmi, pozostawił je pod opieką innego marynarza, wdrapał się z powrotem na pokład i nikt go

więcej nie widział. A oficjalni wychowawcy dzieci dowiedli, iż zasłużyli na pokładane w nich zaufanie: przeżyło tylko troje.

Była wśród nich niejaka pani Towns. Przez dłuższy czas doprowadzała dzieci do łodzi, po czym odstąpiła komuś swoje miejsce i skoczyła do morza — a nigdy w życiu nie pływała. Dotarła jakoś do przewróconej szalupy i uczepiła się jej wraz z piętnastoma innymi rozbitkami, głównie dziećmi. Podczas nie kończącej się nocy większość z nich po kolei utonęła, skostniawszy z zimna w szalejącej zamieci. Kiedy zaświtał poranek, pozostała już tylko pani Towns i dwie małe dziewczynki. Wszyscy troje przeżyli.

Colin Richardson i Kenneth Sparks mieli więcej szczęś-

159

cia — odpłynęli w szalupach. Colin pamięta wyraźnie moment zatonięcia „City of Benares”. Tuż przed pójściem na dno w kadłubie statku wzrosło gwałtownie ciśnienie powietrza i zaczęły pękać z hukiem drzwi oraz wentylatory; Colinowi stoi do dziś przed oczami widok męzczyzny wyrzuconego na zewnątrz przez drzwi wyrwane z zawiasów.

Utkwił mu także w pamięci dziwaczny widok morza upstrzonego czerwonymi lampkami kamizelek ratunkowych, a ponadto twarze ludzi, którzy podpływali do przeładowanej szalupy błagając, by ich zabrać. Dowiedziawszy się, że nie ma już miejsca, odpływali w milczeniu w poszukiwaniu dryfujących szczątków, których mogliby się uczepić, choć większość zdawała sobie sprawę, że bez łodzi ani tratwy niechybnie zamarzną. Colin pamięta również kilku oszalałych ze strachu, którzy siłą wgramolili się do szalupy, prawie ją zatapiając.

„Noc była koszmarna — wspomina Colin Richardson. — Łódką miotaly sztormowe fale; wiał lodowaty wiatr i padał śnieg z deszczem. Usiłowaliśmy śpiewać słabymi głosami, aby podtrzymać się na duchu, lecz nie trwało to długo, bo gdy tylko otwieraliśmy usta, wypełniała je słona woda. Zrezygnowani zamilkliśmy, skupiając całą uwagę na tym, by nie wypaść za burtę”.

A było to rzeczywiście niezwykle trudne. Szalupa Colina nabrała wody i nie zatoneła wyłącznie dzięki hermetycznym pływakom. Wszyscy pasażerowie siedzieli po pas w wodzie — malcy tacy jak Colin nawet po pierś. Nieustannie zalewały ich fale, toteż musieli trzymać się rozpaczliwie burt i ławek, by fale nie zmyły ich do morza. W sytuacji Colina, który nie sięgał nogami dna łodzi, szansę niepuszczenia ławki i przeżycia były doprawdy znikome. Ale Colin trzymał się mocno i przeżył.

Jednakże wielu ludzi nie miało tyle szczęścia. Pasażerowie szalupy umierali jeden po drugim — z zimna, utopiwszy się na swoich miejscach, wskutek morderczych kurczy, które powodowały, że słabły im ręce, po czym fale porywały ich za burtę, gdzie znajdowali ukojenie w prędkiej śmierci przez utonięcie.

160

Najpierw umarli po kolei hinduscy marynarze, w sumie dziesięciu: przyzwyczajeni do tropikalnego i subtropikalnego upału, nie wytrzymali straszliwego zimna. Później zaczęli umierać biali członkowie

załogi oraz niektóre kobiety i dzieci: ich serca przestały bić w lodowatej wodzie. Jeden z mężczyzn oszalał i wyskoczył do morza. Stara pielęgniarka okrętowa umarła w objęciach Colina, który długo trzymał na piersiach jej głowę, pocieszając ją bez końca, że nadpływa już statek ratowniczy. (Pan Richardson przemilczał w trakcie wywiadu fakt, iż otrzymał pochwałę królewską za męstwo okazane owej nocy w szalupie — z pewnością jako jeden z najmłodszych ludzi, którym przypadł kiedykolwiek w udziale ten zaszczyt).

Zaświtał poranek i morze uspokoiło się nieco, choć panowało ciągle przenikliwe zimno. Rozbitkowie wciąż umierali jeden po drugim, lecz Colin Richardson twierdzi, że najbardziej pamiętne wspomnienie tego dnia to wywrócona łódź ratunkowa z uczezionymi pięcioma mężczyznami. „Gdyśmy ich zauważyli, machali do nas radośnie rękami, lecz w ciągu dnia po kolei słabli, odpadali od łodzi i tonęli. Pierwszy, drugi, trzeci, czwarty, piąty...”

Ratunek nadszedł o czwartej po południu, gdy szalupę dostrzegł niszczyciel „Hurricane”. Po wyłożonej za burtę ładunkowej siatce ochronnej wdrapała się o własnych siłach tylko jedna osoba, dwudziestopięcioletni Angus MacDo-nald, cieśla okrętowy dowodzący łodzią: nie ulega wątpliwości, że wszyscy uratowani rozbitkowie zawdzięczają życie jego wspianiałym umiejętnościom żeglarskim. Wszyscy uratowani... dziesięciu spośród czterdziestu.

Przygody Kennetha Sparksa dziwnie się różnią od przygód Colina Richardsona. Kenneth również trafił do zatłoczonej łodzi — płynęło nią co najmniej czterdzieści sześć osób — jednakże w odróżnieniu od Colina nie spędził na pełnym morzu osiemnastu godzin, tylko osiem dni i nocy. Pomimo złych warunków panujących w owym czasie na Atlantyku wszyscy jakimś cudem przeżyli.

Różna liczba uratowanych może się wydawać niepojęta, lecz trzeba wziąć pod uwagę, iż szalupa Kennetha Sparksa

11 Bezkresne... 161

pozostała względnie sucha i że pasażerowie nie musieli siedzieć nieruchomo po pas w wodzie. Dzielili się solidarnie odzieżą i tulili do siebie dla rozgrzewki, toteż przeżyli nawet chłodne noce na środku Atlantyku: rozbitek jest skazany na śmierć tylko wtedy, gdy wpadnie do lodowatego morza.

Ich szalupa miała ponadto pewną ogromną zaletę — napęd. Łódź Colina Richardsona błyskawicznie straciła wiosła, lecz w łodzi Kennetha nie było wiosła, które można by stracić. Wyposażono ją zamiast tego w śrubę obracaną ręcznie za pomocą dźwigni umieszczonych między ławkami i połączonych z długim wałem na dnie łodzi. Dowódca szalupy, trzeci oficer Purvis, mógł dzięki temu sztormować, a pasażerowie rozgrzewali się przy dźwigniach nawet w najchłodniejsze noce.

Pasażerowie oczywiście cierpieli — cierpieli okrutnie. Przez cały czas kąsało ich dotkliwe zimno — Kenneth spędził później dwa miesiące w szpitalu — a na dodatek omdlewały im ze zmęczenia ręce, którymi trzymali się ławek na wzburzonym morzu. Mieli żywność i wodę, lecz w niedostatecznej ilości: stale towarzyszyły im głód, pragnienie i niewyspanie. Kenneth Sparks jest przekonany, że on i pięcioro pozostałych dzieci zawdzięczają życie niejkiej pannie Cornish, wychowawczyni nagrodzonej później za odwagę: przez cały czas rozcierała ona dzieciom dłonie i stopy, by podtrzymać krążenie krwi, gimnastykowała się z nimi dla rozgrzewki i opowiadała niezliczone bajki,

aby nie pamiętały o śmiertelnym niebezpieczeństwie. O sukcesie jej wysiłków świadczy najlepiej samo to, iż wedle relacji Kennetha żadne z dzieci nie straciło ani na moment nadziei na ratunek. I uratowano je w końcu: szalupę dostrzegł samolot patrolowy, po czym wróciły bezpiecznie do Szkocji na pokładzie niszczyciela.

Tak oto wyglądają żałosne dzieje „City of Benares”, z pewnością jeden z najtragiczniejszych epizodów drugiej wojny światowej na morzu. Można domniemywać, iż nawet najbardziej bezwzględny dowódca U-boota nie zdecydowałby się storpedować „City of Benares”, gdyby wiedział, że

162

na statku płynie setka dzieci, lecz takie spekulacje nie stanowią żadnego pocieszenia ani nie czynią owej historii mniej koszmarną.

Jest ona koszmarna, ale nie pozbawiona wielkości i patosu. Oprócz Colina, Kennetha i jego pięciu towarzyszy z łodzi, ocalało tylko dwanaścioro dzieci. Żałośnie mało. Lecz aby uratować ową żałosną garstkę, wielu dorosłych bez wahania poświęciło życie.

Kim był na przykład mężczyzna, który odholował na bok jedną z tratw, gdy groziło jej wessanie pod wodę przez tonący statek, przesadził dzieci na szalupę ratunkową, odholował drugą tratwę z kobietą i czwórką dzieci, po czym znów zawrócił w mrok i zginął?

Nie poznamy nigdy jego nazwiska, lecz nie ma to żadnego znaczenia. Wiemy tylko, że oddał życie, by ratować innych, nie dbając o nagrody ani zaszczyty. Ów bezimienny, anonimowy bohater pozostanie na zawsze symbolem ducha ożywiającego „City of Benares”.

ZŁOTY ZEGAREK

Złoty zegarek naszego kapitana stanowił dumę jego życia. Był to masywny zegarek kieszonkowy o średnicy co najmniej siedmiu i pół centymetra; kopertę, wykonaną z litego złota, pokrywał niezmiernie skomplikowany rzeźbiony deseń cudownej piękności, dewizka zaś była tak gruba i długa, że w jej rozmiary nie uwierzy nikt, kto nie widział jej na własne oczy. Ją również zrobiono ze złota (lecz czyż trzeba to dodawać?). Ktokolwiek ośmielał się w to wątpić, otrzymywał zegarek do ręki wraz z chłodnym poleceniem, aby sam obejrzał stemple probiercze wybite na każdym ogniwie.

Wymienione uprzednio cnoty nie wyczerpywały zalet zegarka — kapitan utrzymywał, iż jest on absolutnie wodoszczelny. Kilkakrotnie namawialiśmy go, by tego dowiódł, zanurzając przedmiot dyskusji w miednicy z wodą, jednakże odpowiedź, wypowiedziana głęboko urażonym tonem, brzmiała za każdym razem tak samo: skoro nie dajemy wiary jego słowom, to nie zamierza się poniżyć demonstrowaniem ich prawdziwości. Budziło to w nas podejrzenie, że dowódca, podobnie jak my, ma pewne wątpliwości, czy zegarek istotnie potrafi się oprzeć działaniu wody. Orientowaliśmy się zresztą, iż jest to bardzo, bardzo czuły punkt kapitana — z całego serca pragnął udowodnić, iż zegarek jest naprawdę wodoszczelny, choć nie miał odwagi przeprowadzić rozstrzygającego

Cenny chronometr pozostawał z reguły poza zasięgiem wzroku (i palców) plebsu, umieszczony w etui, które spoczywało z kolei zamknięte na klucz w szufladzie w kabinie dowódcy. Tego dnia jednak znajdował się w kieszonce kamizelki, gdy tymczasem dewizka, wskutek swojej wyjątkowej długości, prawie otaczała wydatny brzuch kapitana. Kamizelki nosi się do białych spodni niezmiernie rzadko i krążyły złośliwe plotki, iż kapitan kazał ją sobie specjalnie uszyć, by móc popisywać się z zegarkiem wraz z przyległościami. Jakakolwiek była prawda, stał oto przed nami nasz dowódca z dobrodusznym uśmiechem na twarzy i ukochanym chronometrem pół metra niżej — w owo skwarne czerwcowe popołudnie zamierzał popłynąć ostatni raz na ląd na spotkanie ze swoim agentem w Basrze.

Kiedy zaledwie dwie godziny później wrócił, a jego szalupa prześlizgnęła się między kadłubami wyładowanych daktylami barek otaczających nasz statek, zakotwiczony pośrodku rzeki, dobroduszny wyraz twarzy zniknął. Zniknął również zegarek, a nasz domysł, iż oba fakty są ze sobą powiązane, okazał się słuszny. Troskliwie pomógłszy spur-purowiałemu, spoconemu kapitanowi wspiąć się na pokład, czekaliśmy cierpliwie na wyjaśnienie.

Z początku bełkotał niezrozumiale z wściekłości, a ponieważ widać było, że jego ciśnienie krwi przekroczyło znacznie normę, lękaliśmy się, iż dostanie ataku apopleksji. Na szczęście odzyskał w końcu mowę i mógł dać choćby częściowy upust nagromadzonym emocjom. Był pełen gorycz. Posługiwał się ponadto szokującymi wyrażeniami, lecz musieliśmy przyznać, iż są one całkowicie usprawiedliwione.

Najwyraźniej wracał spokojnie od agenta na statek, nie czując do nikogo żadnej niechęci, choć gdy przechodził przez zatłoczony bazar, strzegł rozsądnie zegarka i portfela. Opuściwszy targowisko, dał spokój ostrożnościom, uważając je za zbyt liczne, i koło wejścia do portu musiał się przepchnąć przez grupkę żeglarzy arabskich, których w swojej pożałowania godnej naiwności uznał za równie uczciwych jak on sam. (W tym miejscu opowiadania jego gorycz

nabrała szczególnej głębi). Raptem popchnięto go gwałtownie od tyłu, a gdy się odwrócił, by upomnieć niegrzecznego tubylca, nie poczuł, że wyjęto mu z kieszeni zegarek wraz z dewizką. Zrobiono to z taką zręcznością i fachowością świadczącą o długich, mozolnych ćwiczeniach, że zorientował się, iż zegarek zniknął, dopiero gdy zamierzał ruszyć w dalszą drogę.

W tym punkcie relacji ku naszemu przerażeniu znów utracił mowę i jego rychły zgon wydał się nam nie tylko prawdopodobny, lecz pewny. Imponującym wysiłkiem woli odzyskał jednak panowanie nad sobą i podjął przerwana opowieść. Choć nie zauważył rzeczywistego sprawcy kradzieży, który z godną podziwu roztropnością i zręcznością ulotnił się jak kamfora, zdawał sobie sprawę, iż został potrącony przez jego współnika, toteż ścigał tegoż współnika przez blisko kilometr, nim Arab nie wymknął mu się wreszcie na zatłoczonej ulicy. Pogoń ta, jak się domyśliliśmy, tłumaczyła rumieńce kapitana i kroplisty pot na jego obliczu.

Następnie, znów utraciwszy na chwilę zdolność składowego wypowiedziania się, dowódca jął snuć marzenia o zemście, mamrocząc na przemian: „Mój zegarek!” i „A to łotr!” Pierwsze z owych słów wymawiał ze wzruszającym żalem, drugie zaś poprzedzał kilkoma wysoce obrazowymi przymiotnikami, przepojonymi wyjątkową głębią uczuć.

Po upływie trzydziestu godzin jego święte oburzenie nie zmniejszyło się ani na jotę, ale wspominając swoje żalosne przygody z zeszłego popołudnia posługiwał się już językiem rzeczowym, choć mocnym. Wieczorem poprzedniego dnia załadowaliśmy na statek ostatnią skrzynię daktyli i o świcie, gdy na wschodzie załśnił szary brzask zwiastujący kolejny skwarny dzień, z ulgą opuściliśmy smrodliwy port w Basrze. Wyszliśmy już na wody Zatoki Perskiej i zmierzaliśmy spokojnie na południowy wschód. Była upalna, ciemna noc, której nie rozjaśniały chłodne, nieskończenie odległe punkciki gwiazd świecących na bezkسیężycowym niebie.

169

Kapitan, którego rozstrojone nerwy najwyraźniej nie pozwoliły mu odnaleźć ukojenia w błogosławionych objęciach Morfeusza, przybył chwilę temu na mostek i spacerował po nim bez przerwy tam i z powrotem, przywodząc nieodparcie na myśl tygrysa w klatce. Przez cały czas opowiadał nam z mrożącymi krew w żyłach szczegółami, co uczyniłby z obecnym posiadaczem zegarka, gdyby wpadł mu on szczęśliwie w ręce. Ciemnoskóry sternik, Hindus, onieśmielony obecnością dowódcy, zerkał gorliwie na kompas, gdy tymczasem majtek stojący na oku wspominał rodzinną wioskę nie opodal Bombaju lub też zapadł w słodki sen.

Ostatnia hipoteza jest, rzecz jasna, czystym domysłem, lecz z pewnością nie odbiega zbytnio od prawdy, albowiem wachtowy spostrzegł płynącą prosto na nas arabską jedno-masztową łódź żaglową, dopiero gdy rozległ się głośny trzask pękającego drewna i huragan dzikich okrzyków. Stalowy dziób naszego frachtowca rozbił nieszczęsną łódź na kawałki.

— Tylko mi nie mówcie, że wpadliśmy na jeszcze jednego przekłętego Araba! — jęknął kapitan (takie kolizje są zadziwiająco częste), po czym wydał komendę: „Maszyny stop!” i ryknął, by jak najszybciej spuszczone szalupę ratunkową. Rozkaz wykonano i po kilku minutach szalupa wróciła z trzęsącą się, przemoczoną załogą zatopionej łodzi. Kiedy rozbitkowie mieli wejść na statek, kapitan udał się z obowiązku na pokład, by ich obejrzeć.

Po chybotliwej drabince sznurowej wspięła się pierwsza pechowa ofiara zderzenia (nie wiedziała ona jeszcze, jak wielki jest jej pech), gdy nagle kapitan rozdziawił ze zdumienia usta i zapatrzył się w nią jak zahipnotyzowany.

— Oto właśnie džentelmen, którego wczoraj goniłem! — zawołał z tryumfem (słowa džentelmen, jak łatwo się domyślić, użył w znaczeniu ironicznym), po czym wbił wybałuszone oczy w następną zjawę, która przechodziła akurat przez reling. Na wyraźnie brudnej szyi drugiego „dżentelmena” wisiała, sięgając pępka, ozdoba zupełnie nie pasująca do ubogiego Araba — ni mniej, ni więcej, tylko

170

skradziony zegarek należący ongiś do kapitana i cudownie odzyskany dzięki żartobliwemu kaprysowi fortuny.

Z zapartym tchem i szczerym współczuciem w sercach czekaliśmy, aż rozpęta się piekło, a dowódca spełni swoje wielokrotnie powtarzane, krwiożercze obietnice; jednym słowem, spodziewaliśmy się natychmiastowego i całkowitego unicestwienia Arabów (w sumie czterech), spoglądających nań z nieopisaną trwogą, której bynajmniej nie ukrywali.

Ku naszemu ogromnemu zdumieniu i, warto dodać, uldze, oczekiwana masakra nie nastąpiła. Kapitan podszedł spokojnie do skulonego, dygocącego złodzieja, zdjął mu pieśczośliwym gestem zegarek z szyi i dziwnie łagodnym tonem, w którym zabrzmiała, jak się zdawało, ledwo skrywana nuta tryumfu, powiedział po prostu:

— Weźcie ich pod pokład i dajcie im coś ciepłego do zjedzenia; rano przekazemy ich policji w Bahrajnie.

Ośłupieliśmy. Zatkąło nas. Zawładnęło nami bezgraniczne, totalne zdumienie. Nasze skromne zdolności pojmwania stanęły wobec zbyt trudnej zagadki. Skąd ta niewiarygodna zmiana frontu?! — pytaliśmy się ze zdziwieniem. Nasza ciekawość została wnet zaspokojona.

Kapitan obrócił się z impetem w naszą stronę, uniósł zegarek nad głowę i zawołał:

— Widzicie?! E... to znaczy, słyszycie?! O tak, słyszeliśmy. Równie donośnego tykania nie powstydziliby się nawet budzik.

— Wodoszczelny! — zawołał tryumfalnie kapitan. — Wodoszczelny, przekłęci niedowiarkowie! Wo-do-szczel--ny!!!

Była to, jak sądzę, najszczęśliwsza chwila jego życia.

' - >-- » ;

,

„ -

·" -;-

;

? :-

- '- K

Zapadła noc i na autostradzie A1, łączącej Anglię ze Szkocją, panował bardzo mały ruch. Od czasu do czasu z mroku wyłaniała się ogromna ciężarówka: uprzejme mrugnięcie światłami, uniesienie ręki, głośny warkot dies-la — i droga stawała się jeszcze bardziej pusta niż przedtem. Pozostawał tylko kojący szum opon, czarna wstęga autostrady i dziwnie hipnotyczne światła jaguara przeszywające ciemność.

Samotność i sen, sen i samotność. Dwaj wrogowie nie odstępujący nocą kierowcy — pierwszy powoduje mocniejsze naciskanie pedału gazu, drugi zaś, nieruchomy i zawsze czujny, czeka tylko na okazję, by się wśliznąć za koło i przejąć kontrolę nad pojazdem. Dobrze ich znałem i lękałem się ich.

Lecz nie towarzyszyli mi tej nocy. Nie było dla nich miejsca. Nie przy tylu pasażerach. Koło mnie siedziała Stella, Stella o roześmianych oczach i smutnym sercu, która zginęła w niemieckim obozie koncentracyjnym. Z tyłu pólleżał playboy Nicky, a obok niego siedział Passiere, który nie wrócił nigdy w rodzinne strony, do słonecznych winnic Sisteron. Samotność i sen nie miały się gdzie zmieścić? Ba, gdy do wozu wgramolił się mechanik Taffy, równie gderliwy jak zawsze, i wiceadmirał Starr z krzaczastymi brwiami, zaczęło brakować miejsca dla mnie!

Zerknąłem na zegar na desce rozdzielczej. Druga w nocy.

175

Dziewięć godzin, odkąd opuściłem Iiwerness, i tylko jeden krótki przystanek na stacji benzynowej. Zdałem sobie sprawę, że jestem piekielnie głodny.

Kilka kilometrów dalej w gęstej mżawce mrugał jaskrawy neon. Restauracja dla kierowców. Zjechałem z autostrady, zaparkowałem jaguara koło rzędu ogromnych ciężarówek i wszedłem kulejąc do środka.

Lokal był jasno oświetlony, hałaśliwy, wesoły, w połowie wypełniony ludźmi. Wziąłem tacę z jajecznicą na boczku i poszedłem do wolnego stolika pod oknem.

Zakończywszy posiłek, zapaliłem papierosa i gapiłem się bezmyślnie na zacinający deszcz. Od czasu do czasu rozlegał się warkot i szum, gdy obok przejeżdżała ciężarówka albo nocny autokar.

Autostrada łącząca Anglię ze Szkocją. Preludium, wstęp do najważniejszych etapów mojego życia — długiego włoskiego lata na jachcie ojca, studiów prawniczych w Oksfordzie, koszar Królewskiej Marynarki Wojennej w Ports-mouth. W tamtych czasach zawsze towarzyszyła mi niepewność. Podobnie jak teraz. Ale wtedy było też podniecenie, oczekiwanie. A tym razem tylko wątpliwości, zdziwienie, złe przeczucia i skryty gniew.

Znów wyjąłem z kieszeni depeszę Nicky'ego:

TYLKO DOBRZY LUDZIE UMIERAJĄ MŁODO STOP ALLELUJA STOP DIABEŁ DBA O
SWOICH STOP OBECNIE ODNOSZĘ SUKCESY JAKO NAFCIARZ STOP MIESZKAM W SA-
VOYU Z RESZTĄ MILIONERÓW STOP RRR

NICKY

Schowałem telegram do kieszeni. RRR. Szyfr używany w służbach specjalnych: „Gdzie się spotkamy?” Oddepe-szowałem: SAYOY SIÓDMA WIECZÓR ŚRODA.

Ciągle nie miałem pojęcia, co mnie do tego skłoniło. Po prostu musiałem odpowiedzieć. Była to jedyna nie zakończona sprawa w moim życiu i trzeba było ją wreszcie rozstrzygnąć. Męstwo, strach, ciekawość, gniew nie odgrywały żadnej roli. Nie miałem wyboru, to wszystko.

Uregulowałem należność, wgramoliłem się do jaguara,

176

wyjechałem na autostradę, przycisnąłem pedał gazu i ruszyłem na południe.

Miałem mętlik w głowie. Powiedzonka na temat diabła „diabeł dba o swoich” — Nicky nauczył się ode mnie: to rozumiałem. Był świadkiem płomienistej erupcji stalowych odłamków, gdy bomba ślizgowa heinkela trafiła prosto w maszynownię F149. To cud, że przeżyłem, jak twierdził chirurg — ale z ręcznie zoperował moją okaleczoną nogę i poszarpane ramię.

Lecz nie mogłem zrozumieć reszty. Depesza była zbyt przyjazna. Stanowczo zbyt przyjazna jak na człowieka, który, gdy się widzieliśmy po raz ostatni, pięć minut przed wybuchem, stał na pustej plaży w Toskanii, a ja trzymałem go na muszce swojego służbowego colta. Dobrze go pamiętałem — pamiętałem, jak z jego oczu uchodzi gniew, pamiętałem niedowierzanie, zdumienie, wreszcie nieprzeniknioną, kamienną maskę. Usiłowałem go nienawidzić, a ponieważ nic z tego nie wyszło, próbowałem nie nienawidzić samego siebie. To także się nie udało. I usłyszałem, jak mówi spokojnym, prawie konwersacyjnym tonem: „Pamiętaj, Mac, spotkamy się jeszcze któregoś dnia”.

Westchnąłem. Z początku wszystko wyglądało zupełnie inaczej. Pstryknąłem przełącznikiem na desce rozdzielczej. Druga czterdzieści pięć. Trzysta pięćdziesiąt kilometrów do Londynu. Docisnąłem lekko pedał gazu.

Malta, rok tysiąc dziewięćset czterdziesty trzeci — Wyspa Joannitów, wyspa Wiary, Nadziei i Miłosierdzia — wątlej trójcy usiłującej odeprzeć wściekłe ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa. Malta. Żałośnie zrujnowana stouca' f'a Valetta, i port, gdzie kotwiczyły nieliczne frachtowce* którym udało się tu przedrzeć, kilka brawurowych sta^iaczy mi" ro*~ wijających ponad czterdzieści węzłów, zbi< > rnikowce "Otylii łodzi podwodnych, nieśmiertelny „Ohio”

Ale tego wiosennego ranka nie myśl^° sie °_w° Jnie-Kiedy wchodziłem do Admiralicji, panował sP°k°J 1 świat był skąpany w słońcu.

Bezkresne..

177

— Porucznik McIndoe do admirała Starra? — powtórzył podoficer dyżurny. — Prosto korytarzem, pierwsze drzwi po lewej, panie poruczniku. Pan admirał jest sam.

Zastukałem i wszedłem do środka. W dużej nagiej sali z żaluzjami w oknach i mapami na ścianach przykuwała całkowicie uwagę potężna postać siedząca za stołem. Wiceadmirał Starr, ważący co najmniej sto dwadzieścia kilogramów, czerwonogęby i siwowłosa, był postacią legendarną. Miał wygląd poczciwego farmera, umysł ostry jak brzytwa i głęboko zakorzenioną niechęć do ludzi marnujących czas albo słowa.

Schował dokumenty do teczki i skinął ręką, abym usiadł.

— Dzień dobry, McIndoe. Instrukcje wykonane? — spytał.

— Co do joty, panie admirale — odpowiedziałem służ-biście. — Z kutra F149 usunięto bomby głębinowe. Zamontowano dodatkowe zbiorniki paliwa, a wczoraj również urządzenia nadawczo-odbiorcze o bliskim i dalekim zasięgu. Okręt jest zaprowiantowany i gotów do wyjścia w morze.

Starr skinął z zadowoleniem głową.

— A pańska załoga, poruczniku?

— Sami najlepsi ludzie, panie admirale. Doświadczeni, całkowicie wypróbowani.

— W porządku. — Wstał. — Dziś wieczorem skontaktuje się pan z Ravallem i otrzyma od niego ostateczne instrukcje.

— Z Ravallem, panie admirale?

— Z majorem Ravallo, oficerem armii amerykańskiej. To wybitny agent służb specjalnych, z którym znakomicie nam się współpracuje. Będzie odtąd pańskim bezpośrednim przełożonym.

Poczułem się nieco dotknięty.

— Czy mam rozumieć, panie admirale...

— To rozkaz — uciął twardo Starr. — Zresztą Ravallo przyjmie pana z otwartymi ramionami — zaśmiał się. — Kiedy wracał niedawno z Sycylii, musiał przepłynąć ostatnie dwie mile w pław. Był cholernie wściekły.

— Rozumiem, panie admirale. Czy spotkam się z nim tutaj?

178

Admirał Starr odkaszlnął.

— Hm, niezupełnie. Major Ravallo to Amerykanin — powiedział to takim tonem, jakby ów fakt wszystko tłumaczył — i nie podlega naszym regulaminom. Spotka się pan z nim o szóstej w barze „Triannon”.

— Wypij jeszcze jednego, Mac! — zachęcał mnie przyjaźnie Nicky Ravallo. — Dziś w nocy

będziesz jeszcze marzył o szklaneczce whisky!

Doszedłem do wniosku, że major Ravallo zrobiłby wspaniałą karierę w Hollywood. Ze swoimi kruczoczarnymi, zmierzwionymi włosami, błękitnymi oczyma otoczonymi siecią drobnych zmarszczek, olśniewająco białymi zębami i dziwnym mundurem stanowiącym zlepek różnych ubiorów i zaprojektowanym najwyraźniej przez siebie samego, wyglądał jak urodzony aktor mogący z łatwością przeistoczyć się w pirata z Morza Karaibskiego albo d'Artagnana. Ja jednak miałem wrażenie, iż dzielny major traktuje wojnę stanowczo zbyt lekko, a ponadto wciąż nie mogłem przeboleć serii niesłychanych afrontów: oddano mnie pod komendę Jankesa, ten zaś z uśmiechem na ustach odmówił podania jakichkolwiek szczegółów operacji przed wypłynięciem w morze.

— Nie, dziękuję — odpowiedziałem sztywno. — Nie zdarzyło mi się jeszcze pompować w siebie alkoholu przed akcją, a i teraz nie czuję takiej potrzeby.

Zdawałem sobie sprawę, że jestem trochę zbyt złośliwy.

— Jak sobie życzysz, Szkociku. — Ravallo nie tylko się nie obraził, lecz zachowywał się wręcz jowialnie. — Starr twierdzi, że znasz świetnie wybrzeże Włoch, mówisz jak rodowity makaroniarz, a na dodatek jesteś jednym z najlepszych dowódców kutrów w tych stronach. To wszystko, czego mi trzeba. Chodźmy.

W milczeniu szliśmy między pobielanymi domami w stronę portu i w milczeniu zjechaliśmy w gęstniejącym mroku budzącą zawrót głowy otwartą windą umieszczoną na pionowej ścianie skalnej. Na dole wynajęliśmy łódź

179

wiosłową i popłynęliśmy do kutra motorowego F149, cumującego aż przy potoku Angelo.

Na pokładzie przedstawiłem Amerykaninowi załogę — Taffy'ego, Passiere'a, Hillyarda, Johnsona, Higginsa i Wil-sona, mojego zastępcę. Wydawało się, że zrobili na sobie wzajemnie korzystne wrażenie, choć gdy Ravallo oświadczył radośnie: „Zwracajcie się do mnie po prostu Nicky, chłopcy!”, niezbyt przypadło mi to do smaku. Wkrótce mogli zacząć nazywać mnie „Sammy” i co wtedy?

— Kim jest ten Passiere? — spytał Ravallo, gdy znów zostaliśmy sami. — To nieangielskie nazwisko.

— A Ravallo? — zagadnąłem. , , Roześmiał się.

— Touche. Ale kto to taki? — dopytywał się.

— Wolny Francuz, zwolennik de Gaulle'a — wyjaśniłem. — Po naszej stronie walczą ich tysiące, większość na własnych okrętach. Uciekł z terytorium Yichy, zdobył francuski Croix de Guerre i jest chyba najlepszym radiotelegrafistą, jakiego znam. Mam nadzieję, że nie przeszkadza ci udział osób nie będących poddanymi brytyjskimi? — spytałem słodkim tonem.

— Jeszcze raz przepraszam! — znów się roześmiał. — Chyba na to zasłużyłem.

Zmierzył dłonią swoje kruczoczarne włosy i uśmiechnął się tajemniczo.

Po raz pierwszy odwzajemniłem jego uśmiech.

W godzinę później kuter wyszedł z portu. Ravallo dotrzymywał mi towarzystwa w sterówce; siedział na składanym stołeczku i palił w milczeniu papierosa.

— Płyniemy na Sycylię, Mac — odezwał się nagle. — Spotkanie ma nastąpić dziś o północy, dwie mile na północny zachód od przylądka Passero. W porządku?

Zajrzałem bez słowa do map i tablic nawigacyjnych.

— Pół naprzód — rozkazałem Wilsonowi. — Kurs zero-pięć-zero. Wachtę pełnią Hillyard i Johnson. Wszystko jasne?

180

— Aye, aye, sir.

Ravallo zerwał się z miejsca.

— Hej, co to znaczy! — spytał ostro. — Pół naprzód?! Posłuchaj, Mac, musimy przybyć na miejsce punktualnie co do minuty! O północy, Szkociku, o północy, nie jutro rano! Jak wracałem ostatnio z Sycylii, zajęło to czternaście godzin. W tym dwie wpław — dodał z goryczą.

Wilson i ja uśmiechnęliśmy się do siebie.

— Obawiam się, Wilson, że mamy na pokładzie niedowiarka — odezwałem się ze smutkiem. — Pójdę z majorem na dziób. Niech Taffy da całą naprzód, ale tylko na parę minut.

Pokaz trwał krótko i zakończył się całkowitym sukcesem. Wróciliśmy powoli na rufę i usiedliśmy na pokładzie, oparci o puste zasobniki po bombach głębinowych. Oszołomiony Ravallo zatopił się w myślach.

Skutki pokazu były prawie zawsze takie same. Widok wody uciekającej błyskawicznie do tyłu i olbrzymich fal tworzących się przed dziobem, straszliwa wibracja pokładu oraz piekielny ryk potężnych silników wprawiały nowicjuszy w osłupienie podobne do transu.

Pierwszy odezwał się Ravallo.

— Jeszcze raz przepraszam, Mac. — Na jego twarzy zapłonął entuzjazm. — Mój Boże, to chyba jedna z ostatnich rzeczy na ziemi mogąca dostarczyć prawdziwego dreszczu emocji! Ile wyciągaliśmy — czterdzieści pięć, pięćdziesiąt węzłów?

— Tajemnica wojskowa — odpowiedziałem z namaszczeniem. — Ale żarty na bok: chyba nie

musisz się obawiać, że zdoła nas doścignąć jakakolwiek jednostka na Morzu Śródziemnym. A teraz — czy mógłbym wreszcie się czegoś dowiedzieć, majorze?

— Nicky — poprawił mnie z roztargnieniem. — W porządku, Mac, sprawa przedstawia się następująco. Ta cała tajemniczość jak z powieści szpiegowskiej to nie zabawa, tylko konieczność. Wiesz, ilu agentów straciliśmy w tym roku we Włoszech? — spytał powoli. — Dwudziestu sześciu.

181

Mówił cichym, spokojnym głosem, lecz zaakcentował ostatnie słowa, uderzając lekko pięścią w pokład.

— Dwudziestu sześciu?! — zdziwiłem się. — Niemożliwe! — Żaden z nas nie wiedział wówczas, że Brytyjczycy stracili do tej pory dwukrotnie więcej ludzi w samej Holandii. Wszyscy zginęli.

Odniosłem wrażenie, że mnie nie słyszy.

— Kilku przez głupi przypadek — ciągnął. — Kilku wskutek wysp. A resztę... — Kiwnął dłonią w stronę dziobu. — Cóż, właśnie po to jest ten kuter.

Zamilkł na chwilę.

— Mów dalej — poprosiłem, gdyż zaczęło mnie to interesować.

— Mam na myśli niemieckie i włoskie stacje pelenga-cyjne — wyjaśnił. — Prawie wszyscy agenci przesyłają meldunki przez radio. Dysponują potężnymi urządzeniami nadawczo-odbiorczymi, które nieprzyjaciel łapie równie łatwo jak my. Kilka namiarów z różnych stron i koniec.

— Ale jeszcze nie rozumiem...

— Zaraz wyjaśnię. Pomysł polega na tym, by wyposażyć naszych ludzi w słabe nadajniki bliskiego zasięgu, co zmniejsza szansę wykrycia prawie do zera. Twój kuter podpłyne do brzegu — na odległość dwóch albo trzech mil — a później odbierze meldunki i dokona ich retransmisji do bazy. Do końca roku Starr zamierza wprowadzić do akcji sześć takich jednostek.

— Ach, zaczynam rozumieć! Powinienem wcześniej na to wpaść. To może się udać.

— Musi się udać — rzekł z naciskiem Ravallo. — Straciliśmy już zbyt wielu najlepszych ludzi.

Siedzieliśmy kilka minut w przyjaznym milczeniu, paląc ostatniego papierosa na pokładzie. W końcu Ravallo cisnął niedopałek za burtę i wstał sprężyć się.

— Mac? Odwróciłem głowę.

— Czy mógłbym obejrzeć radiokabinę?

— Naturalnie. Passiere je akurat kolację.

Odszedł. Siedziałem koło zasobników po bombach jeszcze przez parę minut, rozmyślając o tym, co powiedział, po czym zabrałem się do zaciemniania kutra.

Po kolacji wróciliśmy do sterówki. Przejąłem koło od Wilsona, który zszedł pod pokład. Morze przypominało gładką taflę jeziora, a noc była bezksiężycowa. Idealne warunki.

Spojrzałem na zegarek. Jedenasta. Żałowałem, że nie wolno palić.

— Co zrobimy po przyplłynięciu na miejsce, Nicky? — spytałem.

— Weźmiemy na pokład agenta — odparł krótko. — W okolicach Syrakuz robi się coraz goręcej.

— To twój przyjaciel?

— W pewnym sensie. W tej branży nikogo nie stać na przyjaźnie — rzekł cicho. — Zbyt smutno się kończą. A poza tym — dodał po chwili — ze Stellą wcale nie tak łatwo się zaprzyjaźnić.

— Stellą? — Zerknąłem nań kątem oka. — Chcesz powiedzieć...

— Tak, to kobieta. — Nicky stał się nagle lakoniczny. — Czemu nie? Jest w tym znakomita, a ponadto mniej ją podejrzewają. Zrzucano ją na spadochronie dwa miesiące temu.

Rozwazałem w myślach to, co usłyszałem.

— Mówi biegle po włosku, co?

— Nic dziwnego — uśmiechnął się Nicky. — Urodziła się w Livorno.

— Włoszka?! — skrzywiłem się z niesmakiem. — Cóż, mam nadzieję, że dobrze jej płacicie.

Podszedł do mnie dwoma długimi krokami i chwycił mocno za ramię.

— Uważaj, Szkociku! — rzekł stłumionym głosem. — Uważaj, co mówisz. To naturalizowana Amerykanka, tak samo jak ja.

Przekląłem się w duchu i łagodnie zdjąłem z ramienia jego dłoń.

— Wygląda na to, że tej nocy pobijemy rekord w liczbie przeprosin, Nicky — oświadczyłem z krzywym uśmiechem. — Powiedziałem coś cholernie głupiego. Zapomnij o tym, dobrze?

Czekaliśmy na wyznaczonym miejscu przez całą godzinę, dręczeni narastającym niepokojem. Widziałem, że Nicky martwi się i denerwuje, choć nie leżało to zupełnie w jego charakterze.

Tuż po pierwszej usłyszeliśmy gniewny warkot niewielkiej motorówki. Z mroku wyłonił się

czterometrowy ślizgacz z dwoma pasażerami; zatoczył zgrabny łuk i podpłynął do kutra. Lekki stukot burty o burtę, wyciągnięte ręce, szarpnięcie — motorówka błyskawicznie odpłynęła, a na pokładzie pozostała smukła kobieta w spodniach i wiatrówce, dygocąca mimo woli z zimna.

Może wskutek ulgi, a może gniewu Nicky mówił ochrypłym, głuchym głosem.

— Spóźniłaś się, i to całą cholerną godzinę! Ile razy mam ci powtarzać, że czekanie na nieprzyjacielskich wodach jest diabelnie niebezpieczne?! Musiałaś przypudrować swój śliczny nos, co?

— Przepraszam, Nicky — odpowiedziała pokornie. Miała miły, ciepły, matowy głos. — Johnny zauważył, że bak przecieka, i musiał zawrócić po...

— Cicho! — szepnąłem natarczywie.

— Do licha, Mac, już drugi raz... — zaczął gniewnie Nicky.

— Zamknij się i posłuchaj!

Tym razem oni także usłyszeli złowieszczy, przytłumiony skrzyp dulek owiniętych szmatami.

— Przeciekający bak, co?! — mruknąłem z goryczą. — Chcesz powiedzieć, że wrócił dać cynk swoim kumplom? Zabierz ją do mojej kabiny, Nicky, szybko!

Wyrwała mu się i chwyciła mnie za klapy munduru.

— Musicie jak najszybciej odpłynąć! — szepnęła. — Niemcy mają w porcie dwa ścigacze dzień i noc gotowe do wyjścia w morze, a do tego...

184

d— Zabierz ją pod pokład! — przerwałem, strząsając z siebie jej ręce. — Niech tam siedzi!

Nasza załoga była znakomicie wyszkolona. Kilka rozkazów wydanych przytłumionym głosem i kiedy po obydwu burtach wzbiły się łukiem w niebo race świetlne, kuter pędził już z szybkością blisko dwudziestu węzłów. Przy reflektorze stał Wilson, a reszta załogi obsługiwała karabiny maszynowe.

Od strony rufy nadpływały trzy niewielkie łodzie wiosłowe z trzema żołnierzami w każdej — Niemcami, jak przypuszczałem — ubranymi w kamizelki ratunkowe i uzbrojonymi po zęby. Już dawno nie spotkałem oddziałów abordażowych robiących równie złowrogię wrazenie. Ale powinienem łatwo sobie z nimi poradzić.

Zastopowałem na chwilę maszyny, otworzyłem okno sterówki, rozkazałem załodze się ukryć i poleciłem Taf-fy'emu dać całą naprzód. Następnie zawróciłem szerokim łukiem ku Niemcom.

W dwadzieścia sekund później było po wszystkim. Krótka salwa karabinowa — kilka kul trafiło w pancerne szyby sterówki, które pokryły się gwiazdami pęknięć — dwie tury tam i z powrotem przy

prędkości dwudziestu pięciu węzłów i wywrócone łodzie zniknęły z powierzchni morza. Zatrzymaliśmy się, wyłowiliśmy kilku przemoczonych żołnierzy —jeńcy byli zawsze mile widziani w dowództwie — po czym wzięliśmy kurs południowo-zachodni i popłynęliśmy z powrotem na Malnę.

Dopiero wówczas zdałem sobie sprawę, że w sterówce są Nicky i Stella.

— Zdaje się, że prosiłem cię o zaprowadzenie jej pod pokład?! — spytałem gniewnie.

— Daj spokój! — odpowiedział entuzjastycznie Nicky. — Nigdy bym sobie nie darował opuszczenia takiego widowiska!

— Proszę, nie kręćcie się tutaj — rzekłem chłodno. — W sterówce tylko mi przeszkadzacie. Higgins przyniesie wam kawę i kanapki.

Kiedy zszedłem do nich po półgodzinie, kawa i kanapki stały nie tknięte. Pierwszy raz miałem okazję przyrzeć się Stelli bliżej i nawet w ostrym świetle żarówki na suficie

185

widać było, że jest wyjątkowo ładna: miała śliczną owalną twarz, oliwkową cerę, kształtny mały nosek i jedwabiste kruczoczarne włosy, połyskliwe i lekko kręcone. Nie szpeciły jej nawet zaczerwienione oczy i ślady łez na policzkach.

— O Boże! — westchnąłem ze znużeniem. — Co się stało?

— Rozbieżność zdań w kwestiach zawodowych — odparł sucho Nicky. — Posłuchaj, Mac: musiało dojść do przecieku. W bazie to prawie niemożliwe, więc na pewno winna jest Stella. W ciągu ostatnich kilku dni popełniła jakiś błąd, to jasne.

— Nie popełniłam błędu, przysięgam, Nicky! — szepnęła ochryple. — Byłam naprawdę bardzo ostrożna, jak Boga kocham!

— Już dobrze, już dobrze, Stello — odpowiedział ze znużeniem Ravallo.

Nicky i ja wyszliśmy na pokład i oparliśmy się o nad-burcie. Po chwili zwróciłem głowę w jego stronę.

— Nicky?

— Tak?

— Nie podejrzewasz jej na serio, prawda? Odwrócił się powoli i spojrzał na mnie.

— Powiedz mi, Szkociku: czy jesteś naprawdę takim idiotą? — spytał chłodnym, nieprzyjaznym tonem. Nagle odwrócił się i odszedł.

Zostałem sam na sam ze swoimi myślami. A miałem o czym myśleć. ·>; ;<^; ·.>··.

— Uważasz, że admirał Starr coś z tego rozumie? — spytał Nicky.

Dopiłem benedyktynekę, odstawiłem powoli kieliszek i uśmiechnąłem się. Ośmiogodzinny sen bardzo poprawił nam humory.

— Trudno powiedzieć. Skryty z niego ptaszek. Osobiście podejrzewam, że wie równie mało jak my.

— Ja też tak sędzę. O, popatrz, Stella! Skinął głową w stronę wejścia do baru „Triannon” i pomachał ręką.

186

Świetna dziewczyna, pomyślałem trzeźwo. Ubrana w prostą zapinaną białą sukienkę bez żadnych ozdób, wyglądała naprawdę ślicznie.

Nicky musiał obserwować moją twarz.

— Podoba ci się, co, Mac?

Skinąłem powoli głową, lecz nie odezwałem się.

— Każdy mógłby się w niej zadurzyć — mruknął z uśmiechem, który miał w sobie coś pytającego. — Nawet ty.

— Cóż, wcale tego nie wykluczam — odrzekłem cicho. Spojrzał na mnie z zaciekawieniem, nieco enigmatycznie.

— Daj spokój, chłopcze! — wyszczerzył zęby. — Już ci mówiłem, Mac, w naszym fachu smutno się to kończy... Dobry wieczór, Stello! — Uśmiechnął się do niej i zwrócił w stronę barmana. — Dubonnet dla pani!

Przez pierwszych kilka minut rozmowa się nie kleiła. Zapaliłem papierosa, spojrzałem w lustro nad szynkwasem i spytałem nagle:

— Pogodziliście się już?

Stella uśmiechnęła się. > , .

— Owszem.

— Tak przypuszczałem.

Pochyliłem się za jej plecami i stanowczo zdjąłem z jej ręki dłoń Nicky'ego; zauważyłem w lustrze jego czuły gest.

— Ależ, panie majorze! — upomniałem go surowo. — Niech pan uważa! W naszym fachu smutno się to kończy, wie pan.

Spojrżeli na siebie, później na mnie i wybuchnęli śmiechem.

Poczułem się nagle zmęczony. Nie senny — po prostu zmęczony. Deszcz ustał i przez ciemne chmury usiłował się przebić księżyc. Zegar wskazywał kwadrans po czwartej. Jeszcze sto pięćdziesiąt kilometrów do Londynu.

Pomyślałem, że najwyraźniej wryły mi się w pamięć dwa spotkania z Nickym: pierwsze i ostatnie. Dzielące je lata były zamglone, stały się kalejdoskopem niewyraźnych obrazów.

187

My troje — Stella, Nicky i ja — bardzo się zaprzyjaźniliśmy. Wraz z załogą kutra tworzyliśmy świetny zespół — na początku. Mieliśmy trzy kolejne bazy wypadowe — Palermo, Salerno i Neapol. Jedenaście razy wysadzaliśmy Stellę i Ravalla, pojedynczo lub razem, na terytorium nieprzyjaciela i zawsze braliśmy ich szczęśliwie na pokład. Całkowite, bezinteresowne poświęcenie załogi — zwłaszcza Wilsona i Passiere'a, którzy dwukrotnie rezygnowali z awansu — zasługiwało na najwyższy podziw.

Ale pod koniec wszystko się powoli popsuło — na kilka sposobów. Widziałem, że oczy Stelli śmieją się coraz rzadziej. Schudła, była często zdenerwowana, kiedy indziej apatyczna i przygnębiona. Nie było prawie tygodnia, by amerykańskie bombowce „Fort”, „Liberator” i „Lancaster” nie równały z ziemią kilku celów w jej ojczyźnie — dwa razy, wiem na pewno, na podstawie dostarczonych przez nią informacji. Musiała przeżywać piekło.

Nicky również się zmienił. Zniknął roześmiany pirat z Malty. Stał się milczący, zamknięty w sobie, rzadko się uśmiechał. Oczywiście on także pochodził z Włoch. Może przyczyną była Stella, ale miałem wrażenie, że to coś innego. Nicky, po chwili słabości na Malcie, postępował zgodnie ze swoimi zasadami i traktował ją absolutnie obojętnie. Rzadko rozmawiali ze sobą bez uszczypliwości.

Wiosną tysiąc dziewięćset czterdziestego trzeciego roku w spokojnym sektorze wybranym przez dowództwo i sprawdzonym przez Nicky'ego i Stellę dokonał desantu połączony batalion Rangersów i komandosów, mający utworzyć przyczółek w pasie natarcia aliantów. Pół godziny po zakończeniu lądowania starła go z powierzchni ziemi niemiecka dywizja pancerna. Mógł to być zbieg okoliczności.

Miesiąc później w ręce Niemców wpadł największy wojenny zrzut broni i amunicji. Oczekujących na niego partyzantów wybito do nogi. To także mogło być dziełem przypadku — lecz nie przypadek sprawił, że nieprzyjaciel dysponował kompletem kodów rozpoznawczych i znał kolejność rakiet sygnalizacyjnych.

W końcu, późną wiosną, wysadziliśmy na brzeg ośmiu

188

agentów nie opodal Civitavecchia. Czekaliśmy na nawiązanie łączności przez trzy dni. Nie odezwał

się ani jeden. Dobrze wiedzieliśmy, co się stało.

Nad autostradą A 1 wstawał świt, lecz mój nastrój wcale się dzięki temu nie poprawił. Znow ogarnął mnie bezmierny smutek i poczułem w sercu taki sam ciężar jak w upalne majowe popołudnie, gdy zmierzałem do sztabu admirała Starra w Neapolu. Wiedziałem, przynajmniej podświadomie, dlaczego mnie wezwał.

Admirał Starr również się zmienił. Wyglądał na bardziej zmęczonego, a bruzdy na jego twarzy pogłębiły się. I był brutalnie szczery.

— „Zdrada” to brzydkie słowo, McIndoe — rzekł ponuro — ale przyszedł czas je wreszcie wypowiedzieć. Co miesiąc giną tysiące brytyjskich i amerykańskich żołnierzy. Nie można już działać w białych rękawiczkach, zgadza się pan?

Skinąłem w milczeniu głową.

— Nie mamy niestety żadnych dowodów — ciągnął z goryczą — a jednak jestem absolutnie pewien, że to zdrada, bo trzy kolejne zbiegi okoliczności po prostu nie mieszczą się w głowie. Ponadto po masakrze batalionu desantowego wymieniono cały personel wywiadowczy bazy. Nie dało to żadnych rezultatów, z czego płynie logiczny wniosek, że zdrajcą jest jeden z pańskich ludzi, McIndoe. — Zamilkł i uśmiechnął się sucho. — Oczywiście przyjmując, że ja jestem poza wszelkimi podejrzeniami.

Popatrzył na swoje dłonie.

— Ravallo i jego przyjaciółka pochodzą z Włoch — rzekł cicho. — Amerykański wywiad ręczy za nich, ale ja nie ufam im do końca. Podobnie zresztą jak panu, McIndoe.

Zerknął na mnie spod krzaczastych brwi, chyba żeby obejrzeć moją reakcję. Znow się nie odezwał.

— Jutro spotka się pan z nimi w Anzio — powiedział ochryłym głosem. — Poinformuje ich pan, że podejrzewamy obecność niemieckiej wtyczki w bazie i że będzie to ostatnia taka operacja. Powinni wierzyć, że wykonują

189

normalne zadanie zlecone przez nasz personel wywiadowczy. To nieprawda, ale wiemy o tym tylko pan i ja, McIndoe. Przed wejściem na pokład kutra Ravallo i jego przyjaciółka będą mogli się poruszać swobodnie po mieście. Rozumie pan, poruczniku?

— Tak jest, panie admirale.

— Czy ufa pan swojemu zastępcy i radiotelegrafiście?

— Bez zastrzeżeń, panie admirale.

— Świetnie. Wtajemniczy ich pan w rzeczywisty cel misji, nie zdradzając niczego pozostałym członkom załogi. To ryzykowne, lecz niestety nieuniknione. Muszą dopilnować, by Ravallo i jego przyjaciółka nie mieli dostępu do kodów i radiokabiny. Jakież pytania?

Nie odpowiedziałem od razu. Słowo „radiokabina” eksplodowało w mojej głowie niczym bomba. Kiedy otrząsnąłem się z szoku, fragmenty łamigłówek ułożyły się wreszcie w logiczną całość. Przeklinałem w duchu swoją głupotę.

— Nie mam pytań, panie admirale. — Nabrałem głęboko powietrza w płuca. Musiało to zboleć. — Tak jak pan sugerował, panie admirale, od jakiegoś czasu żywię pewne podejrzenia. Melduję, że to Ravallo.

Popatrzył na mnie ostro.

— Wielki Boże, człowieku, skąd ta pewność?! Powiedziałem mu.

O świcie wypłynęliśmy z Neapolu i w południe przybyliśmy do Anzio. Po drodze wtajemniczyłem Wilsona i Pas-siere'a. Przyjęli to rzecz prosta ze smutkiem i niedowierzaniem — trudno to inaczej nazwać. Polubili Nicky'ego i Stellę prawie równie mocno jak ja.

O północy stanęliśmy w dryf trzy mile na północ od Civitavecchia. Kiedy poinformowałem Ravalla i Stellę o celu operacji, prawie przestali się odzywać. Wyglądali, jakby im ulżyło.

Zejsć na brzeg miała jedynie Stella. Powinna się skontaktować z miejscowym oddziałem partyzanckim, który poprzedniego dnia otrzymał zrzut spadochronowy zawierający

190

ostrzeżenie, że dziś w nocy można się spodziewać wypadu Niemców. Stella miała jak najszybciej nawiązać łączność. Kiedy kilka godzin wcześniej Starr przekazał nam przez radio takie instrukcje, oczekiwałem gwałtownych protestów Ravalla, który jednak milczał.

To, że tak łatwo się pogodził z rozkazami admirała, potwierdziło tylko moje podejrzenia. Instrukcje musiały pasować do jego planów. Domyślałem się, że przekazał Niemcom informacje jeszcze przed wypłynięciem z Anzio. Nie wiedziałem jakim sposobem, ale z meldunków wynikało, że roi się tam od szpiegów. Po wejściu na pokład kutra Ravallo z pewnością nie mógł już się skontaktować z kimkolwiek na brzegu. Zadbali o to Wilson i Passiere.

Stella wylądowała, a Hillyard wrócił łodzią na pokład. Trzy godziny później rozległo się popiskiwanie radiostacji. Ravallo i ja czekaliśmy tuż za progiem radiokabiny.

Wyraz twarzy Passiere'a zmienił się nagle. Wyglądał na wstrząśniętego, przerażonego. Słuchał ze skupieniem, nacisnął kilkakrotnie klawisz odbioru, po czym zerwał się na równe nogi, zdzierając z uszu słuchawki. Drżały mu ręce.

— Złapali ją! — wybuchnął. — Złapali Stellę! Zaraz po hasle i odzwie nadała MMR, MMR (szyfr służb specjalnych oznaczający niebezpieczeństwo) i słowa: „samochód pancerny”. Później zapadła

cisza.

Jego machnięcie ręką miało w sobie coś ostatecznego.

Ogarnęły mnie mdłości. Najlepsze plany myszy i ludzi... Ktoś jest wtyczką... Złapali Stellę! Gdzie są partyzanci?!

Zerknąłem na Ravalla. Jego twarz nic nie wyrażała. „Czy to w końcu takie dziwne? — pomyślałem z furją. — Przecież właśnie za to mu płacą!”

Całym wysiłkiem woli zmusiłem się do powrotu do rzeczywistości. Zrozumiałem, co muszę zrobić. Zrozumiałem także, czym to się dla mnie skończy — sądem wojennym. Ale nic mnie to nie obchodziło.

Obróciłem się prędko ku Ravallowi. ,

— Wiesz, którądy poszła, Nicky?

— Jasne.

Natychmiast odgadł moje intencje i pobiegł do łodzi.

191

Hillyard popłynął z nami na brzeg. Wskoczyliśmy na kamienistą plażę i zaczęliśmy wbiegać pędem na nadmorską wydnię. W połowie drogi zatrzymałem się i zawołałem cicho:

— Nicky! Odwrócił się.

— Do licha, Szkociku, nie ma czasu... Urwał. Nie trzeba było sokolego wzroku, by dostrzec matowe lśnienie colta w mojej dłoni. Stał nieruchomo.

— O co chodzi? — spytał powoli.

— Chodzi o to, że dalej nie idę — odpowiedziałem. — Nawiasem mówiąc, odgrywałeś swoją rolę znakomicie. Moje gratulacje.

Był świetny, musiałem mu to przyznać. Gniew, niecierpliwość, zdumienie — wszystko wyglądało niewiarygodnie przekonująco.

Zrobił krok do przodu.

— Nie ruszaj się! — zakomenderowałem. — Masz prawo się dowiedzieć tylko jednego: dlaczego jeszcze żyjesz. Wytlumaczę ci to. Nie każdy zdrajca musi być od razu potworem. Lubiałem cię — uważałem za cholernie fajnego faceta. Oprócz tego, wojna nie usprawiedliwia postępowania w sposób nieludzki. A zmuszanie kogoś do szpiegostwa przeciwko własnej ojczyźnie wydaje mi się nieludzkie.

— O co ci właściwie chodzi? — spytał nieomal szeptem.

— Oszczędź sobie tego, Ravallo — ciągnąłem. — Mógłbym cię zabrać z powrotem do Neapolu. Wiesz, czym by się to skończyło. Sądem wojennym i plutonem egzekucyjnym. Albo zginąłbyś gdzieś po cichu. — Umilkłem na chwilę. — Dlatego postanowiłem dać ci coś, czego ty nie dałeś Stelli, a mianowicie szansę. Między twoimi rodakami — dokończyłem gorzko. — Zdradziłeś się rok temu, Ravallo. Zrozumiałem to dopiero wczoraj. Pamiętasz Passero? Pamiętasz Niemców usiłujących podpłynąć do nas ukradkiem na łodziach? Pamiętasz, jak wszedłeś do pustej radiokabiny? Pamiętasz, jak Stella powiedziała, że Niemcy mają w Passero dwa ścigacze? Pamiętasz, Ravallo, pamiętasz?!

192

Ostatnie słowa wykrzyczałem, cisnąłem mu w twarz. Nie zrobiło to na nim żadnego wrażenia. Patrzył na mnie jak zahipnotyzowany, w ogóle nie reagował. Był naprawdę znakomitym aktorem.

— Kto dał Niemcom cynk, Ravallo? — ciągnąłem nieubłaganie. — Dlaczego nie wysłali za nami ścigaczy? Powiem ci, Ravallo. Bo wiedzieli, że ścigacze nigdy nas nie dogonią i że trzeba przeprowadzić atak z zaskoczenia. A mogli się tego dowiedzieć tylko od ciebie, bo spośród wszystkich podejrzanych tylko ty jeden znałeś maksymalną prędkość kutra, wiedziałeś, dokąd płyniemy, umiałeś obsługiwać radiostację i miałeś do niej dostęp.

Ravallo zdawał sobie sprawę, że nie ma na to odpowiedzi. Nie mógł się bronić; mógł jedynie zaprzeczyć. Przez dłuższy czas milczał ze spuszczoną głową. Zza chmur wyjrzał księżyc, prawie w pełni, i musiałem jak najszybciej opuścić plażę.

Ravallo uniósł powoli głowę i spojrzał na mnie.

— Wszystko ślicznie pasuje, prawda, Mac?

— Owszem, ślicznie. Przysięgam, wolałbym, żeby było inaczej, ale dziś znowu się zdradziłeś. — Zawiesiłem na moment głos. — Starr doszedł do wniosku, że zdrajcą jest jedno z was dwojga: ty albo Stella. Przekonałem go, że to ty. Zaażyczyłem mu wszystko tak, żebyś miał szansę wydania Stelli Niemcom. Uznałeś ją za bezużyteczną, lecz nie wiedziałeś, że baza nie ma pojęcia o operacji. Wiedziały o niej tylko cztery osoby: ty, Stella, Starr i ja. A kiedyś byłem pewien, że ją kochasz, Ravallo. — Popatrzyłem na niego, usiłując go nienawidzić. — Wiesz, potraktowałeś ją gorzej od psa.

Jego twarz przypominała kamienną maskę.

— A ty rzuciłeś ją wilkom na pożarcie, co, Mac?

„Dlaczego nie odbili jej partyzanci? — pomyślałem. — Byli przecież uprzedzeni". Wbrew logice ogarnęły mnie wyrzuty sumienia i pierwszy raz w życiu poczułem słony smak wstrętu do samego siebie. Ale nic po sobie nie pokazałem — na pewno.

— Takie miałem rozkazy. A poza tym, Nicky — dodałem

ironicznie — bez twojej bezcennej pomocy nigdy by się to nie stało. Żegnaj!

— Mac! — zawołał za mną. Odwróciłem się.

— Pamiętaj, Mac, spotkamy się jeszcze któregoś dnia!

Któregoś dnia. Cóż, dzisiaj.

Przyjechałem do Londynu o szóstej rano i położyłem się natychmiast do łóżka. Przez kilka godzin nie mogłem zasnąć, analizując wszystko od nowa.

Kłębiły mi się w głowie fantastyczne przypuszczenia. Dlaczego nie aresztowały go po wojnie alianckie władze okupacyjne? Wyglądało na to, że dobrze mu się powodzi. Miał wiele do stracenia — to, że postanowił mnie odszukać, świadczyło o zdumiewającej odwadze.

„Dlaczego właściwie chce się ze mną spotkać? — zastanawiałem się. — Żeby się napawać zwycięstwem? Nie, Ravallo, mimo wszystkich swoich wad, nie był nigdy małoduszny. Zemsta? Tak, z pewnością o to chodzi. Tylko jak? Morderstwo w hotelu «Savoy»? Śmiechu warte — po prostu zbyt fantastyczne. Poza tym Nicky'emu nigdy nie brakowało sprytu". Około południa dałem spokój rozmyśleniom i zapadłem w niespokojną drzemkę.

Siódma wieczór. Hali „Savoyu" był nabitý ludźmi, lecz zauważyłem Ravalla prawie natychmiast. Nie było to trudne. On jeden nie nosił stroju wieczorowego. Siedział na końcu sali i, co charakterystyczne, zdobył stolik tylko dla siebie.

Zupełnie się nie zmienił. Był ciągle tym samym tryskającym energią, czarnowłosym, roześmianym d'Artagna-nem — i właśnie się uśmiechał. Miałem przez moment wrażenie, że widzę tygrysa otwierającego paszczę.

Zerwał się z miejsca i ruszył prędko w moją stronę z wyciągniętą ręką i obnażonymi białymi zębami.

— Mac, ty stary koniu! — zawołał radośnie. — Jakże się cieszę, że cię widzę!

— Chcesz powiedzieć, że straciłeś wszelką nadzieję, że

Podążyłem za nim powoli do stolika i usiadłem. Tłumek ciekawskich stopniowo się rozproszył. :

— Cóż, słucham.

— Nie musisz mnie nawet słuchać, Mac — rzekł z uśmiechem. — Wystarczy, że to przeczytasz.

Położył na stole dwa dokumenty i rozprostował je dłonią. Po chwili wahania wziąłem do ręki pierwszy z nich.

Był to wyciąg z archiwum amerykańskiej marynarki wojennej w Pentagonie:

Radiotelegrafista Georges Passiere, numer ewidencyjny P/JX 282131.

Szesnastego maja tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego roku dwadzieścia kilometrów od Civitavecchia odnaleziono zwłoki ubrane w mundur tropikalny Royal Navy i zidentyfikowane na podstawie znaku tożsamości jako Georges Passiere.

W kłapie ładownicy przy pasie znajdowała się wodoszczelna skrytka z wykazem trzydziestu radiostacji, w większości bliskiego zasięgu, pracujących na różnych częstotliwościach VHF. Sześć z nich zidentyfikowano ponad wszelką wątpliwość jako niemieckie — reszta nieznana.

Powoli, bardzo powoli odłożyłem dokument na stół. Zdawałem sobie niejasno sprawę, że obok stoi kelner z tacą. Machinalnie, prawie nie wiedząc, co robię, wziąłem jedną ręką kieliszek, drugą zaś dokument, którego jeszcze nie czytałem.

Deutscher Geheimdienst.

Archiwa niemieckiego kontrwywiadu zdobyte w Turynie,

rozszyfrowane w Neapolu w październiku tysiąc dziewięćset

czterdziestego czwartego roku.

Luigi Metastasio, urodzony w Rzymie w roku tysiąc dziewięćset

dziewiętnastym.

Następny paragraf opisywał lata szkolne Metastasia, jego pracę w cywilu, służbę wojskową, działalność w organizacjach faszystowskich, werbunek do kontrwywiadu.

196

DMówi biegle po francusku, niemiecku i angielsku. W kwietniu tysiąc dziewięćset czterdziestego roku skierowany do Francji, w sierpniu tego samego roku znalazł się pod okupacją niemiecką. Przerzucony do Fecamp, stamtąd kutrem rybackim do Anglii. W maju tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku przyjęty do Royal Navy w Portsmouth i przeszkolony jako radiotelegrafista.

Reszta była nieistotna, a ostatniego zdania domyśliłem się, jeszcze zanim je przeczytałem:

Posługuje się nazwiskiem Georges Passiere.

Odłożyłem dokument i wpatrywałem się w niego jak zahipnotyzowany. Milczałem — nie byłem w stanie wykrztusić słowa. Zapadłem w stupor: ogarnęły mnie mdłości. Czułem się pokonany, pusty, wypalony — i miałem beznadziejny mętlik w głowie.

Nicky był nieskończenie miłosierny. Z początku prawie nie słyszałem, co mówi.

— Pomysł wykorzystania nadajników bliskiego zasięgu był naprawdę świetny, Mac. — Roześmiał się krótko. — Niemcy nie mogli namierzyć naszych agentów, ale my także nie byliśmy w stanie przechwycić meldunków Passiere'a, prawdopodobnie retransmitowanych natychmiast do niemieckich i włoskich stacji nasłuchowych. Zdiesiątkowani partyzanci, masakra Rangersów i komandosów, wpadki naszych agentów, atak łodzi koło Passero — to wszystko jego robota.

— A... a Stella?

Wypowiedzenie jej imienia nie przyszło mi łatwo. Mój umysł znów zaczął funkcjonować i kiedy zrozumiałem, co zrobiłem przed wielu laty, poczułem się tak, jakbym dostał obuchem w głowę. Objawiła mi się naga, niewybaczalna prawda.

Prawie nie wierząc samemu sobie, odpowiedziałem szeptem na własne pytanie:

— Passiere! To on zdradził Stellę, Nicky! To na pewno Passiere! Miałem do niego całkowite zaufanie i we wszystko go wtajemniczyłem!

197

— Tak — mruknął Nicky. — Spodziewałem się czegoś takiego. Kiedy zrozumiał, że Stella wkrótce się wycofa i straci swoją użyteczność, wydał ją Niemcom, prawda?

Może Nicky na tym nie poprzestał. Może mówił dalej. Nie wiem. Wiem tylko, że przestałem słyszeć jego głos, cichy, spokojny i łagodny. Nie byłem w stanie spojrzeć mu w oczy. Zdawałem sobie sprawę, że powinienem przeproszać, mówić coś o niewybaczalnym błędzie, jaki popełniłem — ale czułem, iż słowa są tu na nic.

— To ja ją zdradziłem! Rzuciłem wilkom na pożarcie! — rzekłem głucho. — To moja wina! Tylko moja! — krzyknąłem, zakrywając dłońmi twarz.

Wiedziałem, że spoglądają na mnie setki oczu, lecz nic mnie to nie obchodziło. W hallu zrobiło się cicho jak makiem zasiał. Minęło dziesięć sekund wypełnionych piekącą nienawiścią do samego siebie, goryczą, rozpaczą. Płynęły powoli, strasznie powoli: wydawały się wiecznością.

Nagle ktoś zasłonił mi od tyłu oczy delikatnymi dłońmi, a ja skamieniałem, słysząc znajomy kobiecy głos, drżący ze wzruszenia:

— No, dosyć tego, Nicky! Witaj, Mac!

Przez kilka sekund siedziałem bez ruchu, nie wierząc własnym uszom. Byłem kompletnie oszołomiony; kręciło mi się w głowie. Wreszcie wstałem gwałtownie z miejsca, obróciłem się, strącając ze stołu kilka kieliszków, które roztrzaskały się na posadzce — ekskluzywna klientela „Savoyu” miała dziś niezłe przedstawienie — i zobaczyłem Stellę.

Stellę! Zdumienie zaparło mi dech w piersiach. Spoglądałem na nią z otwartymi ustami. Miałem przed sobą czarnowłosą, uśmiechniętą Stellę z dawnych dni na Malcie — choć w tej chwili w jej oczach lśniły łzy.

Chwyciłem ją w objęcia, przycisnąłem do piersi z taką siłą, że zaczęła błagać o litość, wreszcie pocałowałem.

Publiczność na galerii nie przeoczyła niczego. Doskonale zdawała sobie sprawę, co się dzieje. Usiedliśmy przy akompaniamencie burzliwych oklasków.

198

— Więc mimo wszystko cię nie złapali?! — spytałem głupkowato.

— Dlaczego mieli mnie złapać? — uśmiechnęła się Stella.

— Passiere sfalszował jej meldunek — wyjaśnił Nicky. — Nie było w nim MMR ani wzmianki o samochodzie pancernym. Kiedy wstawał, wyłączył ukradkiem radiostację. Miał nadzieję, że popłyniemy za Stella na brzeg, a wtedy skontaktuje się z Niemcami, którzy wyłapią nas jednego po drugim. Tyle że wszystko potoczyło się inaczej. Wróciłeś na pokład, a zaraz potem nadleciał heinkel.

— Nicky odnalazł mnie jeszcze tej samej nocy — podjęła Stella — i opowiedział o zatopieniu kutra. Rozpląkałam się, prawda, Nicky? Płakałam przez całą noc. Zawsze byłam straszną beksą. Bardzo kiepski materiał na szpiega.

Otarła oczy maleńką koronkową chusteczką, a ja popatrzyłem z uśmiechem na Nicky'ego.

— Więc odszukałeś Stellę po wojnie, tak? ; , < Uśmiechnął się szeroko. , * -

— Tak, w pewnym sensie. />. ? ; ; y ; i > ; ; ; . Popatrzyłem na obrączkę na jej palcu. (r * > · · < ·

— Wzięliście ślub? — spytałem ponuro. Stella uśmiechnęła się.

— Cóż, niezupełnie. Widzisz, zawsze byliśmy małżeństwem — ściśle biorąc, od trzydziestego ósmego roku!

Przeżyłem tego dnia tyle wstrząsów, że nie byłem już w stanie zdobyć się na jakąkolwiek reakcję. Siedziałem osłupiały, czując krew napływającą do twarzy.

— Przykro mi, Mac — rzekł przepaszająco Nicky. — Nie mogliśmy o tym powiedzieć nawet tobie. Gdyby ktoś się o tym dowiedział — nieważne, czy nasi, czy Niemcy — musielibyśmy zrezygnować z walki. Stalibyśmy się zagrożeniem dla sprawy. Wiele razy ci powtarzałem, Mac, że nie wolno kusić

fortuny.

Powoli otworzyły mi się oczy. Zrozumiałem wszystko i przeklinałem własną ślepotę.

To, że odnosili się do siebie z taką demonstracyjną rezerwą. Ciągłe sprzeczki, a mimo to niezachwiana lojalność i wiara w siebie — tak, rzeczywiście przypominali

199

małżeństwo, pomyślałem ze smutkiem. Dziwne zachowanie Nicky'ego, gdy stwierdziłem, że mógłbym się zakochać w Stelli (przeszły mnie ciarki na samą myśl). To, że rozgniewała go krytyczna uwaga o jej włoskim pochodzeniu. Potajemne trzymanie się za ręce. Jego narastające wyczerpanie i niepokój — Boże, jak ja bym się czuł, gdyby na miejscu Stelli była moja żona! Na koniec to, że tak rozpaczliwie pragnął ją ocalić — postępując wbrew pragmatyce służb specjalnych i mogąc się spodziewać tylko pewnej śmierci z rąk Niemców.

Bez słowa odsunąłem krzesło od stolika i wstałem ostrożnie z miejsca. Poczułem powoli krążenie krwi w nodze i kopnąłem się z całych sił w kostkę.

Widzowie na galerii, najwyraźniej koneserzy sztuki teatralnej, zgotowali mi huczną owację. Siadając zdałem sobie jednak sprawę, że gromkie brawa nie są przeznaczone wyłącznie dla mnie.

Śmiech, łzy i miłość chodzą zawsze w parze. Stella i Nicky całowali się bez śladu skrępowania, w zupełnie nieangielski sposób. Wyglądali prawie jak nowożeńcy.

I rzeczywiście byli dla mnie nowożeńcami.

JERVIS

Zbliżał się do końca drugi rok wojny — najbardziej ponury i mroczny rok w całych dziejach Wielkiej Brytanii. Listopad tysiąc dziewięćset czterdziestego roku: poprzednie miesiące były pasmem straszliwych klęsk i cierpień — skapitulowali ostatni sojusznicy Anglii na kontynencie, wiele angielskich miast i miasteczek legło w gruzach, zginęły tysiące cywilów, a nad Wielką Brytanią nieustannie wisiała groźba inwazji ze strony bezlitosnego, nieubłaganego wroga, którego ostatecznym celem było starcie kraju z powierzchni ziemi.

Owszem, najbardziej druzgocące klęski należały już do przeszłości, choć niezbyt odległej: niepokonane dywizje pancerne Wehrmachtu podbiły całą Europę, a brytyjski korpus ekspedycyjny ewakuował się czym prędzej do Anglii spod Dunkierki. Francja skapitulowała i Wielka Brytania знаła przynajmniej swoją sytuację — wiedziała, że jest sama.

Ciągle trwała Bitwa o Anglię. Przez cały październik i listopad, w okresie coraz krótszych dni, nad brytyjskimi portami i miastami rozlegało się każdej nocy głuche buczenie bombowców Luftwaffe, które nadlatywały stadami po dwieście naraz i zrzucały bomby na doki, fabryki i osiedla mieszkaniowe — przede wszystkim na osiedla. Nad Wielką Brytanią ciągle wisiała groźba inwazji niemieckiej, groźba rozpoczęcia operacji znanej pod kryptonimem „Seelówe”, która każdego dnia i każdej nocy mogła się przerodzić w straszliwą rzeczywistość.

W owym ponurym okresie Wielka Brytania przypominała oblężoną twierdzą, w której schroniły się niedobitki pokonanej armii. Ale oblężona twierdza może i musi upaść, jeśli strach i rozpacz odbiorą obrońcom wolę przetrwania, jeżeli ciągłe ataki osłabiają ich do tego stopnia, że dalszy opór stanie się fizycznie niemożliwy, albo jeżeli zmusi ich do kapitulacji głód.

Nie należało się obawiać, że Brytyjczykom zabraknie woli walki. Ożywieni płomiennym patriotyzmem, byli gotowi posłuchać wezwania Churchilla i bronić każdego domu, ulicy i wioski pikami, maczugami i butelkami z benzyną. Znacznie groźniejsze były głód i wyczerpanie.

Aby kontynuować walkę, Brytyjczycy potrzebowali żywności. Potrzebowali rud, metali i chemikaliów, aby produkować czołgi i karabiny dla swojej słabo uzbrojonej armii. Potrzebowali ropy naftowej dla fabryk, elektrowni i okrętów strzegących wybrzeży; musieli produkować benzynę lotniczą, która pozwoliłaby wzbić się w powietrze nielicznym myśliwcom „Hurricane” i „Spitfire”, samotnie broniącym kraju przed wściekłymi atakami Luftwaffe.

Oblężoną twierdzą należało zaopatrywać w żywność, paliwo i wiele innych podstawowych produktów; trzeba je było importować drogą morską. Nie mogąc liczyć na odsiecz, Wielka Brytania kontynuowała walkę wyłącznie dzięki swojej flocie handlowej, która stanowiła jedyną życiodajną arterię komunikacyjną łączącą kraj ze światem. Niemcy doskonale zdawali sobie z tego sprawę.

Nie szczędzili wysiłków, by raz na zawsze przeciąć ową arterię. Akcje sabotażowe w cudzoziemskich portach, naloty bombowców, kutry torpedowe na kanale La Manche, U-booty na Atlantyku — posługiwali się każdą dostępną bronią. Najskuteczniejsze i najbardziej mordercze okazały się jednak wypadki korsarzy — potężnych, szybkich i świetnie uzbrojonych okrętów wojennych, ciężkich krążowników i tak zwanych pancerników kieszonkowych, które mogłyby powstrzymać jedynie inny pancernik. Pojawienie się korsarza oznaczało nieuniknioną, bezlitosną rzeź — sam krążownik „Admirał Hipper”, zaatakowawszy raz konwój

płynący bez eskorty, zatopił w niespełna godzinę siedem statków.

A teraz, gdy po kapitulacji Francji i upadku Norwegii nieprzyjaciół uzyskał bazy wypadowe na tysiącu mil wybrzeża atlantyckiego, gdy zimowe sztormy i długie noce pozwalały się przedrzeć na Atlantyk w dowolnie wybranej chwili, zagrożenie osiągnęło krytyczne rozmiary. Okręty korsarskie, uzyskawszy prawie całkowitą swobodę operacyjną, żeglowały, dokąd chciały, uderzały, gdzie chciały, i zatapiały, kogo chciały.

Niemcy nie mogliby działać tak bezkarnie, a ochrona konwojów znacznie by się polepszyła, gdyby Wielka Brytania posiadała bazy morskie bliżej teatru działań wojennych: była to opinia nie tylko brytyjskiej opinii publicznej, lecz także Admiralicji. Wykorzystanie portów na terenie Republiki Irlandzkiej pozwoliłoby przesunąć pierwszą linię obrony daleko w głąb Atlantyku, ocalić dziesiątki statków i istnień ludzkich, co mogło rozstrzygnąć między życiem a śmiercią. Jednakże młoda

Republika Irlandzka nie była zainteresowana życiem swego wschodniego sąsiada (a przynajmniej jej rząd, nie wolno bowiem zapominać o tysiącach dzielnych Irlandczyków, którzy służyli ochotniczo w armii brytyjskiej), toteż flocie brytyjskiej kategorycznie odmówiono prawa korzystania z portów irlandzkich. Irlandia nie tylko nie chciała pomóc sąsiadowi w godzinie próby, lecz była gotowa patrzeć spokojnie na to, jak niemieccy korsarze przecinają arterię żeglugową łączącą Wielką Brytanię ze światem, rzucając kraj na kolana.

W drugiej połowie tysiąc dziewięćset czterdziestego roku w Wielkiej Brytanii panowały gwałtowne nastroje anti-irlandzkie, toteż dobrze się stało, że to właśnie Irlandczyk, komandor Edward Fogarty Fegen, rozniecił w mroku promyk nadziei: udowodnił, że Wielka Brytania może przetrwać pomimo braku baz morskich i że konwój może wyjść cało nawet z wściekłego ataku pancernika kieszonkowego... Oczywiście pod warunkiem, że znajdzie się jakiś Fegen, który stawi czoło nieprzyjacielowi.

205

Był wieczór piątego listopada tysiąc dziewięćset czterdziestego roku i konwój HX-84, w pozycji 52° 45' N, 32° 13' W, w samym sercu Atlantyku, zmierzał powoli w stronę Anglii. Niebo było błękitne i bezchmurne, panowała znakomita widoczność, wiała lekka bryza południowo-wscho-dnia i na gładkiej powierzchni oceanu, spokojnego jak nigdy, igrały czerwonawe odblaski zachodzącego słońca.

W skład konwoju, idącego zygziem w szyku złożonym z dziewięciu równoległych linii, wchodziło trzydzieści siedem statków, w tym jedenaście zbiornikowców, i nie sposób oszacować całkowitej wartości ich ładunku, złożonego z żywności, maszyn i ropy naftowej. Miliony funtów, dziesiątki milionów funtów, lecz wartości ładunku konwoju HX-84 nie da się przeliczyć na pieniądze, gdyż stawką było coś więcej: życie marynarzy płynących do Anglii z Halifaxu oraz życie i wolność ludzi, którzy tak rozpaczliwie wyczekiwali na niezbędne dostawy.

Kilka spośród owych trzydziestu siedmiu statków zwracało na siebie szczególną uwagę. Na przykład nowozelandzki frachtowiec „Rangitiki”, siedemnaste ty sięcznik, największa jednostka konwoju, a z drugiej strony polski „Puck”, maleństwo o tysiącu ton wyporności, które nie powinno w ogóle wypływać na środek oceanu, a także „Cornish City”, niosący proporczyk komodora konwoju, kontradmirała Maltby'ego. Rzuciły się one w oczy, podobnie jak kilka innych, lecz nikt z pewnością nie zwracał większej uwagi na dwa statki mające wkrótce okryć się sławą, która nie przybladła wraz z upływem lat: zbiornikowiec „San Demetrio” z Londynu oraz szwedzki motorowiec „Stureholm” z Góteborga — ani na trzeci, zmierzający spokojnie na wschód i ku nieśmiertelności, krążownik pomocniczy „Jervis Bay”, czyli w istocie uzbrojony statek pasażerski.

„Jervis Bay”, jedyna eskorta konwoju, płynął w środku szyku, lecz ani jego wygląd, ani rzeczywista siła bojowa nie wzbudzały większego zaufania w statkach, które miał rzekomo chronić. Był wprawdzie aż czternastotysięcznikiem, jednakże sam rozmiar nie znaczy zbyt wiele podczas wojny.

206

Istotne było to, że „Jervis Bay” jest stary — zwodowano go w tysiąc dziewięćset dwudziestym

drugim roku — mało odporny na trafienie, nie opancerzony i wyposażony zaledwie w kilka zdezelowanych, archaicznych dział kalibru sto pięćdziesiąt dwa milimetry, dwakroc starszych od samego statku i zdemontowanych z pociętych na złom okrętów sprzed pierwszej wojny światowej. „Jervis Bay” jako jednostka bojowa zupełnie się nie liczył, lecz miał coś, czego mógłby mu pozazdrościć nawet pancernik — dowodził nim komandor Fogarty Fegen.

Komandor Fegen, potężnie zbudowany, grubokościsty Irlandczyk, czterdziestosiedmioletni stary kawaler, syn admirała i wnuk komandora, dwukrotnie odznaczony za odwagę, stał jak zwykle na pomoście, gdy daleko na północy dostrzeżono statek, którego kadłub krył się za gładkim horyzontem. Nie powinno go tam być, toteż komandor Fegen natychmiast kazał spytać go lampą błyskową o tożsamość.

Obcy statek nie odpowiedział, lecz szedł pełną parą w stronę konwoju. „Jervis Bay” zapytał po raz drugi i znów nie odpowiedziano. Po trzecim zignorowanym pytaniu nie było już potrzeby błyskać żaluzją reflektora. Fegen wiedział wszystko. W kurniku znalazł się lis.

Był to niemiecki pancernik kieszonkowy „Admirał Scheer”, o wyporności dziesięciu tysięcy ton i maksymalnej prędkości trzydziestu węzłów, potężny, świetnie uzbrojony korsarz wyposażony w sześć dział artylerii głównej kalibru dwieście siedemdziesiąt dziewięć milimetrów o wręcz fantastycznym zasięgu oraz osiem dział artylerii lekkiej kalibru sto pięćdziesiąt milimetrów. Skutecznie powstrzymałyby go tylko „Nelson”, „Rodney” albo „Hood” — nic innego. Nie było przed nim uciezki — jego bezbronne ofiary mogły tylko czekać na nieuniknioną egzekucję: kadłub „Admirał Scheera” wynurzył się już zza horyzontu i załogi statków konwoju HX-84 widziały złociste odbłyски zachodzącego słońca na jego spienionej fali dziobowej, gdy pędził na południe całą mocą swoich potężnych maszyn.

Na pokładzie „Jervis Bay” zabrzmiały dzwonki wzywające

207

załogę na stanowiska i podniesiono sygnał nakazujący statkom konwoju rozwiązać szyk. Prawie jednocześnie kontradmirał Maltby wydał z pokładu „Cornish City” rozkaz alarmowego zwrotu na sterburtę, od nieprzyjaciela, po czym wszystkie statki wchodzące w skład konwoju położyły zasłonę dymną i obróciły stery prawo na burtę, zmieniając kurs na południowo-wschodni.

Wszystkie oprócz jednego. Komandor Fegen zdał sobie ponuro sprawę, że konwoju nie ocali nawet największa zasłona dymna w dziejach wojen morskich. „Admirał Scheer” przepłynąłby po prostu przez ścianę dymu, ruszył w pogoń za konwojem i zdziesiątkował go. Zasłona dymna to za mało: statki muszą mieć czas się rozproszyć i zagubić na wielkich przestrzeniach Atlantyku pod osłoną nocnej ciemności... Dlatego Fegen skrzył ostro w lewo, sterując prosto na krążownik niemiecki.

Jeszcze nim „Jervis Bay” wyprostował kurs, „Admirał Scheer”, zdecydowany nie rezygnować z łupu, otworzył ogień do uchodzącego konwoju. Niektóre pociski dział kalibru dwieście siedemdziesiąt dziewięć milimetrów upadły między statkami handlowymi. Salwa nakryła „Rangitiki”, który jednak jakimś cudem ocalał, lecz tankowiec „San Demetrio” otrzymał kilka trafień; początkowo ewakuowany wskutek pożaru, został później ponownie obsadzony przez załogę i dotarł tryumfalnie

do Anglii.

Jednakże w tej chwili „Admirał Scheer” musiał przestać interesować się konwojem; jego uwaga skupiła się na wielkim statku pasażerskim pędzącym prosto na niego w szaleńczym geście oporu. Dwie salwy próbne trafiły w wodę dokładnie po obydwu stronach „Jervis Bay”, przerażające świadectwo legendarnej celności, z jakiej słynęli artylerzyści niemieccy: trzecia ugodziła prosto w krążownik pomocniczy.

Za jednym zamachem zniesiono maszt, ciężko uszkodzono pomost bojowy, na którym wybuchł pożar, oraz zniszczono całą instalację kierowania ogniem: działa trzeba było odtąd obsługiwać ręcznie, gdyż przerwano kable instalacji elektrycznej.

Bitwa jeszcze się właściwie nie zaczęła, lecz „Jervis Bay”

208

był już skończony jako jednostka bojowa. Komandor Theodor Krancke, dowódca „Admirał Scheera”, wiedział, że nie musi się już obawiać krążownika pomocniczego. Natychmiast skręcił na wschód, próbując podążyć za uchodzącym konwojem, lecz znów zastąpiono mu drogę: „Jervis Bay” również zmienił kurs i znów płynął prosto na Niemców.

„Admirał Scheer” rozpoczął wściekły ostrzał uszkodzonego krążownika pomocniczego, który nie pozwalał mu dopaść rozpraszającego się konwoju. Tym razem w „Jervis Bay” nie trafiły pojedyncze trzystukilogramowe pociski wybuchowe: nad lodowato zimnym morzem raz po raz rozlegało się upiorne wycie kolejnych salw, które masakrowały bezbronny statek. Pociski niemieckie druzgotały nadbudówki i działa, zasypując pokłady śmiertelnie rannego krążownika pomocniczego. Niemcy nie myśleli już o uciszeniu artylerii „Jervis Bay” i wyminięciu go od południa: postanowili go zniszczyć, szybko i bezlitośnie.

Jednakże „Jervis Bay” nie dał się tak łatwo zniszczyć. Nie do wiary, lecz nie tylko żył, lecz wciąż utrzymywał uparcie kurs, zbliżając się do pancernika kieszonkowego, który tak straszliwie go masakrował. Pociski niemieckie wyrwały ogromne dziury w bakburcie, zarówno nad linią wodną, jak i pod nią, poważnie uszkodziły maszynownię, zniszczyły radiokabinę, zdewastowały sterownię i inne nadbudówki, a „Jervis Bay” miał coraz większy przechył, gdyż przez ogromne przestrzeleny w burtach wlewały się potoki wody.

Fogarty Fegen stał ciągle wśród płonącego złomowiska, w jakie zmienił się pomost. On także, tak samo jak jego statek, został ciężko ranny już w pierwszych minutach bitwy, lecz, podobnie jak statek, jakimś cudem żył i wciąż walczył z nieprzyjacielem, choć powinien był umrzeć.

Był straszliwie okaleczony. Wybuch pocisku urwał mu lewą rękę tuż poniżej barku i z każdym uderzeniem tętna z rany tryskała świeża krew — musiał cierpieć potworny

14 Bezkrzesne... 209

ból, lecz nie zważał na niego. Wydawał ze spokojem rozkazy, jak zawsze lakoniczny i grzeczny, idąc uparcie ku nieprzyjacielowi i kierując ogniem archaicznych, żalosnych dział, których pociski trafiały beużytecznie w morze całe mile od „Admirał Scheera”.

Kolejna eksplozja zniszczyła główne urządzenia sterowe. Komandor polecił natychmiast podoficerowi przejść na rufę, na rezerwowe stanowisko dowodzenia — statek musiał za wszelką cenę utrzymać kurs i zbliżyć się jeszcze bardziej do pancernika niemieckiego. Na pomoście, gdzie szalał coraz gwałtowniejszy pożar, od którego pod stopami dowódcy wyginały się już arkusze blachy, nie można było ustać. Podpierając się zdrową ręką, komandor Fegen zszedł po poskręcanej stalowej drabince i powlókł się wzdłuż pokładu spacerowego na rufę. Podążał ku pomostowi awaryjnemu przez kłęby duszącego dymu i buchające płomienie, znacząc osmolony, poczerniały pokład śladami krwi.

Dotarł na rufę blady jak kreda, torturowany potwornym bólem, którego nigdy jednak nie okazał. Choć nie zdołał już się wspiąć na pomost rezerwowy, wciąż dowodził swoim statkiem i miał tylko jeden cel: zmniejszyć odległość między „Jervis Bay” a „Admirał Scheerem”, aby dać konwojowi czas na rozproszenie się w szybko gęstniejącym mroku.

Myśląc nieustannie o konwoju, rozkazał położyć nową zasłonę dymną, aby lepiej ukryć statki handlowe przed korsarzem, a także polecił ciskać za burtę ładunki wybuchowe i zmienić załogi ciągle strzelających dział, gdyż większość obsługujących je artylerzystów zginęła. Lecz zdezelowane działa nawet wówczas nie były w stanie trafić przeciwnika.

Następny niemiecki pocisk kalibru dwieście siedemdziesiąt dziewięć milimetrów zniszczył maszynownię, którą zatopiły setki ton wody. Fogarty Fegen nie zważał już na to. Wiedział, że czternastotysięcznik pędzący pełną parą ma wystarczająco dużą bezwładność, by zbliżyć się jeszcze bardziej do „Admirał Scheera”, nim pójdzie wreszcie na dno. <

210

Ogłuszający huk, oślepiający błysk i rufowe stanowisko dowodzenia zniknęło nad głową Fegena, zniszczone przez kolejny potężny wybuch. Fegen, niewiarygodny bohater, nie zwracając uwagi na krew tryskającą z urwanego ramienia i poranionej głowy, ruszył z powrotem na dziób, wlokąc się przez dym i pożar na główny pomost, który tak niedawno opuścił: pragnął wciąż dowodzić stamtąd walką — jeśli można tak nazwać ową upiorną rzeź.

Lecz nie zdołał nigdy dotrzeć do potrzaskanego pomostu. Zginął gdzieś wśród płomieni, zabity przez następny wybuch, a jego śmierć musiała być natychmiastowa, bo z medycznego punktu widzenia był już martwy, gdy niemiecki pocisk przerwał cieniutką nić życia, którego Fegen nie chciał się wyrzec z takim niewiarygodnym męstwem i uporem.

W ciągu krótkiej godziny wieczorem w listopadzie tysiąc dziewięćset czterdziestego roku Fogarty Fegen zdobył wieczną chwałę, podobnie jak sir Phillip Sidney: stał się symbolem bohaterskiej walki z przygniatająco silniejszym przeciwnikiem. Krzyż Wiktorii i zapewniona nieśmiertelność — lecz komandor Fegen prawdopodobnie nie dbał ani o jedno, ani o drugie. Wykonał swoje zadanie. Komandor Krancke, dowódca „Admirał Scheera”, stracił bezcenny czas, którego nie zdołał już

nadrobić: większość konwoju ocalała.

Fegen zginął, lecz odniósł zwycięstwo. Nie tylko on. Jego podkomendni walczyli równie dzielnie jak dowódca, aż działa krążownika pomocniczego umilkły i dalsza walka stała się niemożliwa. Większość marynarzy zapłaciła za swoje bohaterstwo najwyższą cenę. Spośród dwustu sześćdziesięciu członków załogi prawie dwustu zginęło lub odniosło tak straszliwe rany, że czekała ich nieuchronna śmierć.

„Jervis Bay”, przechylony głęboko na rufę i prawie nieruchomy na wodzie, ciągle trafiany pociskami wybuchającymi z hukiem wśród pożarów, które szalały już na całym śródokręciu, mógł lada chwila zatonąć. Nieliczni żywi członkowie załogi opuścili konający krążownik pomocniczy

211

zaledwie na kilka minut przed jego pójściem na dno: statek zatonął w pozycji pionowej, rufą naprzód, pociągając za sobą wszystkich pływających zbyt blisko lub zbyt słabych, by nie dać się wessać pod wodę.

Rozbitkowie zapewne długo by nie przeżyli — „Admirał Scheer” nawet nie próbował ich ratować — gdyby nie kapitan Sven Olander, dowódca szwedzkiego motorowca „Stureholm”, który zignorował rozkazy i zawrócił w mrok, by szukać marynarzy z „Jervis Bay”, świadom ogromnego długu wdzięczności, jaki miała wobec nich reszta konwoju HX-84. Był to akt wielkiej odwagi, albowiem pancernik niemiecki, pozbawiony łupu, krążył przez całą noc w tym rejonie, wystrzeliwując race świetlne i tropiąc rozproszone statki. Ryzyko podjęte przez kapitana Olandera sownie się opłaciło: odnalazł on i wziął na pokład co najmniej sześćdziesięciu pięciu rozbitków, dryfujących na lodowatych wodach Atlantyku.

Wielu ludzi nazywało później akcję „Jervis Bay” bezsensownym poświęceniem. Wysłanie kiepsko uzbrojonego krążownika pomocniczego przeciwko potężnemu pancernikowi kieszonkowemu to głupota i brawura granicząca z szaleństwem. Ludzie ci mają niewątpliwie rację. Było to z pewnością szaleństwo, lecz wydaje się, że komandor Fegen i jego podkomendni byliby dumni, gdyby uznano ich za szaleńców.

I nie byłoby chyba roztropnie (najdelikatniej mówiąc) wygłaszać takich kontrowersyjnych opinii w obecności marynarzy statków konwoju HX-84, który dopłynął bezpiecznie do Anglii, bo komandor Fogarty Fegen i jego załoga powstrzymali „Admirał Scheera”, by ich ocalić.

ALISTAIR MACLEAN

o odpowiedzialności pisarza i korzyściach płynących z sukcesu

Gdzieś w tysiąc dziewięćset pięćdziesiątym czwartym roku „Glasgow Herald” ogłosił konkurs na opowiadanie. Nie miałem żadnych aspiracji pisarskich (nie nazwę ich literackimi, gdyż wielu ludzi wciąż mi ich odmawia) ani żadnej nadziei na zwycięstwo.

Jednakże pierwsza nagroda, w wysokości stu funtów, stanowiła olbrzymią pokusę dla człowieka bez

grosza przy duszy. Posłałem tedy na konkurs opowiadanie marynistyczne pod tytułem Dileas, którego akcja toczy się na zachodnim wybrzeżu Szkocji. Wygrałem i Ian Chapman, obecny prezes wydawnictwa William Collins Sons and Company, zwrócił się do mnie z propozycją napisania powieści. Ku ogólnemu zdziwieniu William Collins to ciągle mój wydawca. Po dwudziestu siedmiu latach.

W okresie tych dwudziestu siedmiu lat napisałem dwadzieścia siedem powieści, czternaście scenariuszy i mnóstwo artykułów do gazet i czasopism. Uważałem to zawsze za w miarę uczciwy sposób zarabkowania. Panuje opinia, iż odniosłem sukces, choć potocznie rozumiany sukces to pojęcie względne, którym należy się posługiwać z wielką ostrożnością, zwłaszcza gdy mowa o pisaniu.

Ilość to bynajmniej nie wszystko. Niektóre książki, czasopisma i dzienniki będące synonimem sukcesu wydawniczego osiągnęły wręcz nieprawdopodobne dno upadku.

215

Ja, choć nie jestem może mistrzem oświecania umysłów, nie jestem także ich deprawatorem.

Niełatwo określić skutki publikacji własnych książek i oszacować miarę ich sukcesu bądź klęski. Weźmy na przykład reakcje ludzi mających wątpliwy przywilej zasiadania w kolegium redakcyjnym „Glasgow Herald” w chwili, gdy rozważano, komu przyznać nagrody w dawno zapomnianym konkursie na opowiadanie.

Niektórzy czują może lekką satysfakcję, że byli na tyle dalekowzroczni czy wnikliwi, by uhonorować kogoś, kto nie okazał się kompletnym zerem: zbyt wielu pisarzy kończy swoją twórczość na jednym utworze. Inni członkowie kolegium odczuwają zapewne głęboką obojętność, a jeszcze inni, zgrzytając (w przenośni) zębami, gorzko żałują, iż pomogli zadebiutować pisarzowi, którego styl w żaden sposób nie przystaje do wysokich standardów, jakimi się szczyli najstarsza gazeta Szkocji. Ich prawdziwe myśli pozostaną dla mnie na zawsze tajemnicą.

Równie trudno ocenić wpływ własnych książek na czytelników. Rzeczywiście, miałem nadzieję, że niektóre moje powieści zostaną uznane za znaczące lub ważne, ale reakcja rynku nie pozostawiła mi cienia wątpliwości, iż jestem jedyną osobą żywiącą takie przekonanie. Powinienem był słuchać rad Sama Goldwyna, który mawiał, że przesłania należy pozostawić urzędowi pocztowym.

Od tego czasu skupiam się wyłącznie na czystej rozrywce, choć odkryłem, że wielu ludzi uważa za rozrywkę coś zupełnie innego niż ja.

Otrzymuję sporo listów, w większości utrzymanych w bardzo miłym tonie. Zdaję sobie sprawę, iż nie oznacza to koniecznie, że moje utwory spotykają się z powszechną aprobatą: jestem w istocie pisarzem niezbyt kontrowersyjnym i ludzie podpisujący się zwyczajowo jako „Oburzony czytelnik” albo „Zdegustowany miłośnik literatury” i tak nie czytają moich książek, a jeśli już czytają, to ich treść nie wydaje im się godna komentarzy, nawet krytycznych.

Oczywiście wiem dobrze, jak pisanie wpływa na mnie samego, choć zdaję sobie sprawę, że i tutaj

miejsca na złudzenia. Główna korzyść płynąca z zawodowego parania się literaturą to niewątpliwie znaczny stopień osobistej swobody, której naturalnie nie należy mylić z brakiem odpowiedzialności.

Nie muszę rozpoczynać pracy o dziewiątej i nie robię tego: rozpoczynam zwykle między szóstą a siódmą rano. I chociaż często pracuję siedem dni w tygodniu, nie haruję w ten sposób przez cały rok.

Sytuacja, w której nikt w świecie nie może nic człowiekowi nakazać — a tak właśnie oceniam swoją sytuację — jest doprawdy wspaniała. Nie ma jednak ludzi całkowicie niezależnych. Ciężą na mnie obowiązki względem wydawcy.

Oficyny wydawnicze nie są, jak niekiedy twierdzono, domeną nikczemników, krwio pijców i pseudointelektualistów, którzy opierają swoją egzystencję na bezwzględnym wykorzystywaniu garstki nędznie wynagradzanych geniuszy potrafiących robić coś, do czego wydawcy nie są żadną miarą zdolni — połączyć w sensowny sposób kilka słów. Niektórymi oficynami wydawniczymi kierują osoby, w których można się dopatrzeć cech ludzkich. Do tej kategorii należy również mój wydawca.

Cięży na mnie odpowiedzialność, choć niezbyt wielka, wobec redaktorów książek. Słownik współczesnej angielszczyzny Collinsa definiuje redaktora jako osobę, która poprawia, zmienia i skraca maszynopis w trakcie przygotowania do druku. Czuję się względnie kompetentny poprawiać, zmieniać i skracać książkę, nim znajdzie się na biurku redaktora, lecz i redaktor potrafi być pomocny, dla jednych bardziej, dla innych mniej.

Nie ciąży na mnie żadna odpowiedzialność wobec krytyków literackich. Pierwsza recenzja, jaką w życiu czytałem, dotyczyła mojej własnej powieści H. M. S. Ulisses. Zajmowała bite dwie strony w pewnej gazecie szkockiej, obecnie nie istniejącej, i zawierała podobiznę obwoluty książki w otoczeniu płomieni oraz radę: „Ciśnij to w ogień!”. Skierowałem pod adresem Royal Navy największy komplement, na jaki było mnie stać, a ten bałwan myślał, że ją oczerniłem.

Była to pierwsza tak zwana recenzja literacka, jaką czytałem; również ostatnia. Przykro mi, lecz krytyków stawiam w jednym rzędzie z mędrkami, którzy prowadzą coś, co zwa dumnie „szkołami pisarstwa”. Należy podziwiać odwagę tych ludzi — ośmielają się udzielać innym rad i pouczeń, chwalać i ganiać coś, czego sami nie byliby w stanie stworzyć.

Największa odpowiedzialność, a zarazem dług wdzięczności, ciąży na mnie względem ludzi, którzy kupują moje książki, pozwalając mi prowadzić życie, jakie prowadzę. Ponadto, choć czerpią oni całkowicie uzasadnioną satysfakcję wytykając mi częste błędy rzeczowe, nigdy nie pouczają mnie, jak pisać. Jestem im za to wdzięczny.

Jedną z największych korzyści płynących z sukcesu literackiego jest swoboda podróżowania. Nie

jeżdżę po świecie, aby poszerzać swoje horyzonty myślowe ani zbierać materiały do książek. To prawda, pisałem już o regionach i krajach, w których byłem: o Antarktydzie, Morzu Egejskim, Indonezji, Alasce, Kalifornii, Jugosławii, Holandii i Brazylii, lecz niejechałem tam z myślą o studiowaniu tła przyszłej powieści; przebywałem również w tak różnych miejscach, jak Meksyk, Chiny, Peru i Kaszmir, ale bardzo wątpię, czy kiedykolwiek coś o nich napiszę.

Nie mam pojęcia, co jeszcze wyjdzie spod mojego pióra, Ian sugeruje od czasu do czasu (i zawsze, zdaje mi się, odrobinę melancholijnie), że mógłbym się wreszcie zabrać do pisania czegoś naprawdę dobrego. Cóż, nie jest to wykluczone, bo ku szczerzej rozpaczy licznych recenzentów, których płów nigdy nie czytam, nie zamierzam na razie przechodzić na emeryturę.

„Glasgow Herald”, 19 czerwca 1982