

# BRIAN CALLISON

*Najlepszy brytyjski autor powieści przygodowych*  
Allstair MacLean



Najnowsza powieść autora *Wojny Trappa*

# OSTATNI REJS



**CALLISON BRIAN**

**Ostatni rejs**

# BRIAN CALLISON

Od autora

Wczesnym rankiem 7 kwietnia 1990 roku na dwunastotysięczniku „Scandinavian Star” – promie samochodowym zarejestrowanym pod banderą ba-hamską – wybuchł pożar. Miało to miejsce na pozycji 58°34’N 10°43’E podczas rutynowego rejsu pasażerskiego z Oslo do Frederikshavn w Danii. Na pokładzie znajdowało się dziewięćdziesięciu dziewięciu członków załogi, należących do dziewięciu różnych narodowości, oraz trzystu osiemdziesięciu trzech pasażerów.

Zginęło stu pięćdziesięciu sześciu pasażerów i dwóch członków załogi; większość zatrzała się czadem. Stwierdzono później, że przyczyną pożaru było podpalenie. Podczas gdy kilka osób starało się ratować życie innych nie zważając na grożące im samym niebezpieczeństwo, załoga nie potrafiła się zorganizować, by powstrzymać rozprzestrzenianie się ognia i ewakuować pasażerów z zagrożonych obszarów. Nawet gdy statek został opuszczony, wciąż nie było wiadomo, czy na pokładzie są jeszcze żywi ludzie.

Poprzedniego miesiąca prom przyplłynął do Europy ze Stanów Zjednoczonych, gdzie odbywał dzienne rejsy w okolicach Miami. Jednostka została sprzedana i nowi właściciele najęli nową załogę. Część załogantów słabo znała angielski – język urzędowy na statku – część zaś potrafiła się porozumieć tylko w ojczystym języku. Kiedy wydarzyła się katastrofa, na pokładzie „Scandinavian Star” było tylko dziewięćdziesięciu członków załogi, którzy pływali na statku za czasów, gdy należał do poprzednich właścicieli. Reszta nie znała rozkładu pomieszczeń i pokładów jednostki. Chociaż prom miał wszelkie certyfikaty bezpieczeństwa wymagane przez prawodawstwo norweskie i międzynarodowe, i zgodnie z prawem mógł przewozić do tysiąc pięćdziesięciu dwóch pasażerów, to jednak później stwierdzono uchybienia w projekcie statku, jego konserwacji oraz w procedurach pokładowych i obsady stanowisk.

Chociaż pisząc tę powieść czerpałem informacje z oficjalnego norweskiego raportu o okolicznościach zatonięcia „Scandinavian Star”, książka w żadnym razie nie jest opowieścią o tragedii tego nieszczęsnego statku. Z pewnością też nie portretuje – i nie ma takiego zamiaru – żadnej osoby, która brała udział w owym tragicznym rejsie. Nie zamierza również sugerować żadnego wytłumaczenia oczywistych niedociągnięć kierownictwa linii i członków załogi, którzy zostali obarczeni odpowiedzialnością, przynajmniej w części, za niedostateczne przygotowanie statku. Nie próbuje także tłumaczyć działań – czy może trafniej byłoby napisać: zaniechania działań – przez niektórych członków załogi podczas katastrofy.

Jest to opowieść o nigdy nie istniejącym promie samochodowym typu coraz

**rzadziej ostatnio spotykanego na wodach Europy Północnej. Już niedługo – dzięki zaakceptowaniu przez Radę Europy od dawna oczekiwanej nowelizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu – ostatnie tego rodzaju statki znikną z powierzchni mórz.**

**Albo przynajmniej znikną z mórz Europy Północnej...**

**Niektóre kraje z innych części świata wciąż jeszcze nie ratyfikowały międzynarodowych propozycji przygotowanych specjalnie po to, by poprawić bezpieczeństwo podróżowania wielopokładowymi promami. Propozycje takie zostały opracowane w 1990 roku.**

**Aby w sposób realistyczny przedstawić sytuację, w której niewłaściwe dowodzenie i źle dobrana załoga mogą doprowadzić do katastrofy wielkiego promu, musiałem najpierw sprawdzić, jak na statkach jednej z najznamienitszych linii pasażerskich na świecie przestrzega się przepisów bezpieczeństwa. Stwierdziłem, że firma, do której się udałem, może być dumna ze swoich standardów.**

**W związku z tym chciałem wyrazić wdzięczność za współpracę i pomoc techniczną udzieloną mi przy pisaniu tej książki przez linię P&O North Sea Ferries, a w szczególności przez kapitana i załogę M/V „Norsea”.**

**Rozumiem teraz, dlaczego prom można bez żadnej przesady nazwać najbezpieczniej szym środkiem transportu.**

**Brian Callison, 1998**

**Kataklizm**

**Marynarze popełniają błędy – powiedział nocny oficer**

**wachtowy ze szczerością w głosie. – Nie wypieram się. Sam popełniłem ich mnóstwo podczas służby na morzu.**

**W. W. Jacobs (1863-1943)**

**Gdy drugi oficer Delucci usłyszał odgłos alarmu i ujrzał na tablicy rozdzielczej błyskające czerwone światełko, nie przejął się tym zbytnio.**

**Światełko wskazywało, że uruchomiono ręczny alarm w korytarzu, gdzie znajdowały się kabiny od numeru 312 do 320, na pokładzie C, na prawej burcie. Albo ktoś wcisnął guzik, albo nastąpiła awaria systemu przeciwpożarowego – bardzo prawdopodobny przypadek na niemal trzydziestoletnim statku. Delucci się tym nie przejął, ale czuł się usprawiedliwiony.**

**Kapitan wydał nocnej wachcie jednoznaczne rozkazy. Oficer wachtowy miał zawiadomiać go natychmiast, gdyby zdarzyła się nietypowa sytuacja. Rozkaz ten był podyktowany w równym stopniu tradycją i roztropnością.**

**Podobną ostrożnością musi się jednak wykazać oficer wachtowy – powinien dwa razy wszystko przemyśleć, by nie chwycić zbyt pośpiesznie za słuchawkę telefonu łączącego mostek z kabiną kapitańską. Delucci nauczył się takiego postępowania z własnego, czasami bardzo gorzkiego doświadczenia. Roztropność jest konieczna, aby utrzymać pracę. Dlatego też niechęć drugiego oficera Delucciego, aby niepokoić kapitana była jak najbardziej na miejscu, szczególnie że zegar wskazywał godzinę drugą siedemnaście nad ranem. Kapitan musiał odpocząć przed czekającym ich za kilka godzin wejściem do portu po szwedzkiej stronie. Delucci nie chciał go budzić tylko po to, by usłyszeć, że histeryzuje przy byle drobnostce, szczególnie że usytuowanie światełka na tablicy rozdzielczej nie wskazywało na jakiś poważny problem.**

**Pokład C znajdował się głęboko pod poziomem mostka, tuż nad linią wodną „Orion Venturera”. Większość tego pokładu zajmowała przepastna ładownia dla samochodów – wielki garaż, usytuowany niemal na całej długości promu. Wejście do przedziału samochodowego było podczas rejsu surowo zabronione wszystkim poza upoważnionymi członkami załogi. Po bokach ładowni biegły korytarze, dzięki którym kierowcy mieli dostęp do swoich pojazdów, gdy prom dobijał do portu. Wzdłuż tych korytarzy przy burtach statku były pojedyncze rzędy kabin klasy ekonomicznej, tak więc podczas rejsu przez cały czas chodzili tamtędy stewardzi i pasażerowie.**

**A poza tym sytuacje krytyczne mają zwykle gdzieś swoje źródła i ktoś je w końcu musi odkryć. Wyglądało na to, że alarmowy system przeciwpożarowy, który miał pomagać wachcie na mostku w lokalizowaniu źródła zagrożenia, zareagował nielogicznie ustalając miej see, gdzie ktoś rzekomo natknął się na ogień... albo może wdzierającą się wodę?**

**Delucci zorientował się nagle, że na chwilę całkowicie pochłonęła go ta masochistyczna wizja sytuacji, która była naprawdę nie do pomyślenia. Ale jeśli ktoś znajdzie się nagle na statku po kolana w wodzie – szczególnie na promie samochodowym – to bardzo prawdopodobne, że wciśnie pierwszy czerwony guzik, jaki nawinie mu się pod rękę, nie zadając sobie trudu, aby przeczytać załączoną krótką instrukcję.**

**W każdym razie światełko migające na tablicy rozdzielczej wskazywało, że alarm uruchomiono w rufowej części statku. Można było nawet ustalić, że przycisk ten znajdował się w krótkim odcinku korytarza biegnącego wzdłuż prawej burty promu, pomiędzy kabinami numer C312 a C320... Delucci po części zdawał sobie sprawę z ironii losu: jego wahanie spowodował system zaprojektowany specjalnie po to, by ułatwić oficerom podejmowanie szybkich decyzji.**

Przypomniał sobie, że kabiny w tamtym korytarzu, wciąż jeszcze nie przemeblowane, nie stały puste – był to pierwszy rejs „Venturera” na linii Wielka Brytania-Skandynawia pod banderą nowych właścicieli. Na pokładzie C nie mogli też z pewnością pracować żadni stewardzi – statek miał załogę zmniejszoną do niezbędnego minimum, aby podjąć wojnę cenową z renomowanymi liniami obsługującymi od lat połączenia na Morzu Północnym. Niezbyt prawdopodobne było też, że któryś z pasażerów znalazł jakiś powód, by zwiedzać nie zamieszkane i najmniej atrakcyjne rejony statku, zamiast zająć się rozrywkami, których na promie było pod dostatkiem... Pozostawała tylko jedna możliwość: że to marynarz z nocnej wachty był zwiastunem nieszczęścia. Ale on miał krótkofalówkę i w razie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa potwierdziłby alarm drogą radiową.

Jednak czerwone światełko, wskazujące pożar lub inne zagrożenie w korytarzu z pustymi kabinami od C312 do C320, bez wątpienia świeciło, co oznaczało – powracając do punktu wyjścia – że hipotetyczna osoba, która przede wszystkim nie powinna znaleźć się na pokładzie C, jednak wcisnęła guzik... albo lampka, kretyńskie słabe światełko w błyszczącej nowością oprawie, wywołała fałszywy alarm.

Młody oficer zdawał sobie sprawę, że kapitanowie statków zdradzają szczególne upodobanie do niczym nieusprawiedliwionego sztorcowania niewinnych podwładnych, którzy mieli dobre chęci. Szczególnie, kiedy wzywano ich o drugiej nad ranem tylko po to, by wymienić jakiś cholerny bezpiecznik!

Delucci zagryzł z niezdecydowania górną wargę. Zastanawiał się przez dłuższą chwilę, po czym wyłączył alarm. Mdle czerwone światełko zamrugało i zgasło; tablica, przedstawiająca schematycznie rozmieszczenie wszystkich dziewięciu pokładów promu pasażersko-samochodowego „Orion Venturer”, powróciła do poprzedniego stanu oczekiwania. Żaden z pięćdziesięciu sześciu ręcznie uruchamianych przycisków alarmu pożarowego nawet nie zamrugał.

Drugi oficer wlepiął wzrok w tablicę jeszcze przez pełne trzydzieści sekund. Modlił się w duchu, by któreś światełko rozjarzyło się w końcu. Gdyby tak się stało, mógłby wszcząć alarm. Ale tablica pozostawała ciemna.

W mroku wyczuwał niepokój dyżurnego sternika – jedyne poza nim marynarza na nocnej wachcie. Delucci, zawsze pełen rozwagi, świadom cięższej na nim odpowiedzialności, nakazał sternikowi pozostanie na stanowisku przy kole sterowym – na wszelki wypadek, mimo że statkiem kierował autopilot. Delucci znał przypadki, że automatyczne systemy sterowania zawodziły. Na ogół działo się to w sytuacjach krytycznych, na przykład kiedy mijali inne statki, mimo że zachowali wszelkie zasady sztuki żeglowania.

Czy działo się to z powodu zwarcia w systemach elektronicznych?

**Sternik był Hiszpanem, Delucci – Amerykaninem. Mike Delucci pływał na statku od roku, gdy jeszcze jednostka odbywała dzienne wycieczki wokół Florydy. Jednak decyzja indonezyjskiego armatora o posłaniu promu na linię na Morzu Północnym wcześniej, niż to planowano, spowodowała, że większość załogi miała za sobą dopiero tygodniowy staż na wielkim „Orion Venturerze”.**

**Obserwując tłum nowych, pospiesznie zebranych przez agencję marynarską w Hamburgu pracowników Delucci spostrzegł, że wszyscy oni, tak jak sternik prawdopodobnie znają po angielsku tylko podstawowy zakres słownictwa morskiego. Delucci słyszał tylko powtarzanie komend w rodzaju: „dziesięć stopni w prawo”, „ster dwa trzy zero” i „tak trzymać”.**

**–Sternik, widzisz gdzieś krótkofalówkę? – spytał, żeby się przekonać, jak jest naprawdę.**

**Sternik, oświetlony niesamowicie od dołu przez zielonkawę, osłonięte światło kompasu, wskazał ręką skrzynkę na lornetki, wiszącą przy prawych drzwiach sterówki. Delucci wyjął z niej ręczny nadajnik, włączył urządzenie i przeszedł na skrzydło mostka. Rozglądał się po horyzoncie, ledwo widocznej, wąskiej, zimnoszarej kresce pomiędzy czarnym morzem i niskimi chmurami.**

**Nie było to może najważniejsze spostrzeżenie – szczególnie w tej sytuacji i o tej bezbożnej godzinie – ale nie potrafił się powstrzymać od myśli, że statek ożywia mnóstwo dźwięków. Bębnienie niesionego czołowym wiatrem deszczu o szyby mostka współgrające z dzwonieniem linek sygnałowych o maszt; stałe buczenie spalin wydobywających się z opływowego komina wznoszącego się wysoko z tyłu; protest wody łamanej i odrzucanej przez kadłub „Venturera” – wszystkie te odgłosy sprawiły, że Delucci zdecydował się szukać kariery na morzu. Akceptował też nieco mniej romantyczne dudnienie – dochodzące z Nocnego Klubu Podróżników Oceanicznych, który znajdował się powyżej kwater oficerów pokładowych – jako pokutę, którą musiał przejść oficer pełniący nocną wachtę na promie...**

**Do rzeczy! Tak pochłonęło go to błyskające na tablicy czerwone światelko, że na śmierć zapomniał o obserwacji horyzontu. Jeśli prom płynący z prędkością przekraczającą dwadzieścia węzłów uderzy w podobną konstrukcję...**

**Delucci rozejrzał się dookoła, porównując sytuację z obrazem widocznym na ekranie radaru. Grupa świateł łodzi rybackich daleko za rufą po prawej; zamazane deszczem halo frachtowca lub innego promu, którego kadłub pozostawał skryty za linią horyzontu, i samotne białe światło jakiejś małej jednostki, odległej o cztery mile przed dziobem po prawej, która płynęła mniej więcej tym samym kursem co oni. Zachodnie wejście do Skagerraku nie było tej nocy zatłoczone statkami. Drugi oficer Delucci nie musiał przynajmniej zaprzętać sobie głowy manewrami, aby uniknąć zderzenia.**



**Wdusił przycisk mikrofonu krótkofalówki.**

**–Patrol ogniowy... Tu mostek. Odbiór?**

**Niespodziewanie uzyskał natychmiastową odpowiedź. I to po angielsku! Lub przynajmniej w jednej z odmian tego języka.**

**–Taaa, tuConroy... Kto tam?**

**Delucci poczuł niezmierną ulgę; zdał sobie sprawę, że starszy marynarz Con-roy, jeden z kilku Brytyjczyków na pokładzie, był na nocnej wachcie patrolowej. Nigdy jeszcze drugi oficer nie żywił w stosunku do tego faceta tylu ciepłych uczuć. Podczas poprzednich spotkań ścierali się kilkakrotnie – jeśli „ścierali się” jest odpowiednim słowem na opisanie sytuacji, gdy Delucci próbował wydać jakiś rozkaz marynarzowi Conroyowi – morskemu prawnikowi, jeśli można go tak nazwać. Ale przynajmniej z tym facetem można się porozumieć.**

**–Hmm. Gdzie jesteś?**

**Nastąpiła chwila milczenia, podczas której Conroy usiłował wymyślić jakieś prawdopodobnie brzmiące kłamstwo. Najwyraźniej jednak zdecydował się powiedzieć prawdę, szukając oparcia w swych prawach socjalnych.**

**–Mesa załogi. Teraz mam przerwę. Przepisy mówią, że nocna zmiana ma prawo...**

**–Kiedy ostatni raz przechodziłeś prawoburtowym korytarzem na rufie na pokładzie C?**

**–Tak koło piętnastu minut temu... sir.**

**Co oznaczało prawdopodobnie czterdzieści, czterdzieści pięć minut. Conroy jako nocny wachtowy miał praktycznie wolną rękę w ustalaniu tras patroli. Niedogodnością tego przywileju było jednak specjalne urządzenie zegarowe, które marynarz musiał nosić ze sobą podczas obchodu. Zegar rejestrował godziny wkładania do urządzenia specjalnych kluczy, które w liczbie czterdziestu sztuk rozmieszczone były po całym statku. Delucci zanotował sobie w pamięci, by później sprawdzić ostatni wydruk z obchodu Conroya. Ale to później.**

**–Mam tu włączony alarm. Ktoś uruchomił przycisk w korytarzu gdzieś w okolicach kabin C 312-320. Zbieraj się i szybko sprawdź, co się tam dzieje.**

**–Ale przepisy mówią, że mogę...**

**–Idź tam, Conroy. Natychmiast!**

**–Senor Mate!**

**Okrzyk ze sterówki nie wymagał tłumaczenia na angielski. Gdy Delucci obracał się i wbiegał do środka, słyszał mrozący krew w żyłach dzwonek systemu alarmowego. Na tablicy rozdzielczej świeciło to samo światelko, wskazujące na prawoburtową rufową część pokładu C...**

**Ale teraz zapaliła się dodatkowo jeszcze jedna żaróweczka. Tuż przy tamtej!**

**Drugi oficer Delucci wykrztusił tylko:**

**–O Jezu! – i rzucił się do słuchawki telefonu połączonego bezpośrednio z kabiną kapitana.**

**Na grodzi z tyłu ponad zielonkawą twarzą sternika wskazówki zegara przesunęły się na godzinę drugą dwadzieścia.**

**Żaden z mężczyzn na mostku nie zdawał sobie jeszcze sprawy, że właśnie upłynęły trzy minuty, które zdecydowały o dalszym losie promu pasażersko-sa-mochodowego „Orion Venturer”.**

**Conroy miał przed sobą spory kawałek wspinaczki. Mesa załogi, gdzie siedział nad kubkiem herbaty w chwili, gdy odezwał się Delucci, znajdowała się na śródkręciu na pokładzie A – najniższym poziomie „Orion Venturera”, znacznie poniżej linii wodnej. Niżej znajdowało się tylko podwójne dno statku – przestrzeń nad kilem, gdzie z trudem mógłby zmieścić się schylony człowiek. Tylko umieszczone tam zbiorniki – z paliwem i wodą oraz balastowe – odgradzały marynarza Conroya i jego kubek z herbatą od ławic ryb pływających w głębinach Morza Norweskiego.**

**Ale Conroy, który całe życie spędził na pokładach jednostek handlowych i mieszkał w najbardziej niegościnnych zakamarkach statków, nie poświęcał wiele czasu rozmyślaniom nad cienkimi blachami, które miały nie dopuścić do zamoczenia ładunku, jak również jego własnej osoby. Był wściekły, że musi znowu iść trasą, którą dopiero co patrolował... no, może godzinkę wcześniej... z małym hakiem... Będzie musiał się wspiąć schodami dwa pokłady wyżej i powlec biegnącym w stronę rufy korytarzem, wydłużającym się za każdym cholernym obchodem. I wszystko tylko po to, by spełnić zachciankę żółtodzioba, który poczuł zaniepokojenie na widok światelka skorodowanej zapewne tablicy rozdzielczej.**

**Droga na rufę zajęła mu cztery niezwykle istotne minuty. Trzeba jednak oddać mu sprawiedliwość: marynarz Conroy widział już, co ogień może zrobić ze statkiem i ruszył na obchód zaraz, gdy tylko dopił do końca herbatę. Z drugiej strony, nie spieszył się specjalnie. Gdyby pobiegł na rufę, zaoszczędziłby w ten sposób bardzo cenną minutę; marynarze jednak nie biegają po statku, chyba że znajdą się w naprawdę strasznych tarapatach. Zresztą marynarz Conroy charakteryzował się cynicznym brakiem wiary w umiejętności inżynierów okrętowych i nie bardzo wierzył, by potrafili dobrze konserwować urządzenia elektryczne; a ponadto przez ostatnie trzydzieści lat palił ponad pięćdziesiąt wolnoćlowych**

**11 papierosów dziennie – wszystkie te fakty sprawiły, że Conroy ruszył na obchód bardzo spokojnym, powolnym krokiem.**

**W ostatecznym rozrachunku okazało się, że te sześćdziesiąt sekund nie miało żadnego znaczenia.**

**Aby oddać Conroyowi sprawiedliwość, drugi oficer Delucci nie przekazał mu w tym czasie przez krótkofalówkę informacji o zapaleniu się na tablicy rozdzielczej na mostku następných światełek ostrzegawczych. Może gdyby Conroy to wiedział, szybciej dokonałby inspekcji?**

**Ale właśnie wtedy początkowy sceptycyzm Mike'a Delucciego, znajdującego się siedem pokładów wyżej, ustąpił miejsca zdenerwowaniu graniczącemu z paniką. Był zresztą zbyt zajęty telefonowaniem do kapitana statku i wzywaniem pierwszego oficera i pierwszego mechanika. Zastanawiał się też, czy on – zwykły drugi oficer – powinien odważyć się na włączenie syreny alarmowej, zanim przybędą na mostek zadyszani zwierzchnicy, którzy zdejmą z jego barków odpowiedzialność za wprowadzanie w życie kłopotliwej decyzji. Delucci szacował, że dźwięk syreny musiałby poderwać na nogi około pół tysiąca ludzi, którzy zebraliby się w czterech punktach alarmowych – albo, co gorsza, na pokładzie łodziowym – ubrani w piżamy w środku zimnej nocy gdzieś w Skagerraku, prawie dokładnie pomiędzy Danią i cholerną Norwegią!**

**Ale ten koszmarny scenariusz, który przyszedł Delucciemu do głowy, nie miałby szans powodzenia. Zgodnie ze statystyką tylko niewiele ponad dwieście osób udałoby się natychmiast do alarmowych punktów zbiorczych rozmieszczonych w dużych hallach albo – wciąż w piżamach i koszulach nocnych – pobiegłoby od razu na pokład łodziowy „Venturera”. I to pod warunkiem, że przeczytało instrukcje wywieszane na wewnętrznej stronie drzwi kabin i odebrało karty pokładowe, których kolory – opisane w instrukcji – odpowiadały drogom ewakuacyjnym. Ale w tym pierwszym rejsie pasażerowie nie dostali kart... Zresztą tak musieliby jeszcze wiedzieć, gdzie znajdują się punkty zbiorcze albo pokład łodziowy.**

**Jednak Mike Delucci nie znał historii przebiegów poprzednich katastrof na morzu. Z**

analizy tych przypadków wynikało, że po ogłoszeniu alarmu i tak czterdzieści sześć procent pasażerów – wszystko jedno, z kartami pokładowymi czy bez – pozostaje w swoich kabinach, mimo że słyszało dźwięk syreny; ludzie ci po prostu czekają, aż załoga wyda im jakieś instrukcje.

Pasażerowie zawsze sądzą, że załoga dobrze zna statek, na którym pływa. I jest na tyle dobrze przeszkolona, że wie, jakich wskazówek udzielać ludziom w razie alarmu.

Conroy ostatecznie dotarł do samoczynnie zamykających się drzwi rozdzielających strefę przeciwpożarową nr 2 na śródkręciu od strefy nr 2 na rufie statku. Było dwadzieścia cztery minuty po drugiej nad ranem – minęło siedem minut od chwili, gdy na tablicy na mostku zapaliło się pierwsze światelko alarmowe.

12 Marynarz Conroy z niechęcią zdał sobie wtedy sprawę, że zapomniał zabrać krótkofalówkę z mesy załogi, i jego niezadowolenie sięgnęło wtedy szczytu. Z jego szczęściem prawdopodobnie okaże się, że wewnętrzne telefony są w takim samym stanie jak cała reszta elektryki na tym cholernym statku. A to mogło oznaczać, że będzie musiał wejść na samą górę, do biura płatnika na pokładzie E tylko po to, aby zameldować wachcie na mostku, że wszystko w porz...

Conroy z rozmachem otworzył drzwi, mamrocząc z irytacją przekleństwa... i zamarł. Stał, jakby mu nogi wrosły w pokład, i patrzył z przerażeniem w głąb korytarza, w którym ciągnął się rząd kabin o numerach od 312 do 320. Czuł, że włosy na opalonym karku podnoszą mu się, jak gdyby jakiś topielec głaskał go martwymi palcami.

Była to całkiem zrozumiała reakcja, nawet u marynarza tak flegmatycznego i pozbawionego wyobraźni jak Conroy.

Marynarz stał się bowiem uczestnikiem koszmaru, jakiego żaden człowiek nie powinien w życiu doświadczyć.

## Wyjście

Komitet nie ma żadnych wątpliwości, że... (właściciele) musieli zdawać sobie sprawę, iż okrętując tak wielką liczbę pasażerów i angażując w tak krótkim czasie nie przeszkoloną załogę lekceważą sprawy dotyczące bezpieczeństwa.

Oficjalny raport norweski, NOR 1 991:1 E Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1 990

Wewnętrzne memorandum Kompanii Promowej Townsend, 18 sierpnia 1986

Wygląda na to, że istnieje generalna tendencja do zadowolenia z faktu, że prom przyplynie dwie albo trzy minuty wcześniej niż wskazuje na to rozkład. Oczekuję

**teraz – szczególnie gdy chodzi o FE8 – że od dzisiaj statki będą odchodziły o piętnaście minut wcześniej... Wywrzeć nacisk na pierwszego oficera, jeśli uważacie, że nie kieruje załadunkiem dostatecznie szybko... Postawmy sprawę jasno, możliwość wypływania z Zeebrugge ze spóźnieniem jest poza dyskusją. Ma się to odbywać na kwadrans przed rozkładem.**

**Raport dotyczący zatonięcia promu „Herald of Free Enterprise”. Oficjalne śledztwo Sądu Zjednoczonego Królestwa, nr 8074**

**Mam właśnie rozpocząć moją ostatnią podróż – wielki skok w ciemność.**

**Ostatnie słowa Thomas Hobbes (1588-1697)**

**Carlsson nigdy nie miał zamiaru zatopić „Orion Venturera”. Nie miał też zamiaru przedwcześnie umierać – skończył dopiero trzydzieści lat. A na pewno nie chciał zginąć w taki sposób. I nie na pokładzie promu samochodowego, w deszczową noc na niespokojnym obcym morzu. Szczególnie że Sven Carlsson nie czuł żadnego pociągu do morza – był kierowcą wielkiej ciężarówki-chłodni, choć zawsze wydawało mu się, że jest stworzony do większych rzeczy.**

**Ale na pewno nie sądził, że może przyczynić się do śmierci tak wielu swych współtowarzyszy podróży – właściwie nie zamierzał nikogo zabijać, nawet samego siebie. Gdy z sykiem powietrza wydobywającego się z kompresora zwalniał hamulec ogromnej scanii i ruszał powoli w stronę wjazdu na prom, rozmyślał, jak zwrócić na siebie uwagę i wywyżżyć się ponad tłum, wyrosnąć ponad przeciętność. Miał nadzieję, że w ten sposób zapewni sobie przyszłość bardziej obiecującą niż praca za kierownicą ciężarówki.**

**Ale niełatwo jest zdobyć sławę – Carlsson w końcu powoli zaczął to dostrzegać. Do sławy potrzeba kwalifikacji – oczywiście do tego rodzaju sławy, która sprawiałaby, że ludzie prostowaliby się i oglądali na jego widok. Nie chodziło o to, by robić coś szczególnie rzadko spotykanego. Rozmyślał o tym przez kilka miesięcy, przejeżdżając samotnie tysiące kilometrów. Ktoś patrzący z boku mógłby go wziąć za człowieka owładniętego obsesją, ale Carlsson był całkowicie normalny. Po prostu zastanawiał się, jakie ma możliwości. Mógłby na przykład zostać wielką gwiazdą piosenki rozrywkowej albo bożyszczem kibiców piłkarskich... albo najpopularniejszym prezenterem którejś ze stacji telewizyjnych. Dlaczego nie? Problem polegał na tym, że nie miał właściwych znajomości. I uzdolnień w żadnej dziedzinie. Jedynie palącą ambicją, by się wybić.**

**W końcu doznał olśnienia; dzieliło go jeszcze jakieś trzy tysiące kilometrów od wjazdu na prom. Postanowił, że zostanie bohaterem narodowym – a może i międzynarodowym! W dzisiejszych czasach bohaterowie nie muszą mieć żadnych kwalifikacji. Nie muszą też wykazywać się specjalnymi uzdolnieniami. Wcale nie**

**trzeba od razu dokonać przeszczepu mózgu ani zrobić błyskotliwej kariery politycznej. Wystarczy tylko przyciągnąć zainteresowanie środków masowego przekazu i uchwycić okazję obiema rękami.**

**Carlssona bardzo podnieciła ta myśl. Był to już załączek pomysłu, który mógłby doprowadzić go na szczyty. Teraz musiał tylko wymyślić sposób na pokonanie ostatniej przeszkody stojącej na drodze do sławy. Próbując rozgryźć ten problem doszedł z rozgoryczeniem do wniosku, że nie można – ot tak po prostu – wybrać sobie bohaterskiej przyszłości. Bohaterów tworzą sytuacje kryzysowe, a te – z definicji – nie są wcześniej planowane.**

**Albo – co na jedno wychodzi – nie dzieją się w normalnych warunkach.**

**Gdy Carlsson w konwoju innych ciężarówek wprowadzał swój pojazd na pokład samochodowy promu pasażerskiego „Orion Venturer”, jego umysł zaprzętała jedna myśl: w jaki sposób zdobyć sławę.**

**Grace Miles czuła się bezpiecznie, gdy Michael wprowadził ich volvo combi rampą wjazdową do ładowni promu. Gdy przemieszczali się do środka, musiała wychylić głowę na zewnątrz, by dojrzeć górne pokłady statku, rysujące się na tle porannego brzasku. Prom wydawał się dużo większy i solidniejszy, niż myślała, a to zmniejszyło nieco jej wcześniejsze obawy.**

**Sposób załadunku pojazdów na pokład jeszcze umocnił owo poczucie bezpieczeństwa. Było to bardzo proste spostrzeżenie; aby docenić jego znaczenie, trzeba tu zrozumieć wcześniejsze obawy Grace. Widok promu przyniósł jej widoczną ulgę, szczególnie że od tygodni – od czasu, gdy zarezerwowali w nowych liniach promowych przejazd na wakacje w Szwecji – stale rósł jej niepokój na myśl o czekającej ich przeprawie przez Morze Północne.**

**Nigdy nie spodziewała się, że może czuć się tak nieswojo. Niektórzy ludzie boją się podróżować samolotem, pociągiem, dalekobieżnym autobusem... Grace korzystała już z tych wszystkich środków transportu, nie myśląc nawet o jakimkolwiek ryzyku. Jednak od kiedy wykupili bilety i klamka zapadła, zaczęła marzyć o tej podróży i odkryła, że niepokojąca możliwość zatonięcia statku nieustannie karmi ciemną stronę jej wyobraźni.**

**Grace wcale nie straciła jednak w tej sytuacji poczucia proporcji; na przykład знаła historię zatonięcia „Titanica” – wszyscy ją znali – albo „Lusitani”. Nie łączyła tych dramatów z własną podróżą na pokładzie „Orion Venturera” zdając sobie doskonale sprawę z tego, że możliwość napotkania góry lodowej na Morzu Północnym jest równie nieprawdopodobna jak storpedowanie promu przez U-Boota.**

**2 – Ostatni rejs 17 Ale niepokój nie poddaj e się tak łatwo logicznym wy aśnieniom.**

**Coraz częściej myślała nie tylko o tamtych dwóch katastrofach, w jej wyobraźni zaczęły pojawiać się dwa inne obrazy. „Herald of Free Enterprise” oraz... „Estonia”, tak się chyba ten prom nazywał?**

**Grace Miles była bardzo zaniepokojona. Już jakiś czas temu przestała dręczyć swoją rodzinę nadmierną opiekuńczością. Przedtem obawiała się wypuścić dzieci nawet za bramę ogrodu, choćby nie istniało żadne zagrożenie. Ale kiedy Michael wrócił któregoś dnia do domu wymachując biletami na prom, prawie zapomniane obrazy z telewizyjnych dzienników, pokazujące, co może przydarzyć się takim zwykłym rodzinom jak ich, wróciły z nową siłą i okazało się, że jej nadopiekuńcze instynkty odżyły.**

**Oba statki były promami pasażersko-samochodowymi i wypłynęły w normalny, rutynowy rejs. Wstrząsające ujęcia w telewizji ukazujące na wpół zanurzonego „Heralda” leżącego na boku nie dawały Grace spać po nocach. Wciąż przypominała sobie ten obraz, choć nigdy nie mówiła Michaelowi o swych obawach. Zajęła się jakby nigdy nic planowaniem podróży, pakowaniem rzeczy i zarezerwowaniem dla Buttona schroniska na czas ich nieobecności. Uśmiechała się tylko z pobłażaniem, gdy siedmioletni William domagał się, by kupiła mu na rejs żółty sztormiak – taki, jakie noszą na morzu prawdziwi żeglarze, i pocieszała czteroletnią Lucy, że jej misia – Teddy’ego – nie będzie bolał brzusek tak jak ciocię Rachel, która twierdziła, że podczas swej jedynej podróży morskiej miała kłopoty z żołądkiem.**

**Ileż w tym było ironii! Cały ten niepokój przy bezpośredniej konfrontacji z obiektem wywołującym jej paranoję okazał się całkowicie pozbawiony podstaw. Wszystkie ciężarówki, autobusy i samochody ciągnące przyczepy kempingowe wjeżdżały do przepastnej ładowni promu od tyłu statku – przez rufę, tak to się chyba nazywa. Pojazdy wtaczały się po rampie wjazdowej powoli i ostrożnie jak zwierzęta wchodzące na arkę Noego, jeden za drugim. Chociaż Grace nigdy nie zrozumiała do końca szczegółów technicznych dotyczących przyczyn zatonięcia tamtych dwóch promów, wiedziała, że stało się to z powodu jakichś problemów z wrotami dziobowymi. Przednie rampy okazały się ich słabymi punktami.**

**Przed nimi ostatnia z ciężarówek – biała scania ze szwedzkimi tablicami rejestracyjnymi – z rykiem zaczęła podjeżdżać po rampie i wtoczyła się do brzucha statku, wypuszczając z rury wydechowej kłęby czarnego dymu. Umundurowany członek załogi z krótkofalówką w dłoni, w białej, okrągłej, sztywnej czapce i jaskrawopomarańczowym sztormiaku z wypisanymi na plecach słowami: DRUGI OFICER ruchem ręki nakazał im wjeżdżać.**

**Michael popatrzył na statek bez uśmiechu.**

**–Teraz już wiemy, jak musiał czuć się Jonasz – powiedział wrzucając pierwszy bieg.**

**–Jestem głodna, mamusiu – oznajmiła Lucy. – 1 Teddy też chce jeść.**

**–To masz pecha, bo na statku każą jeść herbatniki z robakami – powiedział William z wyraźnym okrucieństwem w głosie. – Rozchorujesz się. I ty, i Teddy. A Teddy’ego zawiozą do szpitala.**

**18 – Teddy lubi robaki – odparła wcale nie poruszona. – Dałam mu jednego tydzień temu i całego zjadł.**

**Dla Grace był to dzień niespodzianek. Wiedziała już, dlaczego przed wyjazdem musiała szorować głowę misia gorącą wodą z mydłem.**

**–Robaki? O czym on mówi? Co za robaki? – zamruczał bardziej do siebie niż do rodziny Michael. Przd samochodu podskoczył, gdy pojazd przejechał po stalowej płycie łączącej nabrzeże z rampą promu. Przed nimi rozciągała się wielka hala ładowni, znacznie przestronniejsza, niż Grace się spodziewała. Na suficie wisiały rzędy lamp, a na ścianach – znaki z napisem: ROKING FORBJUDEN – NO SMOKING. Szwedzka ciężarówka-chłodnia powoli jechała przed nimi pokładem samochodowym w stronę zbitej masy pojazdów już zaparkowanych na końcu statku. Białe pomalowane ściany wnętrza wieloryba głucho odbijały zduszony pomruk wielkiego diesla.**

**–Robaki? Myślę, że chyba mu chodzi o rybaków – uśmiechnęła się, czując, że zaczyna się rozluźniać. – Naczytał się ostatnio dużo o morzu.**

**Grace Miles miała szczęście, że jej wiedza na temat katastrof statków pasażerskich była bardzo powierzchowna i ograniczona do tych tragedii, które zostały opisane w książkach. Dzięki temu mogła czuć się bezpiecznie wjeżdżając na prom.**

**W sobotę trzydziestego pierwszego stycznia tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego trzeciego roku prom kolejowy Kolei Brytyjskich zatonął na Morzu Irlandzkim. Działo się to w odległości dziewięciu mil na wschód od Donaghadee, leżącego w hrabstwie Down. Zginęły wtedy sto trzydzieści trzy osoby.**

**„Księżna Wiktorja” zatonąła na skutek wyłamania przez potężne fale rufowych wrót załadunkowych. – Jak jest woda po francusku, sir?**

**–L’eau – odparł Nicholas.**

**–Ach – powiedział pan Lillywickz ponurą miną**

**potrząsając głową. – Lo, tak? Nie mam żadnego zdania na**

**temat tego języka – nic a nic.**



## Charles Dickens (1812-1870)

Przynajmniej umiesz jako tako pogadać po angielsku; i tak niezgorzej jak na gościa czarnego jak asfalt, mówię ci, Cookie – przyznał wspaniałomyślnie marynarz Conroy, opierając się o poręcz statku na pokładzie. Ramiona miał skrzyżowane, jedną nogę postawił nonszalancko na dolnej poręczy. Leniwie obserwował odbywający się w dole załadunek poj azdów do ładowni. – Nie tak jak reszta tych zagraniczników, twoich koleżków z działu zaopatrzenia.

–Pewnie to dlatego, że jestem Skuzytem w trzecim pokoleniu, a oni w większości wywodzą się z Portugalii i całej Unii Europejskiej – zachowując kamienną twarz, pospieszył z wyjaśnieniem pomocnik kucharza załogi Henry Manley. – Mojamamai tata przyjechał z Trynidadu do Liverpoolu zaraz po wojnie... z pierwszym transportem bananów.

Pomocnik kucharza Manley już dawno temu nauczył się rozpoznawać tych sukinsynów faszystów. Jeśli trafił na takich w załodze statku, na którym pływał, umiał dawać sobie z nimi radę. Ale trzeba oddać sprawiedliwość staremu posiwiątemu rekinowi: Conroy nie był ograniczony w swych uprzedzeniach. Od kiedy zaokrętował się na „Ocean Venturera”, okazywał równą niechęć policjantom i pasażerom, duchownymi dzieciom; oficerom marynarki handlowej i całej Królewskiej Marynarki Wojennej; mechanikom pokładowym – szczególnie głównym mechanikom, zwłaszcza jeśli wcześniej służyli w marynarce wojennej; rzą-

20 dowi, armatorom, właścicielom psów i nieruchomości, Szkotom, Walijszykom, królikom...

Henry nie miał pojęcia, dlaczego właściwie Conroy pałał taką niechęcią do królików.

–Taaa? Cóż, w dzisiejszych czasach na promach można się spodziewać najróżniejszych typów, nawet z Liverpoolu. Znaczy się, to w końcu tania bandera, nie? – Conroy, szczęśliwy, że może pogryźć rękę, która go dosłownie karmiła, wskazał brodą flagę Bahamów, zwisającą z flagsztoka jak mokra ścierka. – Wielonarodowa załoga, wyzyskiwana przez armatora. Jesteśmy tylko tanią siłą roboczą, kolego.

Henry rozmyślał o tym przez chwilę, dodając jednocześnie w myślach jeszcze kilka punktów do listy uprzedzeń Conroya. Pewnie, że nie płacili im dobrze. Ale cóż w tym nowego? Od kiedy pływał na statkach, na rynku pracy wśród marynarzy panowała większa podaż niż popyt, szczególnie gdy chodziło o podejrzane linie, które z reguły rekrutowały załogi wśród bezrobotnych oficerów i nie sprawdzały zbyt szczegółowo ich patentów. A on w końcu był kucharzem, a nie prawnikiem. Nie wiedział i prawdę mówiąc nie obchodziło go to, czy reje-stracj a statku w Nassau była próbą uniknięcia wysokich podatków. Ale Bahamy to kraj, w którym przepisy dotyczące

bezpieczeństwa na morzu są... hm, nieco bardziej podatne na interpretację niż w innych państwach, a wszystko po to, by przyciągnąć zagranicznych inwestorów i ich pieniądze.

Wszystko wyglądało tak jak w książeczce marynarskiej Henry'ego. Albo zaciągał się – na warunkach pracodawcy – na statek wskazany przez agenta, albo patrzył potem, jak statek odplywa z innym kucharzem, pochodzącym gdzieś z Turcji czy Rosji albo któregoś z krajów Trzeciego Świata, ale zgadzającym się na płacę o połowę niższą od sumy potrzebnej Europejczykowi do wykarmienia rodziny.

Nigdy jeszcze nie pływał na promach, a „Venturer” wydawał mu się dobrym statkiem. Był wielki. Może już nieco leciwy, ale na pewno wciąż w dostatecznie dobrym stanie, by otrzymać certyfikaty bezpieczeństwa od inspektorów morskich po obu stronach Morza Północnego. I wydawał się elegancko przebudowany – jeśli nie widziało się dalszych zakamarków. Miał w sobie więcej ze statku wycieczkowego niż nocnego krótkodystansowego promu. „Venturer” wcale nie wyglądał na jednostkę taniej bandery, zarejestrowanej gdzieś w Panamie, Monrowii czy Liberii... Henry'emu Manleyowi statek wydawał się pałacem. Ale Henry pływał do tej pory na statkach transportowych; niektóre z nich były naprawdę do niczego. Ale nawet pomijając to wszystko, regularne rejsy do Wielkiej Brytanii oznaczały, że miał szansę zawitać czasem do domu w razie dłuższych postojów. Będzie się teraz widywał z Emmą i dziećmi częściej niż dotąd.

Nie znaczy to jednak, że nie zgadzał się ze swoim nowym kolegą Conroyem, sfrustrowanym trudnościami z porozumieniem się z obsługą promu. Henry pracował w mesie załogi. Przy stołach słyszał przedziwną mieszankę języków i nie zawsze był w stanie zrozumieć, o czym marynarze rozmawiali.

21 Wyglądało na to, że na „Orion Venturerze” nie było wielu doświadczonych wilków morskich. Nie miał żadnych wątpliwości, że Conroy w końcu wyrazi swój pogląd na tę sprawę – trzeba mu tylko dać trochę czasu. Najwyraźniej agencja ugryzła kęs większy, niż była w stanie przełknąć. Armator pozostawił jej za mało czasu...

Konieczność znalezienia setki ludzi dosłownie na zawołanie: piekarzy, pomywaczy, krupierów, sprzedawców do sklepów wolnocłowych, którzy w większości – co Manley odkrył ze zgrozą – przeszli na „Venturera” prosto z hoteli i nigdy wcześniej nie pracowali na statku. Trzeba było jeszcze zatrudnić elektryków, mechaników i marynarzy pokładowych – wszystko to razem musiało przysporzyć wielkiego bólu głowy personelowi agencji w Hamburgu. Wystarczająco trudno musiało im być znaleźć ludzi, a co dopiero spełnić wymagania bahamskiego prawodawstwa w zakresie rekrutacji załóg statków morskich i kwalifikacji marynarzy. Henry'ego nawet nie obejrzano podczas werbowania go na statek; wielu przyjętych na prom znało angielski jedynie „w stopniu zadowalającym”.

**Ale Henry Manley nie wiedział – w końcu był tylko kucharzem, a nie prawnikiem specjalizującym się w sprawach morskich – że znajomość angielskiego nie jest wymagana przez bahamską „Ustawę o statkach handlowych”, rozdział 77, część III zawiera stwierdzenie, które taki zatwardziały cynik jak marynarz Conroy mógłby uznać za, hm... jakby to powiedzieć? Podatne na interpretacje? Mówi ono: „... albo na statku powinny obowiązywać odpowiednie rozporządzenia dotyczące wydawania rozkazów w języku, który poszczególni członkowie załogi znają w wystarczającym stopniu”.**

**Przemyśl to, Henry. Jak oficer wachtowy, który nie wykazuje się znajomością chińskiego dialektu ning-po, chorwackiego ani azerskiego, może sprawić, by jego rozkazy były zrozumiałe dla często niewykształconych marynarzy w sytuacji alarmowej, gdy trzeba opuścić statek, a wiej e pełna „dziesiątka”, jest ciemna noc, jednostka nabiera przechyłu, a zielone morze wdziera się na pokład samochodowy?**

**Ma się porozumiewać językiem migowym?**

**Prawda wyglądała tak, że w mesie „Orion Venturera” w tym pierwszym rejsie przez Morze Północne o palmę pierwszeństwa współzawodniczyło dziewięć języków. Zgodnie z tym, co mówił zastępca płatnika Everard – zajmujący się między innymi administracją na statku i okazujący w chwilach słabości taką samą jak Conroy awersję do wielonarodowości jednostek tanich bander – jednej trzeciej załogi można wydać rozkaz w oficjalnym języku statku, a ci ludzie nie będą mieli pojęcia, czy zostali zaproszeni na grilla na górnym pokładzie, czy należy opuścić statek!**

**Everard mówił też, że oficerami pokładowymi „Venturera” byli sami Brytyjczycy i Amerykanie, oprócz kapitana statku Halvorsena – Norwega; plotka okrętowa głosiła, że dostał to stanowisko dzięki swej licencji pilota na akwen fiordu Oslo i podejścia do Góteborga. Podobno właściciele statku liczyli na zaoszczędzenie sporych sum pieniędzy, ponieważ nie będą musieli płacić słonych**

**22 opłat za wynajmowanie za każdym razem miejscowych pilotów na tamtych wodach.**

**Główny mechanik Bracamontes, który tak jak drugi oficer Delucci i kilku innych oficerów pracował na promie, gdy ten służył za pływające kasyno u wybrzeży Florydy, był z pochodzenia Kolumbijczykiem i mieszkał w Nowym Jorku. Pozostali inżynierowie-mechanicy byli Brytyjczykami, Duńczykami i Szwedami, ale ta czarna banda... Pomocnik kucharza mesy załogi Maney nigdy nie mógł powstrzymać gorzkiego uśmiechu na ten widok, nieodmiennie przywodzący na myśl czasy parowców napędzanych kotłami... Motorzyści byli w ogromnej większości z Ameryki Południowej i Filipin.**

**Według zastępcy płatnika Everarda – wydział księgowy i administracyjny statku**

składał się z Brytyjczyków i Skandynawów, co nie wzbudzało jego sprzeciwów. Z drugiej strony, w dziale zaopatrzenia pracowali portugalscy stewardzi, a w kuchni – personel niemal wyłącznie włoski. Wśród nich tylko kilku potrafiło płynnie mówić po angielsku; Henry należał do tej niewielkiej grupki, spełniającej nieco wygórowane wymagania Conroya. Ciesza pokładowy był Grekiem cypryj skim; jego pomocnik zaś – Turkiem. Nie należało się spodziewać, że zaczną rozmawiać ze sobą, nawet jeśli by zrozumieli, co mówi jeden do drugiego. Marynarze pokładowi także okazali się głównie obywatelami krajów położonych nad Morzem Śródziemnym, chociaż nikt nie przeczył, że bosman – Hiszpan z Santander – nie tylko mówił płynnie po angielsku, ale potrafił także wyrzucić z siebie tyle przekleństw w niemal każdym języku, że mogłoby mu to zapewnić poważanie nawet w forpiku brytyjskiego trampa z lat dwudziestych.

I był jeszcze marynarz Conroy – taki brytyjski dinozaur. Jedyny na „Orion Venturerze”, lecz za to bardzo widoczny relikwyt dawno zapomnianej ery świetności transportu morskiego.

–Wiesz, że mamy na pokładzie nawet... Australijczyka? – z grymasem na twarzy spytał marynarz Conroy, poruszony tym obrazem.

–Ten Tit-tit? Oficer od przyrządów elektronicznych, Ed? – odparł Manley. – On mówi po angielsku. Musi mówić. W końcu pracuje też jako radiooficer.

–Ale jego angielski nie jest poprawny. To nie jest język, którego ja się uczyłem – nie dawał za wygraną Conroy. W jego głosie dało się wyczuć nutkę ironii. Odrzucił niedopałek papierosa w ciemność za burtę, gdzie padał deszcz. Obaj mężczyźni obserwowali lot papierosa, dopóki nie spadł w skotłowaną wodę pomiędzy wysoką gładką burtą „Orion Venturera” i naznaczone zębem czasu nabrzeże.

–On nie będzie dobrze dowodzony, kuchciku. Nie tak jak statek pod brytyjską banderą, wspomnisz jeszcze moje słowa. Zauważ, że od czasu przyjęcia nowej załogi nie mieliśmy ani jednego alarmu łodziowego czy pożarowego. Ale gwarantuję ci, że przynajmniej jeden taki alarm został wpisany do dziennika pokładowego, aby uszczęśliwić te buldogi z Agencji Bezpieczeństwa Morskiego.

23 Henry ziewnął. Pracował od czwartej trzydzieści; smażył śniadanie dla załogi. Jedna rzecz na pewno stuprocentowo brytyjska na tym statku, pomyślał. Jednostka mogła sobie być zarejestrowana na egzotycznej rajskiej wyspie, mogła być własnością jakiegoś tajemniczego Chińczyka z Dalekiego Wschodu, połowa załogi mogła pochodzić z państw podzwrotnikowych albo spod Koła Podbiegunowego – ale na statku wciąż podawano śmiercionośny, bogaty w cholesterol angielski zaczyn do pracy na cały dzień.

–Jadłeś już śniadanie? – zapytał z nadzieją, że usłyszy komplement.

**–Nie wierzę w śniadania – odparł niecierpliwie Conroy. – Wziąłem tylko trochę jakiegoś dziwnego bekonu, risotto, parę jajek, parowy, budyń czekoladowy, łyżkę fasolki... jakiegoś jankeskiego wynalazku ze słoika, i kilka smażonych ziemniaków. Nie mogę znieść, jak ktoś napycha się z samego rana – dodał marynarz, świadom konieczności zachowania diety. A rozglądając się po nabrzeżu stwierdził: – Widzisz, koleś, od razu czuć, jak coś jest nie tak. Dopiero wtedy, w prawdziwym niebezpieczeństwie możesz odróżnić chłopca od mężczyzny.**

**Albo dziewczynkę od kobiety? Prawie jedną piątą załogi stanowiły kobiety, ale Conroy nie zwrócił uwagi, że jest już dwudziesty wiek. Wyglądało na to, że wciąż jeszcze walczył, by dojść do ładu ze zmianami, jakie zaszły w dziewiętnastym...**

**Henry potrząsnął z namaszczeniem głową. Starał się przybrać minę, która zaświadczyłaby o tym, iż przywiązuje wielką wagę do tej przepowiedni, jednak w głębi duszy nie przejął się proroctwem Conroya. Uważał się za zwykłego, nieskomplikowanego faceta, który wielkie problemy tego świata rozumie dzięki zwykłej, prostej logice. Czyż fakt, iż miał to być pierwszy rejs „Venturera” nie oznaczał, że błogość i spokój ducha nie powinny tu gościć, a szczególnie na mostku? Czyż oficerowie nawigacyjni nie będą w stanie najwyższej gotowości? Biorąc więc pod uwagę to, że przyczyną większości wypadków na morzu są błędy popełniane przez oficerów na mostku, wydawało się mało prawdopodobne, by w tym rejsie coś się mogło wydarzyć. A gdy będą już mieli za sobą kilka rejsów, cała ta zbieranina nabierze w końcu nieco doświadczenia.**

**Największym problemem, jaki Henry potrafił sobie wyobrazić, było znalezienie sposobu jak zamknąć usta Conroyowi. Nie można pozwolić, by zaczął rozmawiać z pasażerami. Pięć minut z Conroyem, a najtwardsi z nich zażądają podstawienia szybkiej motorówki na brzeg i wypłacenia pieniędzy na bilet powrotny, zanim jeszcze statek minie boję farwaterową. A wtedy wszyscy chłopcy i dziewczęta z „Orion Venturera” będą musieli poszukać sobie nowej pracy.**

**Henry’emu nie przyszło do głowy, że już gdzieś kiedyś inny statek – również brytyjska jednostka – zatonął w pierwszej podróży. Statkiem tym dowodzili oficerowie, którzy, biorąc pod uwagę, że zwrócone były na nich pełne podziwu oczy świata, nie powinni absolutnie czuć się zbyt swobodnie. Pędzili w objęcia katastrofy całą naprzód przez pole lodowe we mgle tak nieprzejrzystej jak sweter wielorybnika! Cała dokumentacja zaświadczająca, jak bezpieczna i niezatapialna była to jednostka, pewnie wciąż jeszcze leży, równo ułożona, głęboko pod wodą – w sejfie kapitańskim „Titanica”.**

**Ale Manleyowi nie przyszła do głowy myśl, że nieznośny Conroy mógł, hm... mieć rację. Henry pogapił się przez chwilę w dół na dach białej scanii, wjeżdżającej z rykiem potężnego diesla do wnętrza promu i o milimetr zwiększającej zanurzenie statku.**

**Nie zastanawiał się nad tym, że może Conroy, nie wiedząc o tym, przez całe życie, które spędził na pokładach statków, wyrobił sobie jakiś szósty zmysł. Nie zostanie żeglarzem żaden człowiek, który ma**

**w sobie dosyć przedsiębiorczości, by znaleźć się przez to**

**w więzieniu; albowiem zaciągnięcie się na statek jest**

**dostaniem się do więzienia, i to z szansą na utopienie się.**

**Człowiek w więzieniu ma więcej miejsca, lepsze jedzenie**

**i zwykle lepsze towarzystwo.**

**Samuel Johnson (1709-1784)**

**Herr Neugebauer podróżował z kobiecą bielizną. Nie sprzedawał jej. On ją nosił. Oczywiście robił to dyskretnie, pod eleganckim włoskim garniturem. Był konsultantem hydrauliki przemysłowej.**

**Gdyby ktoś został uprzedzony o jego skłonnościach, mógłby wyciągnąć wniosek – bynajmniej nie z tego, że inżynier nosił włoski garnitur, ale raczej z tego, że lubił satynowe koronki – że pan Neugebauer jest ekscentrykiem. Ale byłoby to wielkim uproszczeniem i niedocenieniem prawdziwej głębi tego małomównego, zamkniętego w sobie, ostrożnego mężczyzny niewielkiego wzrostu.**

**//err Neugebauer był w rzeczywistości wściekły jak pies. Potrafił to jednak maskować. Tak samo jak ukrywał swe skłonności do damskich koronek i tak jak – dwa lata wcześniej – ukrył Frau Neugebauer pod półtorametrową warstwą betonu w patio ich małego domku na przedmieściach Dortmundu.**

**Oczywiście najpierw upewnił się, że jest martwa. Udusił żonę kablem od nocnej lampki, która stała po jej stronie łóżka, po czym zaciągnął do wanny i poderżnął jej gardło. Zostawił tam ciało przez tydzień, obserwując, czy nie pojawią się jakieś oznaki życia, a następnie kupił łopatę i cement. Uważał, że byłoby z jego strony niewłaściwe – gorzej, okazałoby się to czarną niewdzięcznością – gdyby zabetonował swoją żonę mając choćby cień podejrzenia, iż jest jeszcze żywa**

**26 i mogłaby cierpieć. Trudi – po trzydziestu trzech latach małżeńskiej harmonii – zdradziła go; nie mogła oprzeć się pragnieniu zbadania zawartości jego specjalnej szuflady. Potem jeszcze bardziej pogрузzyła się w jego oczach, zapominając siew kompletnie niewyważonej tyradzie pełnej raniących, niesprawiedliwych opinii. Ale wciąż pamiętał to uczucie troski, gdy Trudi krzyczała ze strachu czując kabel, który zaciskał się na jej szyi.**

**Ale to wszystko nie miało nic wspólnego z podróżą Herr Neugebauera do Góteborga. Zajmował kabinę numer E318 na prawej burcie na rufie na pokładzie E. Idąc rękawem łączącym terminal dla pasażerów z wejściem do wielkiej recepcji „Orion Venturera” nie myślał nawet o Trudi ani o jej betonowej sukni. Z zawodowym zainteresowaniem oglądał hydrauliczne instalacje, które unosiły znaczący ciężar rękawa dwanaście metrów nad poziomem nabrzeża.**

**Z pewnością nie jest możliwe, by radiooficer „Orion Venturera” odebrał wiadomość Interpolu o poszukiwaniach groźnego mordercy. Na pewno tajniacy nie będą czekać na niego z kajdankami w Góteborgu. Jemu dopisze szczęście, nie tak doktorowi jak Hawleyowi Harveyowi Crippenowi i jego kochance Ethel Le Neve w tysiąc dziewięćset dziesiątym roku – pierwszym przestępcom zatrzymanym na pełnym morzu dzięki wynalezieniu bezprzewodowego telegrafu. Dortmundzka policja już dawno wpisała Frau Trudi na listę osób zaginionych. Po przesłuchaniu pełnego żalu Herr Neugebauera policjanci nie uznali go za winnego i nie przyszło im do głowy, by wezwać robotników z kilofami.**

**Statystyka przemawiała na korzyść pasażera Neugebauera; nic, co by odbiegało od normalności, nie mogło wydarzyć się podczas tej podróży. Nie na dość spokojnym Morzu Północnym, w rej się trwającym tylko dwadzieścia cztery godziny.**

**Nieco niekonwencjonalne podejście Herr Neugebauera do kwestii cieszenia się życiem jest warte odnotowania tylko dlatego, że może umocnić ponure poglądy marynarza Conroya.**

**Na promie można spodziewać się ludzi wszelkiej maści.**

**We wrześniu tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego roku grupa inwazyjna admirała amerykańskiej armii Sprague’a – były to lekkie eskortowce i boleśnie powolne statki transportowe piechoty – płynęła, by wzmocnić przyczółek Douglasa MacArthura na plażach Mindanao i Leyte.**

**Zespół Cesarskiej Floty Japońskiej, nieporównanie silniejszy od amerykańskiego, bo składający się z czterech pancerników, siedmiu krążowników i dwunastu niszczycieli, dowodzony przez admirała Kuritę, przecinał im drogę, by nie dopuścić do wzmocnienia MacArthura. Przyszłość losów Pacyfiku zależała od dalszych wypadków.**

**Gdy o świcie dwudziestego piątego września rozpoczęła się bitwa, najbliższej wroga znajdował się zespół amerykańskich niszczycieli, w tym nieopancerzony niszczyciel USS „Thompson”.**

**Po trzygodzinnej desperackiej wymianie ognia na wschód od wyspy Samar „Thompson” został trafiony i zatopiony. Osiemnastoletni motorzysta drugiej klasy**

**27 Charles Pereira został wówczas uwięziony na swym posterunku bojowym w rufowym przedziale maszynowym.**

**Ponad pół wieku później Charles Pereira chwycił rękę swej żony i uściskał niezwykle boleśnie, czując powracającą klaustrofobię, gdy ich luksusowy autokar Speedliner wtoczył się na pokład samochodowy „Orion Venturera”. Ale też był to dla Pereiry pierwszy rejs statkiem od czasu, gdy został wyłowiony w zatoce Leyte. Jego noga została wówczas niemal odcięta w kolanie.**

**–Dobrze się czujesz, kochanie? – zapytała Margrite, przejęta jego stanem.**

**Obrócił się ku niej i spojrzał w oczy. Nawet w głębokim cieniu zawieszonych na suficie statku lamp wyglądała przepięknie. Jeszcze w czterdzieści dziewięć lat po ślubie była dla niego wciąż najpiękniejszą kobietą, jaką spotkał w swoim życiu.**

**–Tak – odparł dawny motorzysta drugiej klasy Pereira. Odwrócił się do okna, podczas gdy wszyscy pozostali pasażerowie zaczęli prostować zgięte podczas podróży, sterane wiekiem kręgosłupy i wyciągać kościstymi dłońmi bagaże z półek pod sufitem. Brytyjskie służby imigracyjne i celne zachowały się bardzo wspaniałomyślnie, zezwalając pasażerom w podeszłym wieku na wjechanie na statek autobusem, co oszczędziło im żmudnego wdrapywania się po schodach na rampę terminalu. To była długa i męcząca jazda przez całą noc, by zdążyć na poranny prom, i wszyscy mieli już dość. Kiedyś członkowie załogi „Thompsona” byli młodymi chłopakami. Teraz, gdy przeżyli tyle, zebrali się do kupy – pewnie po raz ostatni – i ruszyli na wycieczkę po Europie – typową imprezę w rodzaju: „Jeśli mamy dzisiaj czwartek, to pewnie jesteśmy w Londynie”. Ale w Londynie byli wczoraj... Jutro już piątek, a na ten dzień harmonogram wycieczki przewidywał Göteborg w Szwecji.**

**Stu osiemdziesięciu sześciu kolegów z niszczyciela miało mniej szczęścia. Dla Charlesa Pereiry zawsze pozostaną młodzi. Wciąż widzi ich jako chłopców, śpiących głęboko w wodach Leyte.**

**Ich kapitan został z nimi. Komandor Edward B. Daryl. Prawdziwy Indianin z plemienia Czirokezów i znakomity żołnierz. Na rok przed bitwą, obejmując dowództwo powiedział Pereirze i reszcie załogi wprost: „To okręt wojenny. Mam zamiar wchodzić wrogowi w drogę. Każdy, kto chciałby się wycofać, niech lepiej zrobi to teraz!”**

**I na Boga, wszedł wrogowi w drogę. Skierował „Thompsona” – a także ich wszystkich – prosto w paszczę japońskiego tygrysa. Ich działa miały nieporównanie mniejszy kaliber i zasięg, ale ściągnęli na siebie ogień ciężkiego krążownika „Kumano”, skierowany na eskortowiec „Gambier Bay”. W ciągu dwudziestu minut dostali trzy pociski, zanim zbliżyli się na tyle, by móc odpowiedzieć ogniem... Stary Daryl postawił wszystko na jedną kartę. Klasyczna taktyka w rodzaju Johna Paula**



**Jonesa: zmylić obserwatorów wroga... „Thompson” trząsał się cały i pochylał od uderzeń, które przechodziły na wylot przez kadłub i pokład. Marynarze krzyczeli, w powietrzu fruwały strzepy statku i ludzi... żyrokompas latał po pokładzie jak bąk, mostek palił się żywym ogniem, sterówka odstrzelona, a sterowanie przełączone na hydraulikę... a ich pięciocalowe działa strzelały –**

**28 nie, do diabła, odpowiadały ogniem! Dwieście pocisków i dziesięć torped posłali w kierunku japońskich okrętów z banderą, zanim woda zamknęła się nad podziurawionym kadłubem USS „Thompson”.**

**Charlie wciąż siedział w swym fotelu, spoglądając przez okno do wnętrza ładowni promu i wspominając wydarzenia sprzed pięćdziesięciu lat. Jedna ze świetlówek na suficie pokładu samochodowego działała wadliwie i wciąż migiała. Refleksy światła na zimnym metalu... Odblask ognia na stalowych grodziach. Ogień zżerający rufowy przedział maszynowy umierającego okrętu, stalowe pokładniki zaczynające się wyginać od żaru, pękające grodzie – Jezuu, chłopaki, on tonie... wciąż nikt nie opuszcza swego stanowiska. W końcu przez tubę rozlega się rozkaz: Opuuuścić statek!**

**Motorzysta drugiej klasy Marcora z Saratogi, dziewiętnastoletni chłopak, miał zaczepnie patrzące czarne oczy, które mogły oczarować kobietę, zanim kto inny zdążyłby usadowić się wygodnie na barowym stołku. Tamtego poranka tak się cieszył, że wygrał osiemnaście dolców w kości. Podczas bitwy Marcora został ukrzyżowany, eksplozja rzuciła go na jedyne wodoszczelne drzwi, przez które reszta załogi maszynowni mogłaby szukać ucieczki przed śmiercią. Jego okolone długimi rzęsami oczy były szeroko otwarte od szoku; wciąż poruszał ustami. Ale z klatki piersiowej chłopaka wystawały szprychy wielkiego koła zamykającego drzwi...**

**Zach Goss, motorzysta pierwszej klasy, ze spaloną na czerwono połową twarzy, chwyta Marcorę i ciągnie. Marcora zaczyna skowyczeć, z jego trzęsących się ust tryska krew. Goss wścieka się: „Pomóż mi zdjąć tego sukinsyna, Pereira – złap go za rękę... ciągnij!” Marcora aż wygina się z bólu, krzyczy i pada na podłogę w dwóch kawałkach – i wciąż wydaje z siebie zwierzęce wycie.**

**Goss zapiera się stopą na trzęsącym się jeszcze ciele Marcory i obraca okrwawione koło... przebiega na ciężkie wodoszczelne drzwi i otwiera je na oścież – ale słodki Jezuu, woda już wdziera się do maszynowni! Kolejne potężne uderzenie i statek pochyla się ciężko. Mimo to w kierunku wroga lecą następne pociski. Maszynownię zalewa woda, po której pełzają ognie palącego się oleju. Gdzieś z tyłu za nimi, w tej kostnicy, zostali ludzie – towarzysze z mesy, kumple krzyczący o pomoc... Goss przeciska się przez przejście; oczy niemal wychodzą mu z przerażenia z orbit. Motorzysta drugiej klasy Pereira pędzi za nim – ale w tej chwili dogania ich zielonoczarna woda – rycząca i dysząca jak lawa, która wydobywa się z otchłani krateru!**

**–Zamknij drzwi, zarygluj... Nie uda się nam inaczej przedostać na górę! – wrzasnął Goss.**

**I wtedy Pereira dostrzega porucznika. Inżynier porucznik O’Kane. Dobry oficer, dwadzieścia dwa lata, lecz mądry życiowo, jakby miał na karku czterdziestkę. Opiekował się chłopakami, zasłużył sobie na poważanie... teraz brodził po sięgającej mu powyżej kolan wodzie w ich kierunku z twardą determinacją w oczach, walcząc ze spienionym nurtem. Jego bluza koloru khaki była cała poszarpana odłamkami i osmalona od ognia, lewą ręką podtrzymywał okrwawiony kikut, z którego jeszcze niedawno wyrastała dłoń...**

**29 Trzy metry... dwa i pół! Kawalek ciała Marcory obrócił się kilkakrotnie w nadciągającym wirze i rozpostarty, twarzą do dołu, odpłynął nadal kręcąc się wokół własnej osi. Teraz przynajmniej Marcora był cicho. Porucznik puszcza kikut i rzuca się w kierunku drzwi.**

**Dwa metry, półtora...! O’Kane wbija wzrok w oczy Pereiry. W tym wzroku jest prośba, modlitwa i udręka – ten widok pozostanie we wspomnieniach Pereiry do końca życia.**

**–Czekaj, Goss! Jeszcze chwila, porucz...!**

**Goss zatrzaskuje wodoszczelne drzwi.**

**I blokuje je kręcąc kołem.**

**–Kochanie? – W głosie Margrite słychać prawdziwe przejęcie. – Na pewno dobrze się czujesz?**

**–Na pewno, maleńka. Z całą pewnością – odparł Charlie, rozglądając się zdziwionym wzrokiem po stalowych ścianach promu i modląc się do Boga, by już nikt nie doświadczył tego cierpienia, które on nosi w sobie: aby nikt nie został za życia pochowany w grobowcu statku. Nie powinien jechać na tę wycieczkę. Zdawał sobie sprawę, że tej nocy będzie cierpieć katusze. Minęło już ponad pięćdziesiąt lat, a on wciąż boi się, że pewnego dnia porucznik wynurzy się z nawracających czarnych koszmarów sennych i zażąda daniny.**

**–Hej, marynarzu, pobudka! Rusz tyłek, bo nie uda ci się wydostać na górę!**

**Słyszał już wcześniej podobne zdanie. Nigdy go nie zapomni. Pereira mruga zaczerwienionymi oczyma i rozgląda się dookoła. Ledwo może dostrzec po drugiej stronie przejścia poznaną bliznami po oparzeniach, uśmiechniętą twarz. Mimo że miał już na karku siedemdziesiątkę, wyłysiał i przytył, dawny motorzysta pierwszej klasy Goss niewiele się zmienił. Wciąż zachowywał się głośno i nonszalancko. Pereira nigdy nie żywił w stosunku do niego ciepłych uczuć i tak pozostało.**

**Gdy Charlie wstawał, uczył ból w nodze, którą w szpitalu złożyli mu i zszyli i za którą dali mu Purpurowe Serce. Ale lekarze nie zauważyli, że najpoważniejsza rana, jaką otrzymał podczas bitwy, znajdowała się w jego umyśle.**

**Oczywiste było, że Zach nie odczuwał żadnych wyrzutów sumienia, nie miał żadnego poczucia winy. Nawet postarał się później o promocję na chorążego. Wrócił na wojnę na inny statek już jako bohater. Może i był bohaterem. Może obaj byli bohaterami.**

**Z wyjątkiem tego jednego razu. Mając na względzie kwestię bezpieczeństwa, Komitet**

**uważa, że dopuszczenie do eksploatacji statku z załogą, wśród której znajdowało się tak wiele osób słabo znających język angielski, nie jest niczym usprawiedliwione. Wszystkie plany alarmowe (statku) sporządzono po angielsku; ponieważ nie przeprowadzono żadnego próbnego alarmu ogniowego ani opuszczenia statku, wielu członków załogi nie było w stanie zapoznać się z planami alarmowymi.**

**Oficjalny raport norweski NOR 1991: IE Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1990**

**McCulloch był niespokojny. Czuł także wyczerpanie i napięcie. Gdy tylko drugi oficer Delucci zastąpił go i przejął nadzór nad załadunkiem samochodów, zjadł szybko śniadanie, po czym pospieszył do biura pierwszego oficera i rzucił się do wertowania stosów planów alarmowych.**

**Nadzór nad załadunkiem samochodów należał do jego obowiązków, do diabła! To jego pierwszy rejs na stanowisku pierwszego oficera, a on zamiast dopełnić swych obowiązków, zajmował się przerzucaniem papierów w maleńkim biurze usytuowanym tuż pod mostkiem! Na każdym statku za załadunek towaru odpowiada pierwszy oficer; wszystko jedno, czy jest to masowiec, kontenerowiec, tankowiec, czy tylko pływający hotel z garażem jak „Venturer”. Ale tego dnia nie było tak jak zawsze, zaczęło się nerwowo, a wtedy wszystkie działania odbiegają od rutyny.**

**Dlatego też Mike Delucci – najbardziej doświadczony spośród trzech drugich oficerów zatrudnionych na statku – został wyznaczony do pilnowania załadunku samochodów w ładowni. Młody Amerykanin nie powinien wcale pracować tego**

**poranka – jego wachta w rejsie do Göteborga przypadała od dwunastej**

**31 do czwartej, co oznaczało, że będzie stał na mostku po południu i w środku nocy. Jeśli odbierze mu się wolny czas przeznaczony na odpoczynek, to pójdzie zmęczony na nocną wachtę. W dodatku do jego dyspozycji pozostanie tylko jeden marynarz, a ponadto właśnie o tej porze poziom koncentracji osiąga najniższy poziom w ciągu doby.**

**Ale to był nerwowy dzień. I męczący. Mieli za mało czasu, by wykonać wszystko, co powinni mieć za sobą już kilka tygodni temu.**

**Na przykład plany alarmowe. Zostały dwie godziny do wypłynięcia, a pierwszy oficer Stewart McCulloch ciągle usiłował rozwiązać problem, kto, co i gdzie powinien robić i kto powinien wydawać rozkazy, gdyby na „Orion Venturerze” zaszła jakaś sytuacja kryzysowa. Jego zadanie okazało się tym trudniejsze, że – mimo iż był doświadczonym oficerem, pływającym od lat na promach samochodowych – nigdy jeszcze nie przygotowywał takich planów. Gdy służył na promie jednej z największych brytyjskich linii jako drugi oficer i czasami jako oficer pełniący funkcję pierwszego, za naturalną rzecz uważał takie środki bezpieczeństwa. Na tamtych jednostkach – tak jak na wszystkich statkach pasażerskich zarejestrowanych w Wielkiej Brytanii – załoga wciąż była szkolona, a plany akcji ratowniczych udoskonalane, aby zapewnić pasażerom pełne bezpieczeństwo.**

**Tymczasem to, co się tutaj działo, wołało o pomstę do nieba. Wszystko zrobiono pośpiesznie i po łebkach, na zasadzie: miejmy w Bogu nadzieję, że nie stanie sienie złego, dopóki nie znajdziemy czasu, by załatać dziurę!**

**Na szczęście nie musiał zaczynać od czystej kartki. Istniał plan alarmowy, i to dobry, opracowany i rozpisany na rozkazy na długo przedtem, zanim „Venturer” został skierowany na międzynarodowe linie europejskie. Plan wydawał się tak przejrzysty, że – po konsultacjach pomiędzy kapitanem Halvorsenem i przedstawicielem armatora zdecydowano o pozostawieniu tego sprawdzonego w praktyce dokumentu. Zmodyfikowano go tylko w kilku niezbędnych punktach, lecz mimo wszystko wyglądał znakomicie. Cóż, przynajmniej na papierze. Wywoływał wystarczająco dobre wrażenie, by spełnić surowe wymagania większości inspektorów portowych, którzy musieli i tak przekopać się przez stosy certyfikatów bezpieczeństwa oraz innych dokumentów.**

**W podjęciu decyzji o pozostawieniu starego planu duże znaczenie miał także czysty pragmatyzm. Niemal każdy członek załogi przez ostatnie dwa tygodnie pracował po czternaście, szesnaście godzin dziennie, aby zdążyć z przygotowaniem statku na czas. Niektórzy pracowali nawet dłużej – jak Delucci i główny mechanik Bracamontes, którzy przeprowadzali prom przez Atlantyk, mimo że na statku trwały roboty wykończeniowe. Powiększono hali recepcyjny na pokładzie E, przebudowano**

**kasyna na sklepy wolnocłowe oraz – ponieważ kabiny pasażerskie przez całe lata stały puste, były straszliwie zaniedbane – wyremontowano i od nowa je umeblowano, szczególnie kabiny klasy ekonomicznej, znajdujące się na niższych pokładach statku.**

**Ponadto, że zakontraktowani członkowie załogi – szczególnie personel obsługi hotelowej – zjeżdżali się do ostatniej chwili, zaskoczeni telefonami agen-**

**32 cji pośrednictwa, z różnych miejsc globu. Często podchodzili do trapu mrugając oczami i zastanawiali się, która to sterburta i czy dziób to ten zaostrzony koniec statku?**

**Do tego trzeba dodać, że McCulloch był osobiście odpowiedzialny za bezpieczeństwo na statku jako zastępca kapitana. Musiał w związku z tym zapoznać się z ze statkiem i wszystkimi instalacjami. Musiał nadzorować nie tylko postępy w pracach nad przebudową kabin, ale i przeglądać karty pracy marynarzy, sprawdzić plan rozmieszczenia samochodów w tym pierwszym rejsie, skontrolować – wspólnie z inżynierami – stan instalacji alarmów pożarowych, gaśnic, systemów gaśniczych z użyciem dwutlenku węgla, spryskiwaczy... sprawdzić magazynki z kamizelkami ratunkowymi, łódzie i tratwy, oznaczenia wyjść ewakuacyjnych, plan alarmowy...**

**Plan alarmowy!**

**Pierwszy oficer McCulloch spojrział nerwowo na zegar wiszący na grodzi i sięgnął po oprawiony dokument. To właśnie ten stos papieru przygiął do ziemi i tak już przemęczonego marynarza – chociaż prędzej padnie, niż przyzna się do tego kapitanowi. Młody oficer był już dostatecznie zdenerwowany stosunkami z norweskim kapitanem promu... jeśli tak przesadne określenie jak „stosunki” może zostać użyte do opisanie jego kontaktów z onieśmielająco wyniosłym Hal-vorsenem.**

**McCulloch potarł oczy. Boże, ależ był zmęczony. Może dlatego wpadał w lekką paranoję? Kapitan Halvorsen musiał być świadom, że jego pierwszy oficer jest obciążony pracą wykraczającą znacznie ponad normę, choć właściwie wyglądał tak, jakby tego nie zauważył. Większość oficerów „Orion Ventu-rera” dała otwarcie wyraz swemu niezadowoleniu, narzekając na narastającą obojętność Starego w stosunku do ich problemów. Frustracje i inne problemy... Kilka tygodni temu kapitan był wulkanem energii. Narady, kontrole postępu prac, zachęty – prawdziwy pan statku, doskonale zdający sobie sprawę z potrzeby koordynowania prac nad wprowadzeniem na zatłoczony rynek europej – ski nowego promu.**

**Potem jednak wszyscy zauważyli, że w kapitanie zaszła subtelna zmiana. Stawał się coraz bardziej zobojętniały i wyniosły. Teraz, do cholery, nie można już było do niego dotrzeć i zapytać o cokolwiek. Nawet jeśli ktoś z załogi wpadał na niego niespodziewanie, kapitan odchodził bez słowa, nadal zimny i zatopiony we własnych**

**myślach. Nie krzyczał, nikogo nie krytykował: zachowywał się niezwykle uprzejmie, lecz w nieokreślony, nieobecny sposób – i nie robił nic, co mogłoby załodze pomóc rozluźnić się nieco!**

**Mógłby na przykład dzięki swój emu ogromnemu doświadczeniu pomóc pierwszemu rozwikłać sprzeczności w planie alarmowym. W ostatecznym rozrachunku to kapitan – nie pierwszy oficer – odpowiada za każdy element dotyczący zachowania bezpieczeństwa na morzu. Kapitan powinien osobiście upewnić się, że statek i załoga zostali przygotowani na spotkanie niespodziewanych wydarzeń.**

**Ale trzydziestosiedmioletni nowo mianowany pierwszy oficer nie będzie przecież niszczył sobie kariery mówiąc kapitanowi, co ma robić. Szczególnie**

**3 – Ostatni rejs 33 kapitanowi, który swój patent zdobył na długo przed datą narodzin pierwszego oficera.**

**Zmęczony, zdjął w końcu skuwkę pióra z głośnym „puk”.**

**Na szczęście był to naprawdę dobrze opracowany plan. Nawet siedzący nad nim McCulloch musiał się z tym zgodzić. Zawierał drobiazgowy opis wszelkich niebezpieczeństw, jakie mogły spotkać „Orion Venturera”, i wyznaczał poszczególnych członków załogi do określonego zespołu przeciwdziałającego zagrożeniu. Każdy zespół, dowodzony przez któregoś z oficerów o odpowiednich kwalifikacjach, zbierał się w przypadku ogłoszenia alarmu – wówczas należało włączyć na mostku syrenę – w wyraźnie określonych miejscach. Następnie wszyscy członkowie załogi byli informowani za pośrednictwem statkowego radiowęzła lub krótkofalówek o charakterze i lokalizacji zagrożenia.**

**Na tym etapie – zgodnie z planem – zespoły: przeciwpożarowy, odpowiedzialny za ewakuację, grupa poszukiwawcza oraz zespół do sprawdzania uszkodzeń należało kierować w miejsce zagrożenia. Inne grupy powinny czuwać nad pracą maszyn, przygotować łodzie ratunkowe i tratwy do opuszczenia na wodę, zorganizować ciepłe posiłki dla pasażerów i załogi, kontrolować zachowanie pasażerów. Plan przewidywał nawet takie działania jak zabezpieczenie dokumentów i kosztowności. Był to naprawdę wspaniały plan.**

**A McCulloch zrobił, co w jego mocy, by wcielić go w życie. Kopie planu oraz opisy, jak należy opuszczać łodzie ratunkowe i przeprowadzać ewakuację, zostały rozdane przez bosmana Pascala w mesie załogi i pomieszczeniach sypialnych. Ponieważ plan akcji powinien być udostępniony ewentualnym zewnętrznym ekipom ratowniczym, idącym promowi na pomoc, kopie opakowane w wodoszczelne, przezroczyste plastikowe koszulki powieszono na pokładzie rufowym, przy wejściach do recepcji i na pokładzie samochodowym. W każdej kabinie zajmowanej przez członków załogi zostało umieszczone w widocznym miejscu streszczenie planu i zalecenie**

zapoznania się z całością.

Bez wątplenia był to naprawdę cholernie dobry plan – ale McCulloch wciąż nie potrafił się nim zachwycić. Właściwsze wydawało się tu raczej określenie: śmiertelnie przerażony. Pierwszy oficer wiedział, że ze schematem postępowania na „Orion Venturerze” w sytuacji alarmowej wiązały się dwa poważne problemy, które mogły uniemożliwić praktyczną realizację planu.

Rozwiązanie pierwszego nie leżało w jego gestii, choć marynarz Conroy bez wątplenia natychmiast złośliwie wyłożyłby swój pogląd na temat, co może wyniknąć, jeśli obsadza się statek wielonarodową załogą. Ku rozgoryczeniu McCullocha, armator, liczący każdego dolara, dostarczył kopie planu sporządzone wyłącznie po angielsku. Nie trzeba było geniusza, by odgadnąć, co taka krótkowzroczność oznaczała dla stewarda, który jeszcze kilka tygodni temu pracował w tawernie przy Playa del Postiguet w Alicante, albo dla marynarza, który ostatnio pływał na greckim tankowcu, gdzie język angielski nie był sposobem porozumiewania się numero uno... Dopóki dowództwo „Orion Venturera” nie przepro-

34 wadzi próbnego alarmu, dopóty wszelkie wywieszki oraz instrukcje wręczone załodze przez bosmana Pascala pozostaną tak samo niezrozumiałe, jakby dostali do ręki egzemplarze Biblii w oryginale.

A dla niektórych również mniej użyteczne. Tak pokazało później życie.

Drugim, zdecydowanie poważniejszym problemem, który przyprawiał McCullocha o ból głowy, było to, że plan wprowadzono w życie. Nie ma sensu plan, którego główni aktorzy nie znają swoich ról i którego najważniejszym elementem jest założenie, że wszyscy członkowie załogi znają swoje miejsce w razie sytuacji kryzysowej.

Zgodnie z tą koncepcją, każdy otrzymywał swój osobisty numer według hierarchii ważności w zwalczaniu zagrożenia. W planie nazywało się to: „nieb. numer”. Każdy, poczynając od kapitana, a kończąc na pomocniku w mesie, miał wyznaczone precyzyjnie stanowisko alarmowe. Był to niezwykle rozsądny system... należało tylko znaleźć swoje nazwisko na tablicy, odszukać swój „nieb. numer” i na drugiej liście zobaczyć, gdzie się zgłosić, kto jest bezpośrednim przełożonym w akcji i co robić, gdy stanie się gorąco.

Problem McCullocha polegał na tym, że plan został opracowany przez poprzednie kierownictwo statku, gdy „Orion Venturera” wykorzystywano do dziennych wycieczek z Port Canaveral jako pływające kasyno gry. Nazywali je: „Podróże donikąd” – statek w rej się zataczał wielkie koło poza wodami terytorialnymi, budząc tylko wściekłość amerykańskich władz podatkowych. W tych rejsach pasażerowie, z reguły dobrze zaprawieni, mieli zapewnioną opiekę w prawdziwie amerykańskim

stylu. I dlatego załoga liczyła aż dwieście trzydzieści osób.

Ale gdy statek został przygotowany do nowej służby jako prom pasażersko-samochodowy na Morzu Północnym, armator nakazał zredukować liczebność załogi o pięćdziesiąt procent. Była to wciąż obsada wystarczająca do spełnienia wymagań międzynarodowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu, jak również wymagań prawa bahamskiego oraz brytyjskiego i skandynawskiego, jednak tak znaczące pomniejszenie załogi wpędziło precyzyjnie opracowany system „nieb. numerów” w kompletny chaos.

McCulloch, poddany przez głodnych zysku armatorów presji czasu, miał do wypełnienia mnóstwo innych obowiązków i zwyczajnie nie był w stanie – mimo iż kwestia bezpieczeństwa bardzo leżała mu na sercu – przerobić tego planu i wyrzucić go w końcu z przegródki „dokumenty do zatwierdzenia”.

Nie miał na przykład kiedy zająć się lukami w planie, które powstały w wyniku zredukowania załogi. A musiał precyzyjnie określić, jak w przypadku nieprzewidzianych niebezpieczeństw, które – choć to mało prawdopodobne – mogły teoretycznie zagrozić statkowi już nawet w tym pierwszym rej się, sto cztery osoby, w tym pianista, disc-jockey, dwóch krupierów i trzech sprzedawców, z których żaden nie był wcześniej na morzu, miało wypełnić zadania przewidziane w planie dla numeru dwieście trzydzieści sześć.

Był to problem, którego na razie nie potrafił rozwiązać. Lista zawierająca najważniejsze „nieb. numery” miała więcej białych, nie wypełnionych rubryk, niż listy ludzi przewidzianych do specjalistycznych zadań. Nie wspominając tych

35 nazwisk, które zostały przypisane do dwóch „nieb. numerów”, ponieważ McCulloch nie był w stanie stwierdzić, kto z tego tłumu przeszedł szkolenie przeciwpożarowe lub w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Nie wiedział też, kto miał patent na prowadzenie łodzi ratunkowej i zajmowanie się tratwami ratunkowymi, mimo że agencja w Hamburgu zapewniała, iż zatrudniono więcej przeszkolonych w tym zakresie osób, niż wymagały przepisy. Aby „Orion Venturer” mógł wypłynąć w morze, potrzebował czterdziestu ośmiu członków załogi z takimi patentami.

Tylu wystarczyło, by spełnić wymagania „Międzynarodowej Konwencji o Poziomie Szkolenia, Certyfikatach i Obserwacji na Morzu” (KPSCOM), rozdział VI, ustęp VI/1... i „Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu” (SOLAS), jak dodano w „Protokole z 1978 roku: rozdział II, ustęp 10, paragraf III i cholerny IV...!”

Pierwszy oficer McCulloch oparł głowę na dłoniach i pozwolił sobie na chwilę gorzkiej refleksji. Był Szkotem, urodzonym i wychowanym w portowym mieście Leith. Na morze poszedł w wieku szesnastu lat. Jak większość Szkotów, miał kiedyś słabość do twórczości Burnsa. „Najlepiej sporządza się plany dotyczące marynarzy i



**myszy z wysokości mostka”.**

**Ze skorupki orzecha, Rabbie; ze środka zamkniętej skorupki. Nic dziwnego, że nazywają cię Bardem Szkocji.**

**Wspaniały plan akcji ratowniczej, panie McCulloch. Oczywiście, jeśli nie weźmie pan pod uwagę faktu, że bardzo niewielu członków załogi wie, gdzie jest ich miejsce w razie zagrożenia. I że niektórzy nie będą potrafili przeczytać planu. Wobec tego nie ma znaczenia, czy przydzielili się im ten cholerny numer, czy też nie! Lekarze i pisarze całego świata**

**nie potrafili wytłumaczyć w jasny sposób jego szaleństwa.**

**Choroba jednak nie nękała go stale;**

**co jakiś czas miewał przebłycki świadomości.**

**Miguel de Cervantes (1547-1616)**

**Sven Carlsson zeskokczył z wysokiej szoferki swej białej scanii, a następnie obrócił się i zdjął z siedzenia torbę. Nie bardzo lubił morskie podróże – ruch i hałas na pokładzie samochodowym boleśnie mu to nagle uświadomiły. Teraz działo się to samo: buczenie pokładowych generatorów napępniało ładownię metalicznym echem. Słysać było obijanie się łańcuchów o blachę, syk powietrza spuszczanego z układów hamulcowych ciężarówek, głośnie okrzyki przebijające się poprzez pomruk silników.**

**Pozostał przy scanii, aż się przekonał, że załoga zamocowała drogi pojazd pracodawcy do uchwytów na pokładzie. Uznał, że zrobili to fachowo, po czym, gdy tylko zaklinowali koła mamuciego auta, uniemożliwiając mu wyrwanie się na wolność przy złej pogodzie, przeszedł wokół nerwowo manewrującego na pokładzie samochodu osobowego w stronę stalowych drzwi na prawej burcie, oznaczonych napisem: KABINY – WSTĘP TYLKO DLA POSIADACZY KART POKŁADOWYCH.**

**Nasunęło mu się spostrzeżenie, że oznaczenia mogli wypisać również w językach nordyckich, szczególnie że była to nowa linia, której właściciele chcieli przechwycić część tranzytu morskiego do Skandynawii. Znał niezłe angielski; nauczył się go podczas swej – traktowanej tymczasowo – pracy kierowcy. Ale on był w końcu wyjątkowym facetem. Nie każdy Duńczyk czy Szwed płynący tym promem jest tak wykształcony.**

**37 Jeśli już o statku mowa, to właściciele powinni jeszcze wiele na nim zrobić. Pierwsze wrażenie w ładowni było bardzo niekorzystne: statek wyglądał na bardzo sfatygowany, ściany pomalowane zostały niedbale i pospiesznie, bez przygotowania i przeszlifowania powierzchni. A przecież dla tych pasażerów, którzy zabierali w**

**podróż swoje cztery kółka, był to pierwszy kontakt z całą jednostką.**

**Carlsson uczuł zadowolenie na myśl, że znalazł jakąś lukę. Jeśli dobrze rozegra karty, to kierownictwo nowej linii może uznać, że nadaje się na przywódcę, dostrzeże w nim człowieka, z którym można wiązać wielkie nadzieje. Pospieszają, by zatrzymać go dla siebie, zanim zacznie się potop ofert.**

**Gdy myślał o kartach, przypomniał sobie, że nie otrzymał karty pokładowej, gdy dostawał zezwolenie na wjazd na prom. Numer koi wydrukowany na bilecie był jedyną wskazówką, gdzie miał spać tej nocy, i nie podobało mu się to. Na pokładach nocnych promów przebył już w sumie tysiące mil morskich. Na większości statków wydawano pasażerom karty pokładowe z zakodowanym kolorem, który ułatwiał, w razie zagrożenia, znalezienie drogi ewakuacyjnej – a w tym rejsie karta taka na pewno bardzo by mu pomogła, biorąc pod uwagę, co mu chodziło po głowie.**

**Trzeba oddać Carlssonowi sprawiedliwość, że ostatnią rzeczą, którą chciałby uczynić, było wywołanie paniki na pokładzie; nie zamierzał sprawić, by starsi ludzie, dzieci czy niepełnosprawni krążyli po statku nie wiedząc, dokąd się skierować albo jak dojechać na pokład łodziowy, gdy odezwie się syrena. Nie był nieczuły. Jeśli ktoś ma motywację, aby wybić się w świecie, nie znaczy to, że powinien lekceważyć ludzi mniej uprzywilejowanych i mniej przedsiębiorczych.**

**A ponieważ nie był znaną postacią publiczną, musiał pogodzić się z myślą, że sprawi pasażerom i załodze więcej kłopotu, niż gdyby stał już po drugiej stronie drzwi do sławy. Na pewno nie dowiedzą się, jak bardzo liczy się tak naprawdę z ludźmi. Ale gdyby wybrał inną drogę na szczyty, zostając premierem Szwecji albo popularnym piosenkarzem, to miałyby podobne problemy z kontrolą tłumu. Może, gdy zostanie już uznany za bohatera, podejmie działalność charytatywną – może nawet pozwoli użyć do tego celu swego nazwiska. Na przykład... coś takiego... tak... na przykład Fundacja Charytatywna na Rzecz Niepełnosprawnych imienia Svena Carl...**

**Z otwartych ciężkich stalowych drzwi, wiodących z ładowni na korytarz, zwisała ciężka zasuwka, do której umocowano wielką kłódkę. Zamknięcie sugerowało, że pomieszczenie zatrzaskiwano naглуcho, gdy wszyscy już opuszczają pokład samochodowy. Dalej było długie, wąskie przejście wiodące wzdłuż statku. Po jednej stronie, przy burcie ciągnął się rząd kabin. Na drzwiach od strony korytarza widniała tabliczka z napisem: WYJŚCIE AWARYJNE WSTĘP TYLKO DLA ZAŁOGI ZAMYKAĆ DRZWI**

**Znowu ten cholerny angielski; dawniej był to język dla ekscentryków. Czy ten napis naprawdę oznacza, że jest to wyjście awaryjne tylko dla załogi? Niechlujnie wymalowane, wyblakłe, brudnożółte litery, tłuste odciski dłoni – wszystko**

**38 to wydawało się zastanawiające. Ponadto ktoś ostatnio uznał, że koniecznie**

**trzeba wymalować wielkimi czerwonymi literami napis: SALIDA DE EMERGEN-CIA**

**Hiszpański? Włoski? Portugalski...? I po co? Niewielu południowców można było znaleźć nad Morzem Północnym, a tych, którzy się tu zatrudnili, na ogół widywało się przy czyszczeniu skandynawskich hal rybnych... a może prom poprzednio pływał po Morzu Śródziemnym?**

**Carlsson szybko rozejrzał się w obie strony korytarza. Od strony rufy szła niepewnie w jego kierunku rodzina objuczona walizkami: małżeństwo z dwojgiem dzieci. Widział ich wcześniej, jak wysiadali z volvo z brytyjskimi tablicami rejestracyjnymi. Zwrócił na nich uwagę tylko dlatego, że matka wysiadając z wozu wysunęła najpierw parę niezłych nóg, prawie tak ładnych jak u kobiet ze Sztokholmu. Wyglądali na zmęczonych, tak jakby jechali przez całą noc. Dziewczynka targała za sobą sfatygowanego pluszowego misia; chłopiec miał na sobie coś, co wyglądało jak... chyba żółty sztormiak?**

**Brytyjczycy wydawali się ekscentryczni nie tylko z powodu języka.**

**Dorośli podziękowali mu, gdy przykleił się do drzwi, by pozwolić im przejść. Czyniąc im tę uprzejmość, zdjął jednocześnie szybkim ruchem kłódkę i schował ją do kieszeni. Istniała szansa, że na statku nie będą mieli pod ręką zapasowej. Wcale nie musiał korzystać później z wozu, lecz jeśli jest taka możliwość, to tylko mu wszystko ułatwi.**

**Coraz więcej ludzi wchodziło z ładowni do korytarza. Wielu z nich ze zdziwieniem porównywało bilety z opatrzonymi strzałkami tabliczkami, wskazującymi numery kabin i przejścia na inne pokłady. Oznaczenia były w kolorach: żółtym, niebieskim, zielonym i czerwonym, i obok każdego znaku widniał stylizowany rysunek łodzi ratunkowej. Poszczególne karty pokładowe oznaczone odpowiednimi kolorami pomagały pasażerom w razie ogłoszenia alarmu odnaleźć drogę do ich punktu zbiórki.**

**Jeśli otrzymali karty pokładowe.**

**Nie był neurotykiem czy kimś w tym rodzaju. Nie uważał wcale, że naj waż-niejsze są znaki, kolory czy inne wskazówki. Raczej przygotowywał się do objęcia swej nowej roli. Ech, on już ich pogoni do roboty: gdy zaczną pracować dla tej linii, wtłoczy do istniejącego systemu trochę porządku.**

**W korytarzu pojawiało się coraz więcej pasażerów. Tym razem byli to Amerykanie – powiedział mu o tym ich akcent, ubrania i swobodne zachowanie. Grupa podstarzałych wycieczkowiczów z jednego z autokarów. Stwierdził, że nierozsądne byłoby pozostawianie tu na widoku. Trzeba to rozgrywać mądrze. Idąc tak jak inni pasażerowie, do swej kabiny usytuowanej jeden pokład wyżej, zdążył zauważyć i**

**zapamiętać całkiem dużo szczegółów z rozkładu promu.**

**Gdy już znalazł się w kabinie, był bardzo zadowolonym z siebie potencjalnym dyrektorem linii. W korytarzu na pokładzie samochodowym niektóre drzwi otwarto na oścież. Kątem oka zauważył, że w wielu kabinach stały puszki z farbami i plastikowe płachty osłaniające podłogę; w innych leżały belki i rury... Najwyraźniej dolną część statku wciąż przebudowywano i podczas tego rejsu nie**

**39 będzie zamieszkana. To jakby sam Bóg wskazywał mu drogę. Jakby dawał mu tyle poparcia, ile tylko mógł.**

**Kiedy wszedł do kabiny, zdjął naj lepszą parę dżinsów i śnieżnobiałą koszulkę. Ułożył je starannie na łóżku, by były gotowe na wieczór. Postanowił, że raz ogoli się po śniadaniu, a potem jeszcze wieczorem. Świeży wygląd może okazać się niezwykle istotny. Ludzie mieli prawo do tego, by ich bohaterowie wyglądali jak najlepiej. Także firmy wymagały od swoich dyrektorów odpowiedniej prezencji.**

**Na niecałe dwie godziny przed wypłynięciem „Orion Venturera” w morze umysł Svena Carlssona, coraz bardziej zaprzątnięty jedną myślą, był już tak rozgrzany, że niemal się gotował. Kierowca ciężarówki miał absolutną pewność, że zmiana stroju kierowcy na garnitur dyrektora linii została przesądzona.**

**Musiał teraz tylko zainicjować cały proces. Fakt, że inni kapitanowie stosowali ten sam wadliwy**

**system, nie zwalnia [kapitana] z osobistej odpowiedzialności**

**za wypłynięcie w morze statkiem, na którym nie można było**

**zapewnić pasażerom pełnego bezpieczeństwa. Podejmując**

**taką decyzję kapitan poważnie nie dopełnił swoich**

**obowiązków.**

**Raport dotyczący zatonięcia promu „Herald of Free Enterprise” Oficjalne śledztwo Sądu Zjednoczonego Królestwa nr 8074**

**Kapitan miał dylemat: wypłynąć czy nie wypłynąć. Wydawało się, że człowiek, który miał odbyć pierwszy rejs jako dowódca „Orion Venturera”, powinien całą energię poświęcić przygotowaniom do wyjścia w morze. A tymczasem przeżywał jakieś niezwykle rozterki.**

**Co dziwniejsze, kapitan miał wszelkie powody, by sądzić, że statek jest w doskonałym stanie. Zapisy z zimowego przejścia Atlantyku pod dowództwem**

poprzedniego kapitana, że była to bardzo dzielna jednostka. Dostatecznie szybka, by można było utrzymać napięty rozkład rejsów, i zwrotna, co ułatwiało zadanie w sytuacjach kolizyjnych. Została zbudowana ze stalowych spawanych blach na początku lat siedemdziesiątych, pod nadzorem francuskiego towarzystwa klasyfikacyjnego Bureau Veritas. Była regularnie poddawana wszystkim okresowym inspekcjom wymaganym przez prawo bahamskie oraz – dodatkowo – kwartalnym kontrolom amerykańskiego Coastguardu, który sprawdzał wszystkie statki wożące pasażerów z portów Stanów Zjednoczonych. Chociaż statek zbudowano według standardów bezpieczeństwa ustanowionych czterdzieści lat wcześniej, to otrzymał najwyższą klasę: +100 AI Prompasażersko-samochodowy, LMC w Rejestrze Okrętowym Lloyd'a.

41 Nowo mianowany dowódca statku Jorgen Truls Halvorsen, trzeci syn ubogiego rybaka z Tromsø, dostał dokumenty, które o tym świadczyły – różnego rodzaju urzędowe pisma, jakie zgodnie z prawem morskim muszą znajdować się na pokładzie. W sejfie w jego kabine leżały certyfikaty – od Międzynarodowego Certyfikatu Linii Wodnej dla „Orion Venturera” po Kartę Bezpieczeństwa. Od Certyfikatu MARPOL zaświadczającego, że jednostka spełnia wymagania Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza, po certyfikat mówiący, iż statek ma prawo przewozić maksymalnie tysiąc stu osiemnastu pasażerów na regularnej linii pomiędzy Zjednoczonym Królestwem i krajami skandynawskimi.

Jednak ponieważ kabiny na całym pokładzie C oraz w prawoburtowej części pokładu D wciąż jeszcze były urządzone i nie zaczął się szczyt sezonu wakacyjnego, to na pierwszy rejs sprzedano bilety dla ponad pięciuset pasażerów.

Co nie ma znaczenia. Szczególnie jeśli weźmie się pod uwagę, co może się wydarzyć...

Dziwne wydawało się, dlaczego na niecałą godzinę przed czasem opuszczenia portu pięćdziesięcioletni kapitan Halvorsen wciąż nie mógł podjąć decyzji: wypływać czy nie wypływać.

Przyczyna – częściowo – leżała w tym, że kapitan wyczuwał... nie, to było coś więcej – on obawiał się, że statek nie jest bezpieczny pomimo wszelkich możliwych certyfikatów. A przynajmniej, że mógł okazać się niebezpieczny. Coś jak obawy wyrażone przez marynarza Conroya, tyle że kapitan nie potrafił wskazać żadnej – nawet jednej – wady statku. Była to raczej świadomość doświadczonego marynarza, że nie zakończono wielu prac, które powinno się wykonać przed wypłynięciem.

Dotyczyło to strony organizacyjnej i można by owe wątpliwości uznać za nieważne, jeśli rozpatrywałoby się każdą z osobna; jednak w pewnych okolicznościach uchybienia, o jakich myślał kapitan, stwarzały znaczące ryzyko. A dopóki wszystkie

**nieprawidłowości nie zostaną usunięte, statek nie powinien wychodzić w morze.**

**Tego rodzaju wątpliwości kapitanów co do bezpieczeństwa statku nie są niczym niezwykłym. Pojawiały się zawsze i nadal będą się pojawiać. Codziennie statki wychodzą w morze, mimo że ich stan pozwala sądzić, iż tylko cudem mogą dopłynąć do portu przeznaczenia. Przede wszystkim odnosi się to do statków zarejestrowanych w krajach, które dość luźno traktują międzynarodowe przepisy... szczególnie statków pływających pod banderami państw, w których inspektorzy są ofiarami straszliwej epidemii: choroba jest przekazywana przez kapitana statku urzędnikowi pod stołem, w grubo wypchanej banknotami kopercie.**

**Na szczęście choroba ta nie występuje raczej w Europie Zachodniej i rzadko dotyka inspektorów bezpieczeństwa morskiego w krajach leżących nad Morzem Północnym. Halvorsen, uważający się za człowieka uczciwego, nigdy nawet nie pomyślałby o takiej możliwości.**

**42 Alternatywa była prosta i klarowna. Albo spakuje walizkę i zejdzie zaraz ze statku decydując, że nie złamie swej zasady, aby nie narażać życia innych – albo nie zrobi nic, dopóki pierwszy oficer McCulloch nie przyjdzie z przedrejsowym raportem: o tym, że wszystkie samochody są załadowane i zabezpieczone, że zastępca bosmana jest gotowy do zamknięcia wrót ładunkowych, a statek gotowy do wyjścia z portu. Wtedy zadecyduje, czy żyć, czy też umierać ze strachu o pasażerów; włoży uniform z mosiężnymi guzikami i czterema złotymi pierścieniami na rękawach, na głowę wciśnie nonszalancko czapkę okoloną motywem liści dębowych i wdrapie się po krótkich schodach na mostek, by wydać rozkaz o wyjściu w morze.**

**Właśnie konieczność podjęcia tej decyzji zamieniała treść żołądka Jorgena Trulsa Halvorsena w żrący kwas w miarę, jak tykanie zegara przybliżało ten krytyczny moment. Właściwie był już od tego chory. Rozterki rozmiękczyły psychofizyczną odporność człowieka, którego i tak już dostatecznie zniszczyły stresy wynikające z pełnienia funkcji dowódcy statku: dowodzenie promem pasażersko-samochodowym jest bardzo wyczerpujący, nawet jeśli pływa się dobrym i sprawdzonym statkiem.**

**Gdyby kapitan od początku był sam ze sobą szczery, to oszczędziłby sobie wiele bólu. Powinien spojrzeć prawdzie w oczy: wszyscy obawiamy się tego, co niesie starość. Gdyby tylko zdołał zmusić się do samokrytycznej oceny, to bez trudu stwierdziłby, iż tak naprawdę nie brał wcale pod uwagę tej pierwszej, najbardziej ryzykownej opcji, dzięki której zachowałby spokojne sumienie. Nie rozważał jej serio nawet wtedy, gdy stało się niepokojąco jasne, iż statek nie będzie gotowy na czas, mimo nacisków czynionych przez odległego armatora, którego bardziej obchodziły interesy inwestorów niż życie marynarzy.**

**Przynajmniej stwierdziłby wówczas – bez zdenerwowania spowodowanego**

wyrzutami sumienia – że wypłynie „Orion Venturerem” mimo swych wątpliwości. Podejmie tę decyzję, ponieważ miał już pięćdziesiąt dziewięć lat, zbliżał się nieuchronnie do końca kariery i rozpaczliwie chciał utrzymać się na statku – to był dla niego jedyny sposób na życie.

Jorgena Halvorsena przerażała perspektywa emerytury. Co by wtedy robił? Już dawno odciął wszelkie nici łączące go ze stałym lądem. Jego żona zginęła w wypadku samochodowym dziesięć lat temu. Nie mieli dzieci. Przeżył już raz – co prawda trwało to krótko – utratę dowództwa. Pamiętał do dzisiaj to poczucie opuszczenia, gdy po latach wytężonej służby norweski armator został zmuszony do ograniczenia floty promów, chociaż – dzięki łasce bożej, połączonej z jego gotowością do pracy nawet za jałmużnę – miał w tym przypadku szczęście. Mimo że okoliczności mu nie sprzyjały, znowu został kapitanem. A w tym zawodzie dziesięciu... nie, dwudziestu bezrobotnych kapitanów przypada na jeden pływający statek.

Niestety, istnieje także trzy... nie, cztery razy tyle armatorów bez żadnych skrupułów, co linii o dobrej reputacji, które przedkładają bezpieczeństwo nad zyski i nie muszą się wstydzić swej nazwy. Kapitan Halvorsen szybko zorien-

43 tował się, że trafił na statek należący do tej pierwszej kategorii. Jego prośba o przyspieszenie zatrudnienia pełnej załogi statku spotkała się z ledwo skrywaną wściekłością, choć miało to nie tylko ulżyć okrojonej załodze, walczącej o przygotowanie statku, lecz także dać czas świeżym członkom załogi „Orion Venturera” na zapoznanie się z nową dla nich jednostką.

Ale taki krok musiałby pociągnąć za sobą powiększenie sumy wypłat o tysiące dolarów, zanim jeszcze inwestycja zacznie przynosić dochody – napomnieli go właściciele statku, zranieni do żywego. Spodziewali się od swoich kapitanów innego podejścia – na pewno nie skłonności do lekkomyślnego wydawania pieniędzy... przesłanie było jasne. Jeśli Halvorsen nie czuje się na siłach, by utrzymać limit wydatków ustanowiony przez armatora, przycisnąć oficerów, pójść w niektórych sytuacjach na skróty, by bez względu na okoliczności „Orion Venturer” mógł wypłynąć w ustalonym terminie – to właściciele poszukają innego, bardziej skłonnego do współpracy kapitana.

To właśnie wtedy w zdecydowanej postawie Jorgena Halvorsena pojawiły się rysy, a skłonność do kompromisu wzięła górę nad sumieniem. Przestał zwoływać narady robocze z oficerami i zaczął po prostu wydawać rozkazy. A ponieważ w głębi serca był wrażliwym człowiekiem i zdawał sobie sprawę – w przeciwieństwie do właścicieli – że przemęczonej załogi nie można eksploatować zbyt twardo, ponieważ zazwyczaj źle się to kończy, zatem, gdy rozkazów nie dało się wykonać, zwykł mawiać: „Zróbcie, co się da. Mamy mało czasu”.

Jak wówczas, gdy Bracamontes pożalił się, że zdążyli odrdzewić i oczyścić tylko

osiemdziesiąt procent spryskiwaczy przeciwpożarowych na pokładzie samochodowym, po czym jego oficerowie musieli zająć się już następnym zadaniem. Demontowali i smarowali odporne hydranty... przynajmniej te, które dało się usprawnić, zanim trzeba było przejść do następnego punktu: sprawdzenia silnika, może dwóch, a nawet – jeśli czas pozwoli – trzech z dziesięciu łodzi ratunkowych. Wszystkie motory powinno się wyremontować przed wypłynięciem.

Albo jak wtedy, gdy oficer do spraw techniki i elektroniki „Venturera” i operator radiostacji w jednej osobie, nonszalancko zachowujący się Australijczyk Ed Talbot wzruszył tylko ramionami, gdy dowódca nie zgodził się na umieszczenie dodatkowych dzwonek alarmowych. „Jak pan sobie życzy, szefie. Ale coś panu powiem. Niech pan zapyta właścicieli, czy chcą może, żebym umieścił w zewnętrznych kabinach wzmacniacze słuchu albo dywaniki do modlitwy. Gwarantuję panu, że na całym pokładzie E dzwonki alarmowe nikogo nie obudzą”.

Szczególnie współczuł McCullochowi, który miał wielki kłopot z ogołocionym do żywej blachy pokładem. Kapitan, w końcu marynarz z krwi i kości, rozumiał doskonale rozterki pierwszego oficera.

McCulloch poświęcił pewną, lecz powolną drogę do awansu na statkach wielkich linii pasażerskich, by szybciej otrzymać trzeci pasek na rękawie. Nagle jednak zdał sobie sprawę, że bezpieczeństwo nie jest najważniejszą sprawą na

44 „Orion Venturerze”. Otrzymał polecenie, by skoncentrować się na pracach bardziej kosmetycznych niż konstrukcyjnych, musiał więc skierować większość hiszpańskich marynarzy do malowania, podczas gdy powinni oni raczej sprawdzać kable i instalacje. Uprzątałi kawałki drewna i puszki z farbami pozostawione przez malarzy, zamiast zająć się sprawdzaniem i smarowaniem żurawików służących do opuszczania szalup.

McCulloch nie chciał być postrzegany jako człowiek, któremu coś się nie udaje, i rozpaczliwie usiłował wykonać wszystkie polecenia. Powinno się go jednak ściślej nadzorować i Halvorsen wiedział, że pierwszy oficer potrzebował dyskretnej pomocy – choćby przy zaadaptowaniu planu alarmowego – ale nie uczynił nic, by mu ułatwić zadanie.

Psycholog – a nawet każdy uważny obserwator – bez trudu zrozumiałby, dlaczego kapitan siedział beczynnie. Dotychczas niezwykle odpowiedzialny, teraz czuł się tak rozczarowany i wyczerpany umysłowo, że uległ drapieżnej ekonomii, więc przestał ufać instynktowi i stał się bardziej podatny na stres. A Jorgena Trulsa Halvorsena doprowadziło to do klinicznej depresji. Narastające problemy powodowały tylko, że uciekał i chował głowę w piasek.

Ten stan mógł go zabić.



**Mógł też w znaczącym stopniu przyczynić się do śmierci statku.**

**Gdyby tylko kapitan był dwadzieścia, albo choćby dziesięć lat młodszy i miał w sobie dosyć ognia, by dać twardy odpór tajemniczym ludziom, którzy płacili nędzną pensję czekami wydanymi przez bank w Ujung Pendang – przy realizacji należało je potwierdzić – to znalazłby w sobie też dosyć siły, by rozważyć możliwość tak altruistycznego postępku, jak honorowe zrezygnowanie z funkcji. Z pewnością musiałyby porzucić złudzenia, że dalej będzie pływał na statkach, chyba żeby – co wydawało się mało prawdopodobne w takiej sytuacji – zdecydował się na dowodzenie jakimś zarej estrowanym pod liberyjską banderą promem pływającym na Haiti.**

**Co i tak teraz już nie nastąpi. Nie ma szans, jeśli cała historia wyjdzie na jaw.**

**Ponieważ kapitan Halvorsen miał jeszcze jeden, i to dużo ważniejszy powód, by wypłynąć „Orion Venturerem” na Morze Północne tego deszczowego dnia. Nie chciał zwracać uwagi władz portowych na swe skryte żmartwienia. Szczególnie, że Brytyjska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, ostatnio bardzo wrażliwa po katastrofie promu „Herald of Free Enterprise”, była nieprzyjemnie skrupulatna w upewnianiu się, że litera prawa jest ściśle przestrzegana, zanim otrzymał w końcu dokument uprawniający do wpływania do brytyjskich portów.**

**A przynajmniej była skrupulatna na tyle, na ile pozwalały jej ograniczone zasoby. Instytucje rządowe mają niewielki budżet i mało etatów, tak samo jak dowódcy statków. Muszą wypełniać swe zadania pomimo wielkiej liczby statków, które należy poddawać inspekcjom. Przepisy pozwalają im ograniczać kon-**

**45 trole do stwierdzenia, czy certyfikaty okrętowe są ważne i wszystkie wymagane prawem próbné alarmy zostały ogłoszone, przeprowadzone i wpisane do dziennika pokładowego.**

**Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadzają tylko wówczas, gdy mają „jasne” podstawy, by sądzić, że na kontrolowanym statku „w poważnym stopniu” zostały naruszone przepisy bezpieczeństwa. Podczas takiej właśnie urzędowej inspekcji kapitan Halvorsen znalazł się w sytuacji, z której nie mógł się już wycofać.**

**Poziom jego stresu przekroczył potem stan alarmowy. Stało się to w chwili, gdy okazał inspektorom dziennik pokładowy „Orion Venturera”, zapewniając o prawdziwości zapisów na temat podejmowanych na statku działań wymaganych przez prawo morskie. Jeden z przepisów, SOLAS rozdział II, paragraf 25 mówi, że na statku pasażerskim co tydzień musi być przeprowadzany alarm łodziowy i przeciwpożarowy.**

**Żaden alarm nie został ogłoszony na „Orion Venturerze” od czasu, gdy statek kilka**

tygodni wcześniej opuścił wody amerykańskie. Tylko raz jedna z łodzi została przez kilku marynarzy pośpiesznie opuszczona kilka metrów nad poziom wody i jeszcze szybciej wciągnięta z powrotem.

Napięty harmonogram prac nie pozwalał Halvorsenowi na przeprowadzenie pełnych ćwiczeń. Ogłoszenie alarmu dla całej załogi – nie obytej z morzem i wciąż niekompletnej – musiałyby zająć cały dzień, który można było wykorzystać, ku zadowoleniu armatora, na czyszczenie i polerowanie barów oraz restauracji, dekorowanie salonów gry i wnoszenie pudeł z alkoholem do sklepów wolnocłowych...

Dyrektor linii do spraw zaopatrzenia – menadżer zorientowany doskonale w marketingu i public relations, ale nie w sprawach morskich, w zwięzły sposób zaaprobował to obejście przepisów.

–Co u diabła, kapitanie? Przecież to tylko trochę atramentu na papierze. Po co tyle krzyku? Pasażerów nie obchodzi, czy steward wie, który koniec szalupy to rufa – ale na pewno podniosą krzyk, jeśli ich kabiny nie będą przygotowane. Między nami mówiąc: nasza robota polega na tym, by zrobić korzystne wrażenie; dobrze podać dania, a nie dać się ludziom najeść.

I to była właśnie prawdziwa przyczyna, dla której Jorgen Truls Halvorsen wołał raczej podjąć ryzyko i zaprzestać wszelkich działań. Dlaczego wołał czekać, w nieskończoność zadając sobie pytanie, czy warto uporczywie trzymać się swego stanowiska? Przecież w decydującej chwili i tak założy swą czapkę, może nieco mniej bez trosko niż dotychczas, i wejdzie na mostek, gdzie jeszcze przez kilka cennych lat będzie mógł się uważać za Boga wśród ludzi, którzy mają od niego o kilka pasków na rękawie mniej.

Kapitan postara się zapomnieć o tym, że odkrycie fałszerstwa w dzienniku pokładowym – nawet w chwili, gdy na statku znajdował się już komplet pasażerów i pojazdów – musiałyby pociągnąć za sobą natychmiastowe zatrzymanie promu w porcie i zakaz wypłynięcia w morze. A dla kapitana oznaczałoby to osobistą katastrofę.

46 Przez następne dwadzieścia cztery długie godziny nie pozwoli sobie nawet na wspomnienie o konsekwencjach takiego obrotu sprawy – jeśli nie nastąpi nic nieprzewidzianego.

Przynajmniej nie pozwoliłby sobie na takie myśli – do chwili, kiedy to, co wydawało się nieprawdopodobne, naprawdę nastąpiło. Kontrole przeprowadzane przez towarzystwa

klasyfikacyjne oraz inspektorów morskich na Bahamach nie

**przewidują szczegółowego badania fachowości członków**

**załogi i znajomości przez nich procedur**

**alarmowych... [ale]... nie ma wątpliwości, że stopień**

**wyszkolenia załogi jest bardzo różny. Ich kompetencje**

**wydają się na ogół nie tak wysokie, jak być**

**powinny... (szczególnie)... wymiana dużej części załogi może**

**wywrzeć znacząco negatywny wpływ na poziom**

**bezpieczeństwa na pokładzie, szczególnie że nowa załoga**

**potrzebuje czasu, by zapoznać się ze statkiem, działaniem**

**instalacji oraz wyposażenia ratunkowego itp.**

**Oficjalny raport norweski NOR 1991: IE Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1990**

**Szesnastoletni pomywacz Filippo Lucchetti był najmłodszym członkiem załogi na pokładzie „Orion Venturera”.**

**W dziurawym planie alarmowym zmęczonego pierwszego oficera McCullocha został wpisany nie tylko jako dziewiętnastolatek, lecz także jako marynarz przeszkolony w zakresie przeciwpożarowym i przeżycia na morzu oraz posiadacz certyfikatu wydanego przez włoskie Ministero della Marina Mercantile, stwierdzającego, iż potrafi on obsługiwać szalupę i tratwę ratunkową.**

**Problem polegał na tym, że pomywacz Filippo Lucchetti nigdy w życiu nie był na pokładzie szalupy ratunkowej. Jeśli już o tym mowa, to nigdy wcześniej nie płynął też statkiem.**

**48 Jedyna prawdziwa umiejętność, którą posiadał młody Filippo, nie została wpisana do jego książeczki żeglarskiej. Ale owo przeoczenie nic tu nie znaczyło. Jego kwalifikacje nie miałyby żadnego znaczenia w sytuacji, gdyby podczas huraganu, jaki może się śnić po nocach tylko starym marynarzom, musiał objąć dowództwo nad tratwą pełną przerażonych i rzygających pasażerów.**

**Pomywacz Lucchetti nosił w neapolitańskiej mafii tytuł Picciotto di Onore – Chłopiec honoru. Zasłużył na ten tytuł, gdy w wieku dwunastu lat zabił dwóch mężczyzn. Uczynił tak, ponieważ spędził dzieciństwo w zakazanej dzielnicy portowej Mergellina, gdzie Camorra zastraszając ludzi, sprawuje kontrolę nad duszami**

mieszkańców i sprowadza młodzież na złą drogę.

Gdy łobuziak taki jak Filippo – dzieciak bez żadnych zasług – zgłasza chęć służenia Famiglii, musi się najpierw wykazać. Nie wchodzi tu w grę pieniądze – z rąk do rąk przechodzi tylko pistolet i nazwiska celów – celem było dwóch siepaczy konkurencyjnej Nuova Camorra Organizzata, która usiłowała przejąć kontrolę nad miejscowym rynkiem przestępczym: narkotykami, prostytutką, wymuszeniami i zastraszaniem...

Dzieciak Lucchetti nagle wydoroślał – wśród głośniego huku wystrzałów z pistoletu i okrzyków przerażenia mężczyzn siedzących w ulicznej trattorii, gdzie obie ofiary popijały świetną kawę Lavazza, awansował na Picciotto di Onore. Miarą sukcesu Filippo były plamy krwi i tkanki mózgowej rozbryzgane na białej ścianie za przewróconymi krzesłami.

Wszystko to świadczyło, iż Filippo Lucchetti jest twardym sukinsynem. I była to na pewno prawda – aby przeżyć na ulicach Mergelliny czy Frattamagore, trzeba stać się twardym – szczególnie jeśli rodzicom los dziecka jest obojętny, a to dziecko jest głodne. Ale trzeba być nie tylko twardym, by wydobyć się z biedy i osiąść w Chicagi czy nawet w Rzymie, mieszkać w pięknym domu, jeździć wielką limuzyną i robić dla mafii interesy.

Wyjaśniało to, dlaczego od tego czasu Filippo, zamiast odczuwać perwersyjną dumę z możliwości wykonywania poleceń swego ojca chrzestnego, miał coraz bardziej cyniczne myśli na temat organizacji. Niektórzy twierdzili, że jest zbyt inteligentny, co nie podobało się ego szefowi – miejscowemu mafioso średniego szczebla. Na dłuższą metę był dla przełożonych zbyt bystry – obawiali się, że w końcu ich zastąpi. Celowo trzymali go więc z dala od większych interesów i nie dawali rekomendacji, tak potrzebnych do wspinaczki po szczeblach hierarchii w mafii.

Przez cztery lata odgrywał mało ważne role jako szpica, uliczny handlarz narkotyków, pomniejszy kontrabandzista... dopóki nie zaczął zdawać sobie sprawy, że życie to nie tylko chowanie się i ucieczka za każdym razem, gdy pojawi się patrol Squadra Mobile. W końcu w życiu szesnastoletniego chuligana nastąpił przełom. Został wezwany przed oblicze swego porucznika.

–Dostąpiłeś wielkiego zaszczytu – oznajmił mu porucznik, uśmiechając się jak wilk.  
– Filippo Lucchetti, wybraliśmy ciebie, byś został Picciotto di Sgarro.

4 – Ostatni rejs 49 Młody Lucchetti zdał sobie sprawę, że jest skończony, choć nie miał pojęcia, dlaczego tak się stało. Przyjął, że nie był wystarczająco pracowity w działalności przestępczej. Wszystko jedno, pasowania na Picciotto di Sgarro nie można uznać za krok w karierze – jest to rozkaz oddania się w ręce carabinieri i

przyznania się do winy, której sienie popełniło. Następnie trzeba odsiedzieć cały wyrok jako trybut dla Famiglii. Realnie rzecz biorąc, chodzi o wzięcie na siebie winy jakiegoś camorristo, aby tamten mógł żyć w stylu, do jakiego był przyzwyczajony.

A styl ten nie uwzględnia budzenia się codziennie rano przez piętnaście czy dwadzieścia lat w cuchnącej celi w superkarcerze o zwiększonym rygorze w Nu-oro na Sardynii. To jest los Picciotto di Sgarro. I – jeśli ktoś jest naprawdę tak tępy jak młot kowalski – to będzie chwalił się naokoło swoimi wyjątkowymi kwalifikacjami, które sprawiły, że uzyskał tak wyjątkowy przywilej.

Filippo miał szczęście. Próba ucieczki przed mafią, obrażenie ich poprzez odrzucenie tak znaczącego wyróżnienia, byłaby jeszcze bardziej ryzykowna niż przyjęcie tego zaszczytu. W hierarchii mafijnej byłby to spadek na najniższy szczebel kariery – do ziemi, pod warstwę torfu na Cimitero Monumentale przy Via Santa Maria del Riposo, a i to bez uszu, języka i genitaliów.

Ale Filippo, który wciąż miał dostęp do narkotyków, znał człowieka, który potrzebował kokainy, ten zaś wiedział o kimś, kto łaknął heroiny, tamten z kolei znał faceta, który nie tylko potrzebował każdej działki, jaka się trafi, ale w dodatku miał książeczkę marynarską, nie wspominając o innych użytecznych drobiazgach. Okazało się, że cenne papiery zdobył od pijanego młodego Włocha z jednego z wielkich wycieczkowców, zanim jeszcze policja wyciągnęła ciało owego młodzieńca z doków, do których – hm... wpadł?

„Orion Venturer” był już prawie gotowy do wyjścia w morze. Najmłodszy członek załogi, czarnowłosy chłopak ochoczo szorował, wycierał i ustawiał talerze na półkach w szafkach. Wilgotne pomieszczenie w głębi statku było tylko odrobinę mniej klaustrofobiczne niż cele w superkarcerze w Nuoro.

Szczęśliwe zakończenie, i to nawet z morałem. Nawrócony grzesznik, łobuz z doków, który mimo że zastrzelił dwóch ludzi, dostrzegł jednak, iż najlepszą drogą do zbawienia jest wzbudzenie dobroci w sercu.

Ironią w tym wszystkim był fakt, że wstąpienie pomywacza Filippo Lucchetti ego na uczciwą drogę okaże się największą katastrofą w jego życiu.

Marianne Norgaard była niezwykle dumna ze swego munduru młodszego płatnika. Miała pojedynczy złoty pasek na rękawie białej bluzy.

Ciężko na ten tytuł pracowała; od czasu ukończenia szkoły sześć lat spędziła na pokładach duńskich promów, najpierw jako barmanka, potem stewardesa na pokładzie kabinowym i – w końcu – szefowa stewardes na linii z Alborgu i Frederikshavn do Szwecji. ZZWSZG pragnęła zrobić karierę na morzu. Jej największą ambicją było zostanie płatnikiem na statku wycieczkowym.

**Gdy skontaktowała się z nią agencja w Hamburgu i zaproponowała możliwość przeniesienia nie tylko na długodystansową linię na Morzu Północnym, ale**

**50 w dodatku w stopniu młodszego oficera, nie mogła powstrzymać ogarniającej ją euforii. Chociaż musiała przyznać, że wynagrodzenie było bardziej niż skromne. Mniej zarabiała na noszącym bahamską banderę „Orion Venturerze” nosząc elegancki mundur, niż otrzymywała ścieląc łóżka i sterylizując toalety na skandynawskich statkach. Jednak była teraz znacznie bliżej celu swoich marzeń.**

**Niepokoił ją nieco jeden z warunków umowy. Nie została zatrudniona bezpośrednio przez właścicieli statku – nie wiedziała nawet, kim oni byli. Została wynajęta przez hamburską agencję na piętnaście tygodni i nie miała żadnej pewności, czy kontrakt zostanie przedłużony. Czuła w związku z tym lekkie rozczarowanie, choć zdawała sobie sprawę, że takie są warunki zatrudnienia na morzu.**

**Z punktu widzenia pomniejszego armatora tego typu umowa jest niezmiernie korzystna, szczególnie na wycieczkowcach i promach długodystansowych, na których działy usług i zaopatrzenia, dozorowane przez płatnika, są największe na statku i zatrudniają do sześćdziesięciu procent całej załogi jednostki. Agencje posiadają rozbudowane bazy danych na temat pracowników i w razie rezygnacji i lub niesprawdzenia się kogoś z załogi angażują następną osobę. Właściciel statku nie musi też płacić wynagrodzenia członkowi załogi, który idzie na urlop; ten punkt jest niekorzystny dla pracowników, ale daje armatorowi przewagę finansową nad konkurencją, która wychodzi z założenia, iż stałe zatrudnienie ludzi i rotacyjny system pracy na rejsach zapewnia pasażerom większe bezpieczeństwo, ponieważ wszyscy marynarze i stewardzi doskonale znają wówczas swój statek.**

**Kiedy klientem agencji zostaje armator nastawiony na wyciskanie ze statku ostatniego grosza, niepewność co do dalszego zatrudnienia powoduje, iż załoga skłonna jest pracować ciężiej i w większym wymiarze godzin za mniejsze wynagrodzenie.**

**Marianne, której – jakby dla udowodnienia tego twierdzenia – przed wypłynięciem zostało tylko pięć dni na poznanie rozkładu „Orion Venturera”, nie wspominając już o wprowadzeniu jej w obowiązki, nie miała czasu, by się nad tym wszystkim zastanawiać. Musiała się zająć pasażerami, którzy napływali wielkimi grupami do obszernego hallu recepcyjnego, zbierając się przy jej stanowisku – jak na ironię ustawionym przy stoisku informacyjnym.**

**Pasażerowie wciąż jeszcze wchodzili napowietrznym rękawem, rozglądając się z widocznym wahaniem i uważnie wypatrując strzałek z numerami kabin, dopóki strategicznie rozmieszczeni stewardzi nie wytłumaczyli im symboli wypisanych na biletach i nie dali dalszych wskazówek. Ale i stewardzi dłuższy czas zastanawiali się nad symbolami i numerami kabin, z którymi jeszcze nie mieli czasu się zapoznać...**

**System ten był nieoczekiwanym zerwaniem z normalną praktyką. Większość promów, na których pracowała Marianne, wydawała pasażerom karty pokładowe oznaczane kolorami.**

**Ta oczywista anomalia zdenerwowała ją. Czyżby przeoczyła coś w organizacji statku? Jeśli nie, to jak pasażerowie odnajdą punkty zbiórki, jeśli w czasie rejsu wydarzy się jakiś wypadek?**

**Młodszy płatnik Marianne Norgaard była doświadczonym marynarzem. Miała certyfikaty z odbycia kursu przeżycia na morzu i umiejętności posługi-**

**51 wania się szalupą i tratwą ratunkową, wymagane przez Duńską Ustawę Morską, Sonaeringsloven SNL. Wiedziała, że „Orion Venturer” ma plan alarmowy i uznała go za tak ważny dokument, że przestudiowała w krótkich przerwach między zajęciami. Ponieważ jednak nie przydzielono jej jeszcze numeru i nie wywieszono listy załogi, Marianne nie wiedziała, jakie było jej zadanie na wypadek ogłoszenia alarmu.**

**Postanowiła zapytać o to natychmiast, gdy tylko któryś ze starszych płatników będzie miał wolną chwilę. Ale nie zanosilo się na to.**

**Kolejka przed kontuarem rosła z minuty na minutę. Ludzie pytali o wszystko, począwszy od miejsca, gdzie można przewinąć dziecko, po możliwość zarezerwowania na kolację stolika przy oknie. Marianne zdecydowała, że o plan alarmowy zapyta kiedy indziej, i zajęła się ludźmi stojącymi w recepcji.**

**Ci z pasażerów, którzy otrzymali już klucze do kabin, ostentacyjnie wymachiwali nimi w hallu, studiując spis rozrywek dostępnych na pokładzie. Inni szybko szli dalej, chcąc zwiedzić statek. Grupka młodzieży stała przed repertuarem kina, które było czynne przez całą noc na pokładzie F nad recepcją. Kolejka utworzyła się przed kantorem wymiany, w którym asystent płatnika Everard wymieniał szwedzkie korony i jednocześnie żartował z podróżnymi.**

**Mały chłopiec w żółtym sztormiaku wyrwał się rodzicom, którzy wyłonili się właśnie z wejścia na pokład samochodowy.**

**–Proszę pani, o której godzinie kapitan będzie przeciągać ludzi pod kilem? – zapytało okropne dziecko z jakąś atawistyczną żądzą krwi.**

**–Nie sądzę, żeby doszło do tego podczas naszego rejsu – uśmiechnęła się. – Żaden z marynarzy nie był wystarczająco niegrzeczny.**

**Rozczarowany malec został odciągnięty na bok przez zakłopotanego ojca. – Przepraszam! Niedawno czytał książkę...**

**Asystent płatnika Everard uśmiechnął się złośliwie. I trochę zbyt protekcjonalnie.**

**–Witamy na „Wesołym Galeonie”, słodziutka. Jak sądzisz, dasz sobie radę, kiedy jakiś stary przyk zapyta, czy na noc rzucamy kotwicę, czy też wiążemy się cumą do pnia na mieliźnie?**

**Marianne zamarła.**

**–Czy nie zależy to czasem od tego, jaką mamy głębokość, gdy robi się tak ciemno, iż kapitan nie jest w stanie już niczego dojrzeć, panie Everard?**

**Uśmiechnęła się słodko, ciesząc się chwilowym zmieszaniem Everarda.**

**Chociaż na pokładzie „Orion Venturera”, szczególnie w dziale obsługi gości kabinowych, znajdowali się ludzie, którzy mogliby pytanie asystenta płatnika potraktować bardzo poważnie.**

**Na przykład steward kabinowy na pokładzie E Pinheiro Cardoso. Jeszcze tydzień wcześniej pracował jako kelner w lizbońskim hotelu „Supremo” przy Avenida Duque de Louie... choć może przyszłoby mu do głowy, żeby rozważyć pytanie, zamiast szukać natychmiastowej odpowiedzi.**

**52 Cardoso, podobnie jak pomywacz, wykwalifikowany Picciotto di OnoreFi-lippo Lucchetti, nigdy wcześniej nie postawił nogi na pokładzie statku. Właściwie to akurat zaczął odczuwać lekkie mdłości, nerwowo rzucając się od kabiny do kabiny w swym białym ubraniu, choć prom nie zaczął jeszcze nawet luzów ac cum przed wyjściem z portu.**

**To wszystko była wina jego bliskiego... cóż, może lepiej nie rozwodzić się nad tym – jego bardzo bliskiego przyjaciela Jorge Guimaresa, który był sous chef w tym samym hotelu, dopóki dyrektor nie wyrzucił go pod zarzutem, że zbyt zachęcająco uśmiecha się do nowo przybyłych gości.**

**Szczególnie do tych, którzy przychodzili samotnie i byli płci męskiej.**

**W każdym razie wyglądało na to, że nagle bezrobotny Jorge, zmuszony przez faszystowskie kierownictwo hotelu w okresie przedsezonowej recesji do szukania zarobku za pomocą jedynej umiejętności, jaką posiadał, krążył i... tak, udało mu się nawiązać tymczasowe, choć bardzo bliskie stosunki ze starszym i raczej naiwnym facetem, który – jak się okazało – pracował w Direccao Geral de Ma-rinha przy Praca do Comercio.**

**Rano dwa dni później obrócił się w łóżku w stronę Pinheiry, podparł głowę niezwykle opaloną ręką i zapytał:**

**–Nie bawiłaby cię praca na barco grandę, Pinny?**



**–Och, siml Ajak chcesz to załatwić, señor Sleazebag? – odparł Pinheira raczej złośliwie. Ale wtedy był jeszcze ogarnięty zazdrością i tym wszystkim... a poza tym jeden marynarz, którego kiedyś poznał, powiedział mu, że musiałby zdobyć książeczkę marynarską, by porzucić kiepsko opłacaną pracę w lizbońskim hotelu.**

**–Mogę wziąć te fotki do wywołania, Pet...? – zapytał delikatnie Jorge.**

**Jorge Guimares był teraz asystentem szefa ciastkarni w kuchni „Orion Venturera”. Pilnował się już, by nie uśmiechać się do każdego...**

**Aby oddać Pinheiro Cardoso sprawiedliwość, trzeba przyznać, że nigdy nie deklarował agencji w Hamburgu, że zna język angielski – w każdym razie nie twierdził, że rozumie więcej niż kilka słówek, by pomóc przy wyborze menu lub przyjąć proste polecenie. Choć jego pospiesznie zdobyte papiery marynarskie wskazywały, że otrzymał podstawowe przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa na morzu, to nigdy nie mówił, że ma kwalifikacje do tego, by ująć rumpel czegoś tak mu obcego jak szalupa.**

**Ponadto Pinheiro w ciągu dwóch wyczerpujących dni, które spędził na pokładzie, miał nawet problem z odczytaniem z rysunków na tabliczce przymocowanej do wewnętrznej strony drzwi kabiny, pokazujących, jak nakłada się kamizelkę ratunkową – nie mówiąc już na przykład o pomocy wystraszonemu pasażerowi, aby wdrapał się na pochyloną ścianę podczas ucieczki przed wodą wdzierającą się do wnętrza przez bulaj.**

**Miał zamiar następnego dnia wykroić minutę albo dwie ze swego cennego czasu i poszerzyć wiedzę na tematy morskie. Uczynił mocne postanowienie, by dowiedzieć się, gdzie na „Orion Venturerze” schowane są kamizelki ratunkowe!**

**53 Tak więc curriculum vitae Pinheiro Cardoso wskazywało, że byłby on absolutnie niezastąpiony w sytuacji, gdyby rozbitkowie na tratwie ratunkowej zechcieli zamówić ervilhas a ‘portuguesa lub talerz przysmażonych rissois. Jednak niewiele więcej mógłby zrobić w takiej chwili. Jego przydatność jako członka załogi kończyła się w chwili, gdy statek przestawał normalnie funkcjonować.**

**Ale dostał pracę. W końcu pracownicy agencji zatrudniających marynarzy, podobnie jak kapitanowie, inspektorzy bezpieczeństwa morskiego i dyrektorzy linii mieli do wykonania pewne obowiązki.**

**Następnego dnia o drugiej siedemnaście nad ranem, gdy drugi oficer Deluc-ci zaniepokoił się światelkiem na tablicy rozdzielczej, wskazującym, że coś niedobrego dzieje się w rejonie pustych kabin pomiędzy numerami C312 i C320, steward Pinheiro Cardoso okaże się jedynym członkiem załogi pracującym na nocnej wachcie w rufowej części pokładu E.**

**Była to część statku położona najbliżej strefy zagrożenia – bezpośrednio nad nie zamieszkanymi kabinami pokładu C.**

**Trzeci mechanik, młodszy inżynier Stamper byłjesczejednym człowiekiem pełniącym nocną wachtę w chwili, gdy Delucci zorientował się, że ma przed sobą fatalną noc, a stewardowi kabinowemu nocnej zmiany Cardoso przyszło do głowy, że może trzeba było wcześniej zapytać, gdzie są schowane kamizelki ratunkowe.**

**Trzeba przyznać, że Bertowi Stamperowi problem kamizelek nie spędzał snu z powiek, ponieważ moment ogłoszenia alarmu i tak zastanie go w głębi statku, w sterowni silnika. Poza tym Bert doskonale wiedział, gdzie znajdowały się kamizelki. Zakładając, że nie uda mu się dotrzeć do kabiny, gdzie miał swój przydzielony sprzęt ratunkowy, mógłby chwycić którąkolwiek z kamizelek po drodze na górę. Na statku znajdowało się przynajmniej tysiąc pięćset osobistych pasów ratunkowych – w schowkach na prawej i lewej burcie na pokładzie łodziowym G, osiem pięter wyżej oraz w skrzyniach na najwyższym pokładzie, tak zwanym kominowym... dziewięć poziomów nad maszynownią.**

**W maszynowni „Orion Venturera” nie było żadnych kamizelek. Kamizelki są bowiem bardzo duże. Ograniczają ruchy, od których może zależeć przeżycie. Mechanicy próbowaliby zapewne wkładać je w maszynowni, która w ten sposób stałaby się ich grobem. Zbyt łatwo jest utknąć w gąszczu rur, w ciasnych przejściach i włączach lub zaczepić się o wystające śruby drzwi w wodoszczelnych grodziach...**

**Stamper nie miał żadnych przeczuć, gdy nadeszła pora wyjścia w morze. Skończył dopiero dwadzieścia sześć lat; nie spędził na morzu tyle czasu co kapitan czy marynarz Conroy, którzy wykształcili w sobie szósty zmysł.**

**Nie, trzeci mechanik Stamper był bardzo zajęty w tym czasie próbą wyjaśnienia motorzyście, maleńkiemu przyjacielskiemu Filipińczykowi Teofisto Ga-rillao – i to w jednosylabowych słowach – jak ma odkręcić i oczyścić odstojnik wody w filtrze paliwowym i przygotować go do inspekcji pierwszego mechanika.**

**54 Była to rutynowa czynność i według planu remontowego, opracowanego przez Bracamontesa podczas rejsu z Florydy, powinna zostać wykonana już tydzień wcześniej.**

**Stamper, podobnie jak drugi oficer Delucci, który tuż przed wypłynięciem nadzorował załadunek samochodów, nie powinien wtedy pracować, lecz odpoczywać przed czterogodziną popołudniową wachtą na morzu.**

**Ale nie wykonano tak wielu poważnych prac, mimo że do uruchomienia głównej maszyny nie pozostała nawet godzina. Należało zrobić jeszcze tak podstawowe rzeczy, jak demontaż i sprawdzenie rozpylaczy wody na pokładzie samochodowym,**

skontrolowanie stanu silników w szalupach, hydranty przeciwpożarowe... W maszynowni mówiło się, że główny mechanik w końcu wkurzył się na kapitana – powiedział Halvorsenowi prosto w oczy, żeby właściciele lepiej zawczasu zamówili sobie stoczniowych mechaników, gdy „Orion Venturer” dopłyne do Góteborga, bo on nie będzie dłużej tolerował faktu, że jego chłopcy muszą tyrać bez przerwy przy remontach – co nie należy do ich obowiązków – aby tę cholerną łajbę przepchnąć na drugi brzeg!

–Zaczynij luzować nakrętki po kolei po obu stronach, tak jak tu, na obrzeżu, widzisz? Nie będzie ci lekko je odkręcić – dorzucił zmęczonym głosem. – Ale jesteś przecież wykwalifikowanym motorzystą. – Myślał o tym przez dłuższą chwilę. – Przynajmniej jesteś wykwalifikowanym filipińskim motorzystą...

–Dzeczy, czeci oficerze?

Stamper uniósł wzrok nie rozumiejąc. Mały Filipińczyk pokazywał mu fotografię, prawdopodobnie dostarczoną mu przed chwilą pocztą. Na zdjęciu widać było dziewięcioro dzieci otaczających ładną kobietę; wszyscy nieśmiało uśmiechali się do obiektywu.

–Dzeczy. Ufff – Tefisto usiłował wyrazić swą dumę. – Dzieńc dzeczy. Widzi?

Bert przesunął po czole wierzchem umorusanej dłoni. Asystent płatnika Evertard – ekspert na „Orion Venturerze” w sprawach trudności językowych – twierdził, że czterdzieści cztery procent filipińskich rodzin mówi po angielsku. A jemu akurat trafił się pomocnik na wachcie, który był ojcem jednej z tych pozostałych pięćdziesięciu sześciu procent rodzin, co to o angielskim nawet nie słyszały!

Motorzystą Garillao nawet w chwilach najwyższej koncentracji nie potrafił zrozumieć ani jednego słowa w języku angielskim. Nawet w jego najprostszej, najuprzejmiejszej formie, którą brytyjscy marynarze z takim upodobaniem stosowali do wyrażania swoich skomplikowanych uczuć i spostrzeżeń.

–Ładna. Bardzo ładna, kolego. Twoja stara wygląda całkiem apetycznie. Ale teraz... rusz dupę i weź w garść ten pieprzony klucz!

Jeronimo Solbes Madariaga uwielbiał tańczyć.

Długie proste włosy natarte olejkim związywał w kucyk. Jego oczy przypominały zaostrome końce sztyletów z Toledo, obramowane czarnym aksamitem. Zawsze nie dogolona twarz o zmysłowych rysach była tak samo przystojna i okrutna jak twarz Torquemady. Lubił ubierać się w dzinsy ciasno opinające talię

55 i przylegające do ud jak skóra węża oraz w króciutką kurteczkę. Gdy był na

**łędzie, szedł... nie, kroczył z wyprostowanymi przy bokach ramionami i wyprężonymi dłońmi, zadartym arogancko podbródkiem i czarnym kapeluszem zsuniętym na bok tak, iż zasłaniał jedno oko. Energię dawała mupasion gitana – pasja każdego Cygana z Kordoby; karmiła go ogniem, który strzelał z każdego gwoźdźnia wysokich, podkutych butów, gdy idąc, stukał nimi tak jak jego bohater, największy współczesny tancerz, legendarny Joaquin Cortes.**

**Jeronimo Solbes Madariaga był tancerzem flamenco.**

**Niestety nie najlepszym.**

**Dlatego właśnie został jednym z dziewięciu marynarzy pokładowych na „Orion Venturerze” i dlatego też zamiast zachwycać na scenie gości zawrotnym tempem stukotu obcasów i kłaśnieć dłońmi w miarę zbliżania się do końca popisowego numeru, marynarz Madariaga usiłował z wielkim wysiłkiem przeciągnąć nieporęczny, załadowany wózek przez drzwi przeciwpożarowe prowadzące z pokładu samochodowego na prawą burtę. Była to jeszcze jedna czynność, którą powinno się wykonać przed wypłynięciem: uprzątnięcie zamglonego spalinami hangaru z pozostawionych przez różnych specj alistów narzędzi i materiałów, ja-kie nagromadziły się w tym miejscu podczas transatlantyckiego rej su, gdy odbywał się remont kabin. W ładowni samochodowej urządzono wówczas tymczasowy warsztat.**

**Ale podczas ostatniej inspekcji zdarzyło się, że kontroler z Agencji Bezpieczeństwa Morskiego dojrzał co bardziej niebezpieczne narzędzia oraz chemikalia pozostawione przez stolarzy i hydraulików i lekko potrząsnął głową.**

**–Nie ma mowy – oświadczył, choć użył bardziej dyplomatycznego stwierdzenia, jak przystało na wykształconego i dobrze ułożonego urzędnika z ministerstwa. – Nie ma mowy, żebyście wypłynęli z tą bombą zapalającą na pokładzie samochodowym, kapitanie. Z pasażerami czy bez.**

**Następna groźba opóźnienia. Jeszcze jeden nacisk. System był już bliski pęknięcia, jednak jeszcze zadziałał.**

**–Byłbym bardzo zobowiązany, gdyby przed wypłynięciem dopilnował pan, aby uprzątnąć pokład samochodowy, panie McCulloch – Halvorsen, lodowato uprzejmy nawet w chwilach złości, nakazał swemu zastępcy, zanim oddalił się do swej samotni, gdzie dalej mógł zamartwiać się wpisaniem do dziennika pokładowego informacji o przeprowadzeniu alarmów.**

**–Mike, zrób coś, żeby jak najszybciej przenieśli te cholerne rupiecie gdzieś na bok – przekazał dalej pierwszy oficer, po czym uciekł na górę, by w pośpiechu na godzinę przed wyjściem w morze kończyć sporządzanie planu alarmowego.**

**–Bosmanie, zabierzcie to stąd. Natychmiast – rozkazał drugi oficer Delucci i**

**pospieszył na mostek sprawdzić plan załadunku.**

**–Hej, Madariaga, złap Atienzę i Valverde. Do wypłynięcia to ścierwo ma stąd zniknąć! – wrzasnął bosman Pascal, wyraźnie w złym humorze, i poszedł za drugim oficerem.**

**–Taaa? A gdzie, bosmanku, chcesz, żebym w ciągu godziny przerzucił to żelastwo?  
– zdegustowany Madariaga wrzasnął, nie, zawołał za nim z szacunkiem.**

**56 Nawet sfrustrowany bailador tradicional rozgrzewany od wewnątrz pasion gita-na nie wrzeszczał na bosmana Pascala – nieokrzesanego mężczyznę, któremu nie tylko brakowało wrażliwości artistico, ale w dodatku przypominał nadbudówkę statku.**

**Nie, bez działa przeciwpancernego jako wsparcia nie będzie krzyczał na bosmana.**

**Szczególnie że nie miał już na kogo dalej zwalić roboty.**

**Wysłuchał więc w grobowym milczeniu sugestii swego szefa na temat miej – sca, gdzie mógłby zrzucić te bambetle. W duchu postanowił jednak zlekceważyć jego słowa, ponieważ spełnienie tak anatomicznych poleceń bez wątpienia musiałyby spowodować, że nigdy już nie mógłby zatańczyć flamenco. Wyszeptał więc do siebie z sykiem: Hijo de bruto i poszedł po rozum do głowy.**

**I to był błąd. Chociaż Jeronimo Solbes Madariaga wyglądał jak Torquema-da, brakowało mu bystrości jego umysłu. Miał kwalifikacje marynarza i wszelkie wymagane certyfikaty, ale jego zdolność do podejmowania rozumnych działań równała się jego niezdarności jako tancerza.**

**W ciągu dwudziestu minut wypełnił po brzegi dwa wózki. Później, kiedy drugi oficer Delucci przechodził przypadkiem przez tylną część pokładu samochodowego, gdzie pojazdy wciąż jeszcze wjeżdżały rampą ładunkową do wnętrza Arki, spostrzegł, że drzwi przeciwpożarowe na prawej burcie na rufie, wiodące do nie zamieszkanym kabin, są otwarte, i zamarł ze zdumienia.**

**–Gdzie dokładnie składacie te rzeczy, chłopcy? – zapytał z niepokojem.**

**Jeden z marynarzy, posępny typ o wyglądzie Torquemady, dosłownie wypluł**

**z siebie coś, co odnosiło się niewątpliwie do bosmana. Pozostali dwaj po prostu patrzyli przed siebie. Delucci zawahał się, ukradkiem spojrzął na zegarek, wzruszył ramionami... co, u diabła. Pascal wyglądał na dobrego bosmana. Wiedział, co robi.**

**–Upewnijcie się tylko, do cholery, że te wszystkie bambetle są dobrze zabezpieczone i zamknięte na klucz – Oui? Comprenez vous?**

**Drugi oficer Delucci nie miał pojęcia, dlaczego wszyscy trzej marynarze pokładowi mieli teraz tak tajemnicze miny. Nie zdawał sobie sprawy, że naciskając ich, aby uzyskać wyjaśnienia, przyczynił się właśnie do załamania się łańcucha nadzoru, którego zadaniem była ochrona pływającego miasteczka o nazwie „Orion Venturer”.**

**Nieświadomie do całego zbioru przypadków, z którego wykluje się katastrofa na razie uśpionego promu, dodał jeszcze jeden element. 8**

**My śmiertelnicy przemierzamy**

**oceany tego świata,**

**Każdy w swej zwykłej kabynie życia.**

**Robert Browning (1812-1889)**

**Grace Miles pomyślała, że kabina na... pokładzie E, tak?... do której skierował ich steward ubrany w białą marynarkę, była bardzo przyjemna. Cztery piętrowe koje, każda z osobną zasłonką, dwie pionowo ustawione drabinki, po których można było wspiąć się na górne posłania. Na jednej ze ścian wisiała umywalka z lustrem. Małe, oddzielone pomieszczenie pachnące jeszcze świeżą farbą mieściło nieskazitelnie czystą cabinę prysznicową i toaletę.**

**Pościel była świeża i starannie uprasowana; ręczniki i tartanowe pledy podróżne leżały złożone w kostkę w nogach każdej koi, choć Grace nie sądziła, by potrzebowali kocy. W kabynie było bardzo ciepło, mimo że wentylator umieszczony przy drzwiach pracował na cały regulator.**

**Czuła większą klaustrofobię, niż wcześniej się tego po sobie spodziewała. Co dopiero byłoby, gdyby zdecydowali się na – jak to ujęto w prospekcie reklamowym – cabinę wewnętrzną, która nie miała okna. Gdy stała w drzwiach, dzieci usiłowały precyzyjnie przycisnąć się koło niej, by obejrzeć cabinę.**

**–Siedźcie tu, na tej koi, dopóki się nie rozpakujemy – nakazał surowo Michael. Spociał się lekko i wyglądał na wypompowanego po targaniu ciężkiej walizy przez kilometry korytarza i po dwóch piętrach schodów. – Gdzie chcesz, żeby ci to położyć?**

**–Pod łóżkiem – powiedziała Grace. – Do wieczora nie będą potrzebowali piżam, a ich przybory do mycia są w tej małej torbie.**

**58 – Marynarze się nie myją – oznajmił siedmioletni William ze znajomością rzeczy. – Dostają tylko pół szklanki wody na dzień i muszają, żeby pozostać przy życiu.**

**–Jest jeszcze woda morska – Grace próbowała załagodzić sprawę mycia.**

–Człowiek może oszaleć od picia słonej wody – podjęła z entuzjazmem jej latorośl. –  
Język czernieje i puchnie, oczy wychodzą z orbit i marynarz wyskakuje z łodzi i  
zjadają go rekiny.

–Chodziło mi o wodę do mycia, kochanie.

–Nie powinnaś mu dawać tej cholernej książki – zamruczał Michael.

–William i tak się nie myje, mamusiu, chyba że się go do tego zmusza – wypaliła  
Lucy. – 1 tylko moczy pod kranem szczotkę do zębów, abyś myślała, że mył zęby!

–Czy przypominasz sobie czasy, gdy sami, tylko we dwójkę, jeździliśmy na wakacj  
e? – zapytał rozmarzony Michael.

We wciąż otwartych na oścież drzwiach pojawił się steward. Zapukał lekko we  
framugę, by zwrócić na siebie ich uwagę. Był to niski, drobny mężczyzna o opalanej  
twarzy.

–Bom dial Nazywam się Pinheiro... senhor a senora Meeles?

–Miles.

–Sim – Meeles! Teraz jest śniadanie dla maluch, sim! W autoservico – obsługa dla  
samyh – na główny pokład eff?

–Barek na pokładzie F. Zaraz tam pójdziemy. Dziękuj emy panu – uśmiechnęła się  
do niego Grace.

–Jutro rano jak będziemy... chcieć herbata? Cafe?

–Poprosimy kawę. Dla nas obojga.

–Dzieci, one chcieć sok z laranj a?

–Rum – rozkazał William.

–Dziękuj emy, sok pomarańczowy będzie świetny.

Po wyjściu stewarda Michael miał zdziwioną minę.

–Jesteś pewna, że to szwedzki prom? Boję się, że dopłyniemy do Santander albo  
Kadyksu czy w jakieś podobne miejsce.

–Wydaje mi się, że mówił po portugalsku.

–Dobra – więc do Lizbony?

**–Nie ma sensu płynąć statkiem, na którym nie mogę napić się rumu – wymamrotał William i stuknął Teddy’ego piąstkąw mocno już zdeformowany nos. Lucy, zmęczona, ponieważ nie spała przez całą noc, gdy jechali samochodem, wybuchnęła płaczem.**

**Grace Miles poczuła się na pokładzie „Orion Venturera” całkiem jak w domu.**

**Na tym samym poziomie – na pokładzie E, trzy piętra powyżej poziomu wody, lecz trochę dalej w kierunku rufy znajdowały się prawoburtowe zewnętrzne kabiny weteranów z „Thompsona”, określane w cennikach jako de luxe. Były tam**

**59 po dwa łóżka i to, co w prospektach opisywano eufemistycznie jako „widok na morze”. Naprawdę aby coś dojrzeć trzeba było wyślepiać oczy przez bulaj ze szkła pancernego o średnicy tak małej, że nie przeszłyby przez niego kobiece biodra, i tak zabrudzony kryształkami soli pochodzącej z ostatniego rejsu „Ocean Venturera” przez Atlantyk, że niewiele było widać.**

**Komitety zdecydował jednak, że marynarze z „Thompsona” dosyć napływali się w czasie drugiej wojny światowej w spartańskich warunkach i teraz należy im się tylko to, co najlepsze. No, może niezupełnie najlepsze. Bliżej dziobu znajdowało się kilka kabin naprawdę luksusowych – telewizj a satelitarna, prasowa – nia, przybory toaletowe, szlafroki, nawet prostokątne okna, przez które można było wyglądać – ale weterani byli emerytami. Facetami, którzy wychowali dzieci, spędzili najlepsze lata za sklepowymi kontuarami lub przy narzędziach budowlanych, w lakierniach samochodowych czy w chlewniach. Tylko kilku z nich miało pieniądze; większość musiała walczyć o przeżycie w tym nowym świecie, za który przelewali krew i za który zginęła połowa ich kolegów.**

**Udało im się wynegocjować niezłe warunki u linii promowej, przez co kurs dolara nie wyglądał już tak strasznie. Okazało się, że znaleźli się po drugiej stronie oceanu na czas, by odnieść korzyści z rozpoczynającej się walki cenowej... wyjaśniono im, że jakiś armator z Pacyfiku wypowiedział wojnę liniom na Morzu Północnym. Agencje turystyczne sprzedające bilety na „Orion Venturera” włączyły się do bitwy na całego. Wielkie zniżki, wyższy standard – admirał Ku-ritas z oddziałów specjalnych turystyki niskobudżetowej był najczęściej przedmiotem żartów wśród thompsowniczków.**

**Udało im się wynegocjować dwuosobowe kabiny de luxe w cenie zwykłych czterosobowych. A dwuosobowe kabiny na statku tych rozmiarów były całkiem niezłym interesem, ze szlafrokami czy bez nich. Do diabła, lepiej niż niezłym – to już podróż w wielkim stylu. Oficerowie, którzy ostatnio poj echali na wycieczkę, gnieździli się razem w jednej sali.**

**Nawet jeśli tak, to młodszy porucznik O’Kane powinien bez żadnego gadania dostać kabinę pierwszej klasy, pomyślał Periera widząc w lustrze nad umywalką kabiny**



klasy de luxe swe odbicie. Inżynier porucznik O’Kane z Amerykańskiej Marynarki Wojennej nie poczułby się na pewno splukany wydając kilka dodatkowych dolców. Mister O’Kane miał kiedyś przed sobą wielką przyszłość. Mógł zrobić karierę w wielkim biznesie i osiąść na Wall Street. Uwidoczniało się to w sposobie, w jaki rozmawiał. Autorytet nie skażony arogancją. Rodzaj oficera, do którego wszyscy zwracają się „sir” nawet o tym nie myśląc. Mówili, że jako wychowanek Harvardu rocznik czterdziesty pierwszy mógł zostać bankierem, prawnikiem wielkiej firmy... może nawet wysokiej klasy maklerem giełdowym, sterującym rynkami światowymi.

Ale teraz był na emeryturze. Jak większość z nich. Siwowłosy i dystyngowany; zupełne przeciwieństwo Charliego Periera czy tłustego starucha Zacha Gos-sa – chłopców z poboru, bez klasy i wykształcenia, co odzwierciedlało się w ich pobrużdżonych twarzach. Jeden rzut oka na twarz pana O’Kane wystarczyłby, by stwierdzić, że wychował dzieci na dżentelmenów i dystyngowane panie. Mógłby

60 sobie nawet pozwolić na to, by zabrać ze sobą w podróż po Europie wnuki, by poznały facetów, którzy przeżyli... muszki eterów floty Pacyfiku, którzy wyzwali Japońskiego Tygrysa na pojedynki i położyli go na łopatki. Bohaterowie z USS „Thompson”.

Jeden za wszystkich i wszyscy za jednego...

–Kochanie? – Tym razem w głosie Margrite usłyszał prawdziwe zaniepokojenie. – Charlie, kochanie – ty nie... ty przecież nie płaczesz, prawda?

Były motorzysta drugiej klasy Periera mocno zamrugał powiekami, zanim obrócił się na swej zdrowej nodze. Żona wieszała właśnie sukienkę w kwiaty magnolii, którą zamierzała włożyć wieczorem, na kolację w „Restauracji Nordyckiej” na górnym pokładzie. Teraz prawie zamarła. Jej twarz wyrażała... to było chyba współczucie?

–Ja płaczę? – zaprotestował Charlie przybierając swą zwykłą posępną minę. – Dlaczego tak myślisz? Kobieto, czy ja wyglądam na dziecko?

Wstała z koi. Zdał sobie sprawę, że zrozumiała jego ból. Nie sprawiało mu to żadnej różnicy. Gdy otoczyła go ramionami i musnęła miękkimi, siwymi włosami jego policzek, poczuł zapach magnolii – tak wyraźny, jakby wpięła sobie we włosy świeże kwiaty. Słodki Jezu, ależ on ją kochał.

–Sądzę, że będę się na tym statku dobrze bawić z moim bohaterskim marynarzem – wyszeptała Margrite, mocno go przytulając.

Charlie Periera poczuł wtedy, jak ogarnia go prawdziwe przerażenie. Co się stanie, jeśli porucznik okaże się sprytny? Co będzie, jeśli przyjdzie tu i zabierze go w ostateczny rejs?

**Albo zamiast niego zabierze Margrite...?**

Pięciuset siedemnastu pasażerów znajdowało się tego poranka na pokładzie dwunastotysięcznika „Orion Venturer”, na którym odbywały się ostatnie przygotowania do wypłynięcia z deszczowego brytyjskiego portu. Wielu z nich jechało samochodem całą noc, by zdążyć na rejs rozpoczynający się o świcie. Uważali, że warto znieść tę drobną niewygodę, aby następnego dnia wstać ze świeżymi siłami już na miejscu. Statek przybywał do Szwecji rano, co dawało pasażerom od razu cały dzień na poznawanie miejscowych atrakcji. Jeśli jednak rejs trwał tylko dwadzieścia cztery godziny, wybór był niewielki, szczególnie dla rodziców z dziećmi. Mogli odbyć nocną podróż samochodem i dyżurować na zmianę z żoną przy dzieciach na promie albo płynąć o późniejszej godzinie, co jednak nie oznaczało, że dotarliby do celu wypoczęci. Dzieci i tak rozrabiałyby przez większą część nocy, podniecone przygodą. Ana miejscu należało jeszcze odnaleźć hotel, co wiązało się z dalszą jazdą samochodem po nieznanym drogach.

Z drugiej strony, dorosłym podróżującym bez towarzystwa nadpobudliwych dzieci jest wszystko jedno, czy wypłyną rano. Mają potem cały dzień, by się wyspać przed czekającymi ich wieczorem atrakcjami, jakie oferuje właściciel promu. Można zapaść się w wygodnym fotelu w małej sali kinowej na pokładzie F, upić się w „Barze Admiralskim” nad pokładem rufowym, sączyć mocną

61 kawę po norwesku i patrzeć, jak świat przewija się obok niczym taśma filmowa. Można wąchać perfumy w jednym z dwóch sklepów wolnocłowych, grać na jednorękich bandytach przy recepcji, dopóki – dla poważniejszych utracjuszy – nie zostanie otwarte „Złote Kasyno”. Można pieścić wielki kufel piwa w „Ye Old English Tavern”, czekając na kuszące dźwięki z „Ocean Runner Night Club”, otwartego od kolacji aż do ostatniego gościa. Można też wytrwać w pubie i zamówić kolejne piwo, marząc o nazwiskach takich jak Glenn Miller, Hoagy Car-michael i Ella Fitzgerald oraz tęskniąc za czasami młodości, gdy muzyka brzmiała zupełnie inaczej.

Albo poszukać na pokładzie miejsc osłoniętego od wiatru Morza Północnego i – tak jak stojący wysoko na mostku drugi oficer Delucci, który nigdy nie narzekał na swój los marynarza – cieszyć się tym, że jest się na morzu, które czasem daje naprawdę magiczne przeżycia.

Można też na pokładzie zachowywać się tak jak nowożeńcy, dwudziestolatko-wie Gertruda i Lennart Gustaffsonowie. Wciąż jeszcze bardzo się kochali po dwóch tygodniach małżeństwa. Zakończyła się ich podróż nad brytyjskie Wielkie Jeziora i wracali teraz inauguracyjnym rejsem „Orion Venturera” do swego nowego domu w Soderkoping – małym, cichym porcie nad Kanałem Gotajskim w Szwecji. Jeśli ktoś znajdzie się w sytuacji Gustaffsonów, nie zwraca uwagi na takie drobiazgi, jak fakt, w jakiej części statku znajdzie się ich kabina albo w jaki sposób spędzić czas rejsu. Nie ma potrzeby o tym myśleć, dopóki można trzymać się za ręce.

Gustaffsonowie należeli do grupy dwunastu pasażerów drugiej klasy, którzy zostali zakwaterowani w kabinach na najniższym poziomie – na pokładzie D. Postanowili, że wcześniej położą się spać. A przynajmniej wcześniej położą się do łóżka. Może prześpią się godzinę albo dwie, zanim prom zawinie do portu.

Jednak czternastu uczniów szkoły podstawowej z norweskiego regionu Ost-fold, którzy płynęli promem z Wielkiej Brytanii do Góteborga i dalej do Oslo, nie mogło decydować, co będą robić podczas rejsu, ponieważ takie decyzje podejmował za nich ktoś inny i nie mieli na to żadnego wpływu.

Podróżowali bowiem pod opieką miss Evensen i młodego studenta pedagogiki Trygve Valle. Nikt w klasie nie znał imienia miss Evensen. Wiedzieli tylko to, co dało się zaobserwować: że była ogromnej postury, włosy nosiła upięte w ciasny kok, wydawała się nieprawdopodobnie stara i wszyscy zwracali się do niej froken Evenson, nawet koledzy nauczyciele w jej barnescole. Również dwudziestojednoletni nauczyciel Valle mówił do niej w ten pełen szacunku sposób, mimo że ona nazywała go Trygve.

Jeśli podróżnik ma dopiero jedenaście lat i idzie w grupie podobnych mu pasażerów poprzez labirynt korytarzy do czteroosobowych wewnętrznych kabin w części statku oznaczonej jako „pokład E, część rufowa na prawej burcie”, to nie może nie zwrócić po drodze uwagi na salę zabaw dla dzieci, otwartą

62 zapraszająco na oścież. Zaraz potem froken Evenson popchnęła małego pasażera, by ruszał dalej i nie oglądał się. Podróżnik podjął trud ciągnięcia walizki, która po dziesięciu dniach wizyty w Wielkiej Brytanii, w ramach wymiany szkolnej, wyglądała tak, że matka będzie musiała wykazać się niezwykłym hartem ducha, aby wyciągnąć ze środka brudne rzeczy syna.

Jeśli mały podróżnik dojrzy wewnątrz sali zabaw, przypominającej dziedziniec średniowiecznego zamku wypełniony zabawkami, to od razu będzie wiedział, gdzie spędzi większość czasu w trakcie rejsu – oczywiście jeśli froken Even-son popuści nieco smycz. Co naprawdę miała zamiar uczynić, ponieważ kochała te dzieciaki, choć one tego nie zauważały. Miały w końcu tylko po jedenaście lat, a ona w Anglii trzymała je twardą ręką.

Dzieci nie wiedziały o froken Evenson wielu rzeczy, na przykład tego, że była jeszcze starsza niż myślały – miała aż trzydzieści sześć lat. I że dorosłym wydawała się nie tyle „wielka”, co raczej zmysłowa niczym córa wikinga – kobieta, o jakiej mężczyźni marzą w swoich lubieżnych snach. Nie wiedziały też, że gdy froken Everson rozpuszcza włosy, opadają na jej nauczycielski kołnierz kaskadą złotych loków... Było to odkrycie, które wciąż nieco zaskoczony obrotem spraw student Trygve Valle uczynił drugiej nocy podczas wizyty w Anglii, gdy dzieciaki leżały już w łóżkach; ten rodzaj dokształcającego seminarium, o jakim większość młodych i

**napalonych studentów może tylko pomarzyć, miał miej – see pod kierunkiemfroken Ev...**

**Cóż – teraz już Inger. Trygve czuł, że może ją tak nazywać – jeśli nie określał jej akurat słodszyimi wyrazami.**

**I zupełnie już porzucił formalne słówko: „froken „.**

**Wiele osób zapłaciło nieco więcej, by odbyć podróż w komfortowych warunkach; ludzie ci wykupili kabiny pierwszej klasy, które znaj dowwały się w przedniej części pokładu E. Aby sobie na to pozwolić, nie trzeba było być duchem marynarza poległego pół wieku temu, nowojorskim maklerem giełdowym czy prawnikiem wielkiej firmy – żadnym z bogaczy, o których myślał Charlie Periera w swej kabinie na rufie. Pasażerowie pierwszej klasy nosili proste nazwiska, na przykład Mr czy Mrs Somerville.**

**Ludzie tacy mieli zwykle niewiele ponad sześćdziesiąt lat. Aby zdążyć na „Orion Venturera”, jechali nocnym pociągiem z Edynburga. Na ogół wyrwali się na tygodniowy urlop, zamykając na ten czas swój sklepik mięsny. Płynęli do Góteborga częściowo po to, by spełnić daną sobie dawno temu obietnicę, że spędzą powtórnie miodowy miesiąc, a częściowo po to, by odwiedzić jedyną córkę, która jest asystentką języka angielskiego na tamtej szym uniwersytecie.**

**Z kolei para w średnim wieku, rozpakowująca swe bagaże w wewnętrznej dwuosobowej kabinie E248, wszystkim przedstawiała się ako państwo Smith. I jeśli ktoś nie zajrzy do ich paszportów, to nie zgadnie, że nie noszą tego samego nazwiska – tak idealnie bowiem pasują do siebie. Starają się nie okazywać zaniepokój e-nia myślą, co będzie po powrocie do domu. Jak bardzo zdziwią się ich współmał-**

**63 żonkowie, że nabrali takiego wigoru podczas – jak twierdzili – niezwykle męczącej pięciodniowej konferencji działu sprzedaży czy też wizyty u siostry.**

**Albo członkowie trzydziestoosobowego chóru męskiego z dolin Walii, którzy jadą, by zaśpiewać Szwedom następnego dnia na koncercie w pięknej sali w Gótaplatsen. Umówili się, że po kolacji uczczą to wydarzenie kilkoma kuflami piwa. A może piosenką albo dwiema – co, chłopcy?**

**W grupie śpiewaków, ulokowanych na pokładzie E, znajdował się baryton Morgan Evans. Miał żonę Gwynneth i dwie wspaniałe córki, lecz tylko jedną rękę, która jednak wystarczała, by trzymać kufel z piwem. Kiedyś służył w armii brytyjskiej.**

**Morgan Evans nie tylko znajdował wspólny język z kolegami z chóru – miał też wiele wspólnego z innym pasażerem z tego samego korytarza – weteranem US Navy, motorzystą drugiej klasy Charlesem Perierą.**

**Tak jak Charlie z podobnych powodów, rozpoczynający się rejs na „Orion Venturerze” witał z mieszanymi uczuciami.**

**Ostatni raz płynął statkiem podczas wojny – całkiem niedawno – ósmego czerwca tysiąc dziewięćset osiemdziesiątego drugiego roku. Rano tego dnia był jeszcze beztroskim gwardzistą I Batalionu Gwardii Walijskiej. Znajdowali się na brytyjskim okręcie desantowym o nazwie „Sir Galahad”, rozładowywanym właśnie – wraz z siostrzanym desantowcem „Sir Tristram” – w odludnym miejscu zwanym Bluff Cove w Zatoce San Carlos na Wyspach Falklandzkich. Cały batalion oczekiwał – w pełnym rynsztunku bojowym – na rozkaz wyjścia na ląd, gdy z kierunku cieśniny znad fal wynurzyły się nagle cztery samoloty uderzeniowe A-4BS skyhawk argentyńskiej Piątej Brygady Powietrznej, dowodzone przez te-niente Cachona.**

**Nagle zwałił się na nich cały świat.**

**O godzinie trzynastej piętnaście Cachon i jego boczni teniente Rinke i Alfe-rez Carmona zwolnili zaczepy ładunków. „Sir Galahad” został trafiony dwiema – niektórzy twierdzili, że trzema – dwustupięćdziesięciokilogramowymi bombami. Wtedy właśnie Morgan, zakleszczony w trafionym statku, poznał to samo uczucie co Charlie Peri era. Pięćdziesięciu ludzi zginęło w wyniku eksplozji i pożaru, pięćdziesięciu siedmiu zostało ciężko rannych... gwardzista Evans stracił lewe ramię, ale wydostali go, wytargali z zatopionego forpiku poprzez gęsty czarny dym i trzask detonującej amunicji.**

**Nigdy się zapewne o tym nie dowie, ale miał więcej szczęścia niż stary Charlie, choć Periera nie odniósł poważniejszych obrażeń fizycznych. Gdy wynosili Morgana z płonącego statku, przynajmniej nie zabrali razem z nim niewidzialnego kolegi – wyrzutu sumienia, który męczyłby go przez następne pięćdziesiąt długich lat.**

**Oczywiście gdyby Morgan Evans liczył na to, że będzie żyć jeszcze przez pięćdziesiąt lat. Choć na Morzu Północnym nie spotka się skyhawków Argentyńskich Sił Powietrznych, tak jak nie trzeba obawiać się nagłego wynurzenia hitlerowskiego u-boo-ta czy zderzenia z góralodową-o czym Grace Miles upewniła się przed wyjazdem-to cały świat może mu się znowu szybko zawalić na głowę.**

**64 Odliczanie zaczęło się tamtego wieczoru, gdy po próbie chóru Morgan Evans zgodził się popłynąć ze swymi muzykalnymi kolegami „Orion Venturerem” na występy do Szwecji.**

**Parafrazując spostrzeżenie marynarza Conroya, które ten przekazał kucharzowi mesy załogi Henry’emu Manleyowi: rzeczywiście na promie można spotkać różnych ludzi.**

**Wszystkich pięciuset siedemnastu pasażerów, którzy mościli sobie gniazdka przed**

rejssem na „Orion Venturerze”, można nazwać zarówno mianem niepowtarzalnych, jak typowych. W większości są to zwyczajni ludzie, wyruszający w nadzwyczajną, lecz nie ekstrawagancką podróż. Nawet jeśli nie można identyfikować się z żadnym z nich, to na pewno znamy kogoś, kogo życie odzwierciedla przeszłość któregoś z opisanych pasażerów.

Oczywiście nie dziwaczego pana Neugebauera. Człowiek, który zostawił żonę Evę w Dortmundzie – a dokładniej pod Dortmundem, i to całkiem dosłownie – spieszył się teraz do swojej jednoosobowej kabiny, znajdującej się przy prawoburtowym korytarzu na pokładzie E, niedaleko pomieszczeń zajmowanych przez dzieci z Ostfold i ich w pełni dojrzałych opiekunów, aby w spokojnym zaciszu z wielką przyjemnością kontemplować prześwitującą koronkową bieliznę, jaką nabył w magazynie „Marks Spencer”.

Nikt chyba nie chciałby identyfikować się – ani utrzymywać znajomości – ze śmiertelnie ekscentrycznym Herr Neugebauerem.

Sympatię budzi natomiast uparta niezależność osiemdziesięciodwuletniej panny z belgijskiej prowincji Liege, Antoinette Chabert, która nad życie ukochała swego kota Józefa. Tak bardzo nie chciała się z nim rozstać, że przesznuowała go trzy tygodnie wcześniej promem z Zeebrugge do brytyjskiego portu Hull, łamiąc brytyjskie przepisy o kwarantannie zwierząt. Teraz pogwałciła te przepisy ponownie, przemycając kota, by mieć towarzystwo w wielkiej podróży po krajach leżących nad Morzem Północnym.

Czasami można też spotkać ludzi tak miłych jak urodzony w Austrii pastor Oskar Lutgendorf, który płynął przez Morze Północne, by objąć posadę intendenta w schronisku dla bezdomnych w Norwegii. Wcześniej spędził cztery tygodnie w pustelni w Szkocji medytując nad tym, dlaczego nagle zaczął wątpić w Boga. Niestety miesiąc refleksji wcale pastorowi nie pomógł – dlatego właśnie zdecydował się na rejs promem, zamiast ryzykować podróż samolotem przez Morze Północne – perspektywa lotu wyzwalała w nim diabelnie... hm, wywoływała w nim niepokój.

Pobyty w Szkocji pomógł jednak dobremu pastorowi umocnić się w przekonaniu, że ktoś zesłał go na ziemię, by pomagał ludziom znajdującym się w potrzebie. Problem polegał na tym, że pastor nie miał już pewności, kim był ten ktoś. W każdym razie pięćdziesięcioletni Austriak – w przeciwieństwie do kapitana Jorgena Trulsa Halvorsena, przeżywającego właśnie kryzys sumienia – miał widoki na dalszą działalność w alternatywnej, może tylko trochę mniej duchowej

5 – Ostatni rejs 65 dziedzinie, i zamierzał używać stroju pastora, by zebrać dla potrzebujących jak najwięcej środków materialnych. Był pragmatykiem i postanowił też, by krzyżować palce zaplecami i udzielać pociechy religijnej, nawet jeśli nie będzie sam wierzył w to, co głosił.

Nie da się także nie zauważyć Mr Kumbweza Munyenyembe z Mzuzu w Malawi; można spotkać go na pokładzie spacerowym. Wyraźnie nie darzy sympatią džinsów i koszulek, tak ostatnio popularnych wśród turystów. Ten ogromny mężczyzna wywołuje jeszcze większe wrażenie dzięki temu, że ubiera się w kolorowy kaftan i wełniany beret. Z jego twarzy ani na chwilę nie znika szeroki, szczery uśmiech. Przez ramię ma przewieszoną torebkę na pieniądze, ozdobioną paciorkami. Gdyby ktoś zechciał z nim porozmawiać, dowiedziałby się, że jestto przedstawiciel afrykańskiej firmy eksportującej pamiątki i że musi być świetnym handlowcem. Prosił, żeby zwracać się do niego Fred – i każdy rozmówca był mu niezmiernie wdzięczny za to językowe uproszczenie.

Nikt zapewne nie będzie się identyfikował z podobnymi do siebie jak dwie krople wody sześcioma japońskimi dżentelmenami i ich żonami, którzy zachowywali się tak, jakby przyjechali robić fotoreportaż z Europy, a którzy w rzeczywistości byli przedstawicielami przemysłu motoryzacyjnego z Nipponu i niespiesznie zbliżali się do celu podróży – Szwecji, gdzie mieli odbyć konferencję z dyrektorami zakładów Volvo.

Czytelników na pewno zainteresuje fakt, że na pokładzie znajdowało się też troje dzieci w wieku poniżej pół roku.

Sympatię budzi piętnastoletnia Finka z Jyvaskyla, Heikki Niskanen, podróżująca z matką; dziewczyna wiedziała, że na pokładzie jest jeszcze jedno dziecko – niedawno poczęte. Ale nie ma o co się martwić – na pewno nie o to, że urodzi na pokładzie promu. Po prostu nudności to zwykła, może trochę długotrwała niedyspozycja żołądkowa... Nie, największym problemem Heikki będzie przyznanie się do wszystkiego mamie, która co prawda zauważyła, iż córka przybiera ostatnio na wadze i miewa od pewnego czasu humory, które – jak sądziła – są normalne w okresie dojrzewania, ale nawet nie podejrzewała, że...

Nieszczęsna Heikki czytuje zbyt wiele landrynkowatych romantycznych powieści i – co gorsza – przyjmuje je zbyt dosłownie. Marzy teraz, by na promie wydarzyło się tej nocy coś strasznego i żeby ona zasnęła na zawsze w objęciach morza, a wszyscy, którzy ją kochają, uronili do targanego sztormem morza łzy przebaczenia.

Ale to tylko fantazje młodej, przestraszonej dziewczyny. Heikki nigdy nie chciałaby, żeby coś takiego wydarzyło się naprawdę.

Na pewno ani przez chwilę nie wyobrażała sobie, że tak straszliwe, dramatyczne rozwiązanie jej problemu za niecałą dobrą stanię się rzeczywistością. 9

Statek został uroczyście pożegnany,  
wyszliśmy z portu,

**Wesoło poszliśmy na...**

**S. T. Coleridge (1772-1834)**



Rękaw wiodący z terminalu na statek został usunięty na chwilę przed uruchomieniem dwóch głównych silników o mocy ośmiu tysięcy koni mechanicznych. Ich wibracje powodowały dzwonienie szklanek w już zapełnionych promowych kawiarniach i „Barze Admiralskim”. Obsługa hotelowa promu serwowała śniadania i posyłała przymilne zawodowe uśmiechy rodzicom z dziećmi, zbierającym się na pokładzie F. Tylko kilka osób zareagowało, gdy kapitan przez megafon rozkazał rzucić cumy. Jeszcze mniej pasażerów wybrało walkę z zimnym wschodnim wiatrem na górnym pokładzie, by oglądać manewr wychodzenia z portu. Ci najtwardsi mogli zauważyć na skrzydle mostka głowy w białych czapkach, spoglądające w dół za cumami, które zwalniane z polerów z pluskiem wpadały do wody.

Dziobowa część statku zaczęła drżeć delikatnie w takt podwodnej wibracji śrub sterów strumieniowych firmy Kamewa, po czym drżenie zamarło, gdy dziób odsunął się od nabrzeża.

Odezwały się trzaski krótkofalówki.

–Rzucić rufową!

–Tak jest, sir, rzucić rufową... Rzucić cumę rufową!

Mężczyźni ubrani jak na szkołę przeżycia w żółte komplety przeciwdeszczowe walczyli przez chwilę z grubym uchem cumy, by zdjąć je z polera, wygładzonego linami tysięcy statków. Ostatni plusk i gładko obracający się kabestan cumowy zwinął linę na pokład.

67 – Wszystkie poszły! Śruby czyste.

Spod rufy wybiegały pierwsze wiry spienionej białej wody; na powierzchni roztańczyły się kłęby piany; muł podnoszony z dna śrubami zataczał coraz większy krąg. Teraz można już zauważyć ruch statku – dźwigi portowe i magazyny wyraźnie przesunęły się do tyłu. Luka pomiędzy statkiem i nabrzeżem zaczęła się powiększać.

Pasażerowie nagle podskoczyli z wrażenia – kakofonia dźwięków wypełniała wilgotne powietrze! Zawibrowała w deszczu, aż złośliwokie mewy uciekały wysoko z piskiem; kilku żegnających uniosło ręce w salucie. Ale w końcu to dziewiczy rejs promu samochodowego na nowej linii; ktoś tam wysoko na mostku zdecydował, że jest to wydarzenie warte uświetnienia basowym dźwiękiem syreny okrętowej.

Kiedy syrena zabrzmiała drugi raz, nastąpiło to w zgoła innych okolicznościach.

Sto cztery osoby załogi. Pięciuset siedemnastu pasażerów powierzonych ich pieczy. Spośród sześciuset dwudziestu osób – z siedemnastu różnych krajów – żadna nigdy nie spotkała, ani nawet nie miała pojęcia o istnieniu sześciuset dwudziestego pierwszego członka ich niedługo już bardzo samotnego towarzystwa.

Był to szwedzki kierowca ciężarówki. Młody mężczyzna o przyjacielskim sposobie bycia, o blond włosach i ujmującym spojrzeniu niebieskich oczu, choć czasami o dziwnie tajemniczym uśmiechu. Ktoś przypadkowo poznany powiedziałby, że jest to odpowiedzialny, energiczny gość. Aby oddać Svenowi Carls-sonowi sprawiedliwość, należy przyznać, że naprawdę taki jest.

Chyba że weźmiemy pod uwagę chorobę, która ogranicza jego poczytalność. Złudzenia, które brał za rzeczywistość.

Już teraz, gdy nieubłaganie zwiększała się odległość między promem i lądem, zaczęły one uaktywniać proces, który osiemnaście godzin i dwadzieścia minut później całkowicie zawładnie „Orion Venturerem”. Na morzu

W czasie (rejsu) było wiele przypadków nieprawidłowości na statku;

na pokładzie samochodowym znajdowały się podręczne, tymczasowe

warsztaty i magazynki, niektóre zraszacze na pokładzie samochodowym

były zablokowane kompletnie przez rdzę, ciśnieniowe butle

przechowywano niezgodnie z przepisami, nie zamykały się

prawoburtowe drzwi przeciwpożarowe na pokładzie samochodowym,

a szalupy motorowe były w kiepskim stanie.

Oficjalny raport norweski, NOR 1991: IE Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1990

Nie zadawali sobie w ogóle pytania: Jakie polecenia trzeba wydać,

by poprawić bezpieczeństwo naszych statków... Od góry do dołu

cała firma zakażona była chorobą niedbalstwa.

Raport dotyczący zatonięcia promu „Herald of Free Enterprise”  
Oficjalne śledztwo Sądu Zjednoczonego Królestwa nr 8074 10

Oh! Combien de marins, combien de capitaines qui son  
partis joyeux pour des courses lointaines dans ce morne  
horizon sont evanouis... Och! Ilu marynarzy, ilu kapitanów,  
którzy wesoło wyruszyli w długie rejsy, zniknęło za smutnym  
horyzontem!

Victor Hugo (1802-1885)

Nastroje na mostku poprawiły się widocznie, gdy wielki prom  
wypłynął za główki portu na głęboką wodę i skierował dziób na  
kurs wiodący o kilka mil od latarni Hantsholm na północno-  
zachodnim krańcu Jutlandii.

Jeśli „Orion Venturer” nie napotka po drodze innych statków,  
którym musiałby ustąpić drogi, to pozostanie na swoim kursie  
płynąc przez całe Morze Północne, dopóki po zmroku nie  
wejdzie w szeroki na sześćdziesiąt mil rękaw Skagerraku.  
Stamtąd ma mniej niż cztery godziny drogi do szpicy Skaw,  
gdzie nastąpi ostatnia zmiana kursu – na Kattegat, aż do  
krętego podejścia do portu w Góteborgu.

Po tygodniu nadludzkiej pracy perspektywa spędzenia  
dwudziestu czterech godzin na morzu była jak ożywczy prysznic  
dla oficerów odpowiedzialnych za nawigację. Teraz mogli

wykonywać swe marynarskie powinności: strząsnąć zmęczenie i stres i stanąć na wachcie, zamiast zajmować się gonieniem ludzi do roboty, która miała więcej wspólnego z remontem starego garażu niż z praktyką morską. Mogli znowu odczuć przyjemne łaskotanie wiatru na twarzy; wychodzili z przepastnej klimatyzowanej sterówki na otwarte skrzydła mostka, skąd ledwo już dało się dostrzec szare zarysy brzegu.

Nawet kapitan Halvorsen, oparty łokciami o parapet okna i patrzący przed siebie ponad tępym dziobem promu, wyglądał tak, jakby i z niego opadło napięcie. Rzeczywiście odetchnął nieco zaraz po zostawieniu za rufą boi farwaterowej.

70 – Pamiętam, że gdy byłem młody i pełniłem funkcję drugiego oficera, po komendzie: „Cała naprzód” robiłem mojemu kapitanowi kawę-z powagą w głosie powiedział, patrząc nadal przed siebie.

–Tak się właśnie zastanawiałem, czy nie wypiłby pan kubka kawy, panie kapitanie? – zaproponował skwapliwie drugi oficer Sandalwell, który w tej chwili wszedł na mostek. Sandalwell dozorował rufowe stanowisko podczas manewru odcumowywania, a teraz zaczynał wachtę na mostku – od godziny ósmej do dwunastej.

–Wygląda na to, że ma pan zadatki na dobrego oficera, panie Sandalwell – zawyrokował Halvorsen bez cienia uśmiechu na twarzy. – W końcu.

Drugi oficer Delucci zamarł w swoim kącie przy stole nawigacyjnym, gdzie wprowadzał do komputerowego programu stabilizacji statku dane na temat załadunku pojazdów.

Ostatecznie policzył, że na promie w jego dziewiczym rejsie po Morzu Północnym znajdowały się siedemdziesiąt trzy samochody osobowe i furgonetki, cztery autokary, cztery wozy meblowe, dwanaście ciężarówek – w tym biała scania-chłodnia ze szwedzkimi tablicami rejestracyjnymi, i siedemdziesiąt siedem naczep TIR-owskich. Większość z nich będzie wyładowana w Gótebor-gu przez specjalne traktory portowe, po czym ciężarówki szwedzkich przewoźników zabiorą je w ostatni etap podróży.

–Hej, wydaje mi się, że dostrzegam brązowy ślad na czubku twojego nosa, Ollie – wysyczał Delucci sotto voce.

Oliver Sandalwell nie wykazał skruchy. Uśmiechnął się tylko i ruszył do małej kuchenki ulokowanej w tylnej części sterówki, by wstawić czajnik. Rywalizacja pomiędzy trzema wachtowymi drugimi oficerami z „Orion Venturera” była przyjacielska, lecz każdy śledził uważnie poczynania pozostałych. Piramida dowodzenia na statkach jest szeroka u podstawy, lecz bardzo zwęża się ku górze.

–Pewnego dnia, gdy pierwszy oficer pójdzie na urlop, zastąpię go ja, ty albo Bill Pert, kolego. Troszkę sprytu z mojej strony – kubek właściwego napoju we właściwym czasie włożony w odpowiednią rękę – może przechylić szalę na moją stronę.

–Dla mnie czarna, bez cukru – rzucił Delucci, na którym to wyjaśnienie nie zrobiło żadnego wrażenia. – 1 jeszcze ciasteczko.

–Herbatnik, ty nieuku. Na brytyjskich statkach te tekturki nazywają się herbatnikami.

–Tak je nazywacie? Tak samo jak na benzynę mówicie paliwo, a

na pławy farwaterowe – boje. Tyle że tego statku nie można nazwać angolskim.

Sandalwell zawahał się i nagle spowaźniał. Dwa lata temu matka uparła się, żeby towarzyszyć ojcu w jego ostatnim rejsie przed pójściem na emeryturę. Żony oficerów miały prawo raz na rok towarzyszyć mężom w rejsie. Płynęli pięćdziesięcioletnim, drobnicowcem wożącym rudę żelaza. Wielki statek zniknął w niżu północnoatlantyckim i nigdy więcej nikt go nie widział.

Późniejsze dochodzenie w sprawie zaginięcia drobnicowca, podjęte właściwie tylko dla formalności – przy czym wypadek ten nie był niczym szczególnym, ponieważ niemal każdego tygodnia statki giną bez wieści na całym świecie –

71 ujawniło, że na kilka miesięcy przed tą ostatnią i największą przygodą w życiu jego rodziców statek nie przeszedł okresowej inspekcji. Kontrola wykazała, że kilka wzdłużników było skorodowanych tak, iż ich wytrzymałość wynosiła tylko trzydzieści procent konstrukcyjnych wyliczeń. Drobnicowiec został więc przez brytyjskiego armatora natychmiast sprzedany za granicę i zaczął pływać pod banderą Liberii; oczywiście nie poddano go remontowi. Przed fatalnym rejsiem zarówno statek, jak i ładunek ubezpieczono na ogromną – niektórzy twierdzili, że przesadną – sumę.

Załoga nie była ubezpieczona.

Podobnie stanie się z „Orion Venturerem”. Gdy około roku dwutysięcznego wejdą w życie nowe przepisy SOLAS 90, dotyczące budowy statków, mające na celu zmianę konstrukcji

promów samochodowych, otwartych wewnątrz na przestrzał od dziobu do rufy, będą one obowiązywać na wodach europejskich na północ od przylądka Finisterre. Pozostałe kraje do tej pory nie zaczęły nawet rozpatrywać, nie mówiąc już o ratyfikowaniu propozycji Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

„Orion Venturer” wypływając z brytyjskiego portu musiałby mieć zdolność do przetrwania przy wysokim stanie morza destabilizującego obciążenia ładowni samochodowej przez półmetrową warstwę wody... czego akurat ten statek nie mógł przetrzymać. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa, prom o takiej konstrukcji wywróciłby się już wówczas, gdyby miał w ładowni połowę tego obciążenia, czyli warstwę wody, po której można by chodzić w kaloszach... Statki tej generacji zostaną niedługo sprzedane. Ruszą znowu w podróżę dookoła globu, w rejony, gdzie przepisy nie są tak surowe. Tylko najstarsze i najbardziej przerdzewiałe z tych pływających trumien zostaną pocięte na złom. Pozostałe po prostu „przestawi się w inne miejsca”.

Drugi oficer Sandalwell wciąż leżał na koi patrząc w sufit i zastanawiając się, czyjego matka zmarła na rękach ojca, czy też ojciec w jej ramionach. Morze nie poddaje się żadnym postulatom; nie zważa na płeć ofiar, które zabija, chociaż w otwartej walce z oceanem kobiety okazały się nieco wytrzymalsze niż mężczyźni. Z drugiej strony, według Centro Internazionale Radio-Medico w Rzymie, zaobserwowano, iż morze potwierdza różnice rasowe. Przedstawiciele czarnej rasy pozostawieni bez pomocy na morzu umierają znacznie szybciej niż biali; najdłużej wytrzymują jednak reprezentanci rasy żółtej.

–Masz rację, Mike, ten statek na pewno nie jest brytyjski –



powiedział drugi oficer Sandalwell.

Powiedział to cicho.

Tak, żeby kapitan nie dosłyszał tego, co mówi. 11

Pozostała część porannej wachty Od dziewiątej do południa

Siedemnaście godzin przed katastrofą

W kilka minut po minięciu wyznaczonego bojami farwateru brzeg zniknął z oczu, pochłonięty przez szarą mgłę Morza Północnego.

Był to niesamowity widok; zjawisko to znane jest jako zamglenie adwekcyj-ne: stosunkowo ciepłe wilgotne powietrze napotykając chłodną powierzchnię morza skrapla się i powstaje para wodna. Na szczęście podobny fenomen występuje jedynie w kilku miejscach na całym świecie: przy północno-wschodnich wybrzeżach Wielkiej Brytanii, na Ławicy Nowofunlandzkiej oraz przy brzegach Japonii i zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej. W przeciwieństwie do mgły występującej na lądzie, oceaniczna para powstająca na skutek różnicy temperatur może się utrzymywać nawet przy silnym wietrze.

Wikingowie czcili mgłę Morza Północnego jako źródło pełne złośliwej siły i obawiali się zamknięcia w białym kokonie. Obecnie mniej skłonni do fantazjowania Szkoci ze wschodniego wybrzeża nazywają ją po prostu zimnym utrapieniem. Na północno-wschodnim wybrzeżu Anglii nazywają ją – z takim samym rozdrażnieniem – marynarskim utrapieniem, szczególnie gdy wisi tuż nad powierzchnią morza... tworzy się wówczas falujący woal, zasłaniający bezchmurne niebo; w gęstej mgle widać tylko od

czasu do czasu przesuwające się maszty statków: kościste, pozbawione ciała palce wystawione w kierunku nieba w geście protestu przeciwko takiemu traktowaniu.

Oprócz mgły, w prognozie pogody zapowiadano tylko umiarkowany wiatr, który w czasie tej pierwszej w rejsie – i jak się wkrótce okazało – ostatniej przedpołudniowej wachty miał wiać od strony dziobu. Wschodni wiatr o sile pięciu stopni w skali Beauforta powodował na Morzu Północnym lekkie kołysanie; można było przewidzieć, że wysokość fali nie przekroczy dwóch metrów; przy takim stanie morza tylko niektóre grzywacze mogą obryzgać pokład dziobowy „Orion Venturera”. Takie warunki i kierunek wiatru nie powodowały jednak żadnego niebezpieczeństwa dla promu, mimo że wysokie, płaskie burty miały większą powierzchnię niż żagle największych kliprów herbacianych.

Perspektywy nie były różowe dla osób mających trudności z aklimatyzacją na morzu; podróżnicy bardziej układni określali tę dolegliwość jako mai de mer, inni – jako chorobę morską; twardzi marynarze, którzy odsłużyli swój staż morski zgięci w pól przy relingu lub z głowami schowanymi w muszlach klozetowych, mawiali przy takich okazjach, że „idą zadzwonić do Hughie’ego”. Prawie trzydziestoletni „Orion Venturer” nie był w każdym razie wyposażony w stabilizatory, tak powszechne na promach nowej generacji; zresztą, opór wywoływany dodatkowymi urządzeniami zamontowanymi w dnie znacznie zwiększyłby zużycie paliwa, co miało wielkie znaczenie przy tak nisko skalkulowanych cenach przejazdu. Na rozkołysanym morzu prom najprawdopodobniej będzie zachowywał się jak... hm, jak wściekła krowa.

Ale i tak wyglądało na to, że w czasie tego pierwszego,

najdłuższego etapu rejsu prom tylko trochę pokolysze. Niewielu pasażerów poczuje się w czasie obiadu zmuszonych do nagłego opuszczenia restauracji.

Natomiast mgła... To już poważniejsza sprawa.

Dziwnie wyglądało, gdy kapitan – z pochodzenia w końcu wiking, chociaż uzbrojony w radar, echosondę i urządzenia do nawigacji satelitarnej – ustawił dźwignię kontroli obrotów „Orion Venturera” i skoku śruby na „Całą naprzód”, sankcjonując w ten sposób ostatecznie początek odliczania, godzina po godzinie, mila po mili, do momentu, gdy jego statek pochłonie morze. Dziwne, że te same znaki Morza Północnego, które wywoływały u pradziadów Halvorsena ka-balistyczny niepokój, pojawiły się, by zawładnąć statkiem.

Ale to zupełnie bezpodstawne i zbyt melodramatyczne spostrzeżenie. Nie ma wątpliwości, że zagładę statku spowodowały nie wymagowane duchy, lecz beztroskie dążenie do zwiększenia zysków, połączone z ludzką słabością. Siły ponadnaturalne nie miały tu nic do rzeczy.

Czy rzeczywiście...?

W czasie podróży większość pasażerów będzie się izolowała od innych ludzi we własnych, oddzielonych światach; dla nich rejs to tylko przejściowy etap, zbyt długi, by go zupełnie zlekceważyć, ale za krótki, by nawiązać coś więcej niż luźną znajomość ze współpasażerami.

Zupełnie inne natomiast i dużo szersze plany miał jeden z podróżnych – niedostosowany młody mężczyzna o chorym

umyśle.

I nigdy nie słyszał – ani tym bardziej nie czytał – o ostrzeżeniach zawartych w sagach nordyckich.

Szesnaście godzin przed katastrofą

Po elegancko podanym śniadaniu, którego jakości nie mógłby skrytykować nawet najbardziej wybredny dyrektor linii, tymczasowo pracujący jako

74 kierowca Sven Carlsson wrócił do kabiny, by się ogolić. Następnie – było zaraz po dziesiątej rano – ubrał się ciepło i zaryzykował wyjście na zewnątrz, na górny pokład.

Od razu w twarz uderzyło go rześkie morskie powietrze. Jako typowy szczur lądowy nie był z tego zadowolony. Zaczął w myślach sporządzać listę... no, może nie uchybień – nazwijmy je konstruktywnymi spostrzeżeniami, jak firma mogłaby poprawić wizerunek tego promu w oczach podróżnych. Oczywiście nie był głupi. Wiedział, jak wygląda jego sytuacja; musiał znaleźć jakiś sposób, by przedstawić swe sugestie w sposób absolutnie dyskretny. Nie mógł sobie pozwolić na to, aby od razu zaalarmować swych potencjalnych pracodawców. Mogliby go nie zatrudnić, obawiając się, że będzie zbyt wielkim zagrożeniem dla ich stanowisk.

Carlsson spacerował po pokładzie „Orion Venturera” z miną właściciela. Zaczęło go denerwować, że tak spartolono robotę. Ale w ciągu kilku dni sprawa poprawienia wyglądu statku może stać się jego obowiązkiem... albo może raczej stanie się – po tym, jak opracuje swój raport. Nie chciał zawieść swych szefów,

mimo że nie okazali tyle mądrości, by rozpoznać w nim na pierwszy rzut oka materiał na dyrektora...

Skoncentruj się, Sven, chłopcze! Nie możesz całego życia spędzić jako niewolnik własnego sumienia. Pod warstwą farby statek jest okropnie złachany. Na przykład te poręcze. Nie zostały porządnie przygotowane i odrdzewione. Spod warstwy lakieru zaraz wylezie korozja. Każdy pasażer widząc to zada sobie natychmiast pytanie, jaki jest stan tych części statku, które są naprawdę ważne. Może Sven powinien zajrzeć za drzwi oznaczone napisem: TYLKO DLA ZAŁOGI? Na przykład sprawdzić stan maszynowni? Nie był mechanikiem okrętowym, ale wiele przepracował przy ciężarówkach – szybko się orientuje, czy pierwszy mechanik na statku znał się na swojej robo...

Idąc przez stalowy pokład pomalowany zieloną farbą przeciwślizgową, pochylał się, by uniknąć porywów wiatru i zacinającego deszczu. Przyjrzał się uważnie łodziom ratunkowym wiszącym wyżej na wygiętych żurawikach. Wiatr poruszał rozplecionymi końcami lin – to chyba nie była dobra morska praktyka – które obijały się ze stukiem o pomarańczowe metalowe kadłuby. Na każdej burcie pięć łodzi, a każda wyglądała tak, jakby potrzebowała przynajmniej wyszorowania... ORION VENTURER – NASSAU – 143 OSOBY – głośno wypisane szablonowe litery na burtach szalup. To musiało być piękne miejsce, te Bahamy... słońce, piasek, słomiane kapelusze i palmy. Może firma kiedyś go tam wyśle. Na przykład po to, żeby miał oko na interesy linii...? Ale na razie... jak przeciętny pasażer może zaufać linii eksploatującej statek, na którym nawet szalupy ratunkowe są zapuszczone?

Następnie Carlsson popełnił błąd i z górnego pokładu spojrzął w dół, na wodę. ZZWSZG miał lęk wysokości. Jezu, ależ daleko było do tej wody! I jeszcze ta jej złowroga energia, widoczna w sposobie, w jaki fale uderzały o kadłub, próbując ugryźć i bezsilnie cofały się przed statkiem prującym szare morze. Przez chwilę zastanawiał się, czy może nie powinien jeszcze raz rozważyć całej strategii. A jeśli

75 coś źle pójdzie? Przypuśćmy, że coś wymknie się spod kontroli... Nie obchodziły go dzieci czy ludzie starzy, zamieszanie i rozpacz... Przerażeniem natomiast napawała go straszliwa myśl, że musiałby wejść do kilkutonowej łodzi, którą następnie marynarze opuściliby do skotłowanej wody po pochylającej się ścianie tonącego statku...

Jakiś ruch zwrócił jego uwagę; pogrążający się w chorobie umysł Svena Carlssona dostał nową pożywkę. Mężczyzna, opatulony wymyślnie w tartanowy szalik i wykończony zamszowym kołnierzem tweedowy płaszcz – niezwykle anachronizm, zważywszy na sposób ubierania się dzisiaj szych turystów – szedł w jego stronę energicznym krokiem; pierś miał wypiętą, ręce zgięte w łokciach i pracujące jak dyszle parowozu. Sven nie mógł się nie uśmiechnąć na ten widok. To było niemal jak cofnięcie się w czasie. Czytał kiedyś w jakimś piśmie ilustrowanym artykuł o czasach, gdy pasażerowie pierwszej klasy na wielkich liniowcach oceanicznych wykonywali rundki dookoła pokładu łodziowego jako codzienne poranne ćwiczenie.

Carlsson uprzejmie usunął się na bok, wyprostował się i lekko skłonił głowę z szacunkiem; w każdym calu przedstawiciel linii zwracający się do klienta.

–Dzień dobry panu. Witamy na pokładzie.

–Guten Morgen! – wyrzucił z siebie szybko Herr Neugebauer mijając jakiegoś parszywego młodego człowieka w zwykłej kurtce, myśląc o tym, jakich dziwacznych ludzi można spotkać na promie na Morzu Północnym.

Zwiedzając wcześniej statek zauważył przez uchylone drzwi jednej z kabin starszą kobietę karmiącą – nie do wiary! – kota. Widział portugalskiego stewarda, który powoli wyłonił się z pomieszczenia gospodarczego, trzymając pod przewieszonym przez ramię ręcznikiem plastikowe wiaderko – musiał zapewne cierpieć na chorobę morską... Zanim wypłynęli z portu? Spostrzegł małego angielskiego chłopca ubranego w żółty sztormiak – wewnątrz statku? I marynarza na pokładzie cumowniczym, który wyglądał jak Torquemada, choć ubrany był w dżinsy – trzeba przyznać, że bardzo dobrze skrojone dżinsy – i tańczył/?awo dobie bez żadnej wyraźnej przyczyny...

Wesoły Wdowiec Neugebauer – mężczyzna, który doskonale zdawał sobie sprawę, że ma wiele do ukrycia i dlatego uważał siebie za człowieka otwartego na dziwactwa innych – nabierał przekonania, że nie jest wykluczone, iż może okazać się jedyną normalną osobą na „Orion Venturerze”.

Piętnaście godzin przed katastrofą

Michaela ogarnął jeden z jego nastrojów, zanim jeszcze zasiedli do śniadania.

Do jedenastej rano Grace zdążyła już zorientować się, iż rosnąca irytacja jej męża nie znika; zdawała sobie doskonale sprawę z

przyczyn, jakie za tym stały, chociaż trudno jej się było z tym pogodzić po ośmiu latach.

Michael po prostu nie znosił obecności dzieci.

Nie znaczyło to, że ich nie kochał. Kochał je i okazywał to wyraźnie. Przed Gwiazdką, gdy dzieci były już w łóżkach, w tajemnicy przed nimi całe godziny

76 budował Lucy domek dla lalek. Jeszcze więcej uwagi poświęcił składając sterowaną radiem motorówkę na urodziny Williama... Grace starała się nie wspominać późniejszego okresu, gdy Michael sprawdzał łódź w miejscowym stawie. Było to z jego strony bardziej wskrzeszenie własnego utraconego dzieciństwa niż wspólna zabawa z synem – szczególnie gdy zainteresowanie Williama zabawką osłabło. Mimo głośnych protestów, wyrażanych ze złością: „Nie chcę jechać do tego pokręconego parku z tą pokręconą łódką taty!”, wyprawy odbywały się nadal.

Kiedy tylko interesy Michaela zderzały się z pomysłami Lucy lub Williama, natychmiast psuł mu się nastrój; nie miał ochoty na uwzględnianie dzieci w jakichkolwiek życiowych planach. Nawet najmniejsze niedogodności powodowane obecnością dzieci stawały się często przyczyną wielkich tarć między nim i Grace.

A ta podróż? To typowy przykład niepotrzebnego napięcia, jakie ogarniało Michaela, gdy gdziekolwiek wybierali się z dziećmi. Niepotrzebnego, ponieważ dzieci... cóż, dzieci są w końcu dziećmi. Jeśli już sieje pocznie – a Grace i Michael zdecydowali się na dzieci świadomie – to, według Grace, należy zdawać sobie sprawę, że nasze życie się zmieni. W jej przypadku zmiana



okazała się pozytywna. Dzieci dały jej tak wiele szczęścia, tyle niewyobrażalnej satysfakcji... podczas gdy Michael wydawał się reagować zgoła odmiennie. To on przejawiał wszelkie symptomy poporodowego szoku, jeśli oczywiście ojcowie mogą cierpieć na taką depresję. Uznał przyjście Williama na świat nie tyle za źródło radości – choć na ogół tak to odczuwał – co za ograniczenie wolności, którą się wcześniej cieszył. A pojawienie się Lucy w trzy lata później umocniło w nim frustrację. Zdał sobie bowiem sprawę, że musi porzucić styl życia, do jakiego był przyzwyczajony i że tamte lata nigdy już nie powrócą.

Nie zapomniała też Michaelowi jego słów, które wypowiedział w sali porodowej po pierwszym zachłyśnięciu się cudem, jakim była Lucy... na widok jej zdziwionego, nieobecnego spojrzenia, malutkich paluszków u rąk i stóp, paznokci, tak kruchych i przejmująco miniaturowych...

–Znowu cholerny bachor, co? – wymamrotał pod nosem.

Grace płakała tej nocy, gdy Michael wyszedł. Gdyby o tym wiedział, też by się zdenerwował, ale ona mu nic nie powiedziała. Przez te lata nauczyła się nie mówić mu o wielu rzeczach... na przykład o tym, jakie nieuzasadnione zdenerwowanie czuła przed rejssem przez Morze Północne na „Orion Venturerze”. Na pewno znalazłby sposób, by za jej nerwowość obarczyć winą dzieci. Stwierdziłby, że jej niepokój wynika z troski o nie, a nie o nią samą.

Co w istocie jest prawdą. William i Lucy byli częścią niej samej. Grace Miles po urodzeniu dzieci zmieniła się bardzo. Była teraz matką. I żoną. Przez ostatnie siedem lat ani razu nie pomyślała nawet o życiu bez dzieci.

Michael nie okazywał stale swej niechęci. Dwie godziny wcześniej ze spokojem wycierał stół z soku, rozlanego przez Lucy podczas śniadania. A teraz z dystansem i wręcz odrazą przysłuchiwał się, gdy próbowali ustalić, jak spędzić ten długi dzień na morzu.

77 Michael chciał położyć się na swej koi i pospać do obiadu. Grace też o tym marzyła.

–A co z dziećmi? – spytała z niepokojem.

–Jak to: co z dziećmi?

–Nie zasną teraz. Są zbyt podniecone. Poza tym spały podczas jazdy samochodem.

–Ja jechałem. Tobie udało się trochę pospać po drodze, możesz więc teraz ich popilnować.

Grace dała sobie spokój. Parokrotnie złapała się na tym, że głowa zaczynała się jej kiwać, ale nie usnęła, by dotrzymać Michaelowi towarzystwa.

–Chcę zwiedzić statek, tato – stwierdził kategorycznie William.

–Nie zwiedzisz. Nie teraz. Przejdziemy się po promie po południu.

–Po południu będą się musiały przespać – stwierdziła Grace. – Padną do tego czasu.

–Jezu! – sfrustrowany Michael uniósł twarz ku sufitowi.

–Teddy już jest zmęczony. Misio nie spał w samochodzie – ostrzegła Lucy, komplikując problem jeszcze bardziej. – Światła samochodów z przeciwka świeciły mu przez cały czas prosto w oczy!

–Najpierw musimy go wykąpać, kochanie – zdecydowała Grace.  
– Od tego wypadku jest cały lepki od soku.

–Dobra, w porządku – wypalił Michael. – Zdechły jestem, ale będę krążył po tym cholernym statku z naszym piekielnym kapitanem Bloodem, a ty idź i zaj – mij się najważniejszą sprawą, czyli myciem jej misia!

–Idź na górę i wyciągnij się na chwilę, Michael. Zabiorę ich na razie do sali zabaw – powiedziała z goryczą Grace. 12

Wachta popołudniowa Od południa do szesnastej

Czternaście godzin przed katastrofą

Pierwsza zmiana wachty członków załogi, zatrudnionych w zmianowym systemie pracy – większość obsługi hotelowej statku pracowała w systemie dziennym – następowała w południe... albo po ośmiu uderzeniach dzwonu na wachcie porannej, jak utrzymywali tradycjoniści tacy jak marynarz Conroy. Od teraz, czy to w porcie, czy na morzu, większość załogi pokładowej i maszynowej – oprócz ostatniego bastionu brytyjskiego uporu, marynarza Conroya, który jako nocny wachtowy nie mieścił się w żadnej kategorii – mogła liczyć na stabilizację: cztery godziny pracy i osiem godzin odpoczynku, chyba że wchodzili lub wychodzili z portu.

Tak to w każdym razie wyglądało w teorii.

W praktyce większość marynarzy mających objąć pierwszą od wypłynięcia wachtę popołudniową od południa do szesnastej nie miała czasu wypocząć przed rejssem.

Stosunki na pokładzie źle przygotowanego do służby „Orion Venturera” coraz bardziej przypominały czasy niewolnicze – przynajmniej tak myślał naprawdę niezadowolony marynarz Jeronimo Madariaga, młodsza, hiszpańska wersja marynarza Conroya. Wprawdzie o wiele lepiej wyglądał niż Conroy, ale ten ostatni prawdopodobnie nawet po dziesięciu piwach guinness lepiej niż Hiszpan tańczyłby flamenco, nie wspominając o passion gitana.

Madariaga, który ukończył ostatecznie porządkowanie pokładu samochodowego, dostał od bosmana Pascala pozwolenie tylko na szybką kąpiel pod prysznicem w kabinie. Zawiązał więc zakurzony kucyk, co wyglądało jak parodia

79 cygańskiego coif-u i wspiał się na mostek, by stanąć na oku jako drugi sternik, zastępując na wachcie podoficera Acevedo.

Młodszy płatnik Marianne Norgaard bez żadnych narzekań dalej pracowała w recepcji, mimo że zaczęła o szóstej rano. Zgodnie z planem wacht jej zmiana przypadała między godziną dwunastą a szesnastą... ale nawet po sześciu godzinach pełnienia nowych dla niej obowiązków wciąż cieszyła się uczuciem, jakie dawało jej ukradkowe pocieranie dłonią wąskich złotych pasków na epoletach, wskazujących, że nareszcie jest oficerem. Nie nęciła jej perspektywa spędzenia dalszych czterech godzin na rozwiązywaniu problemów pasażerów, odnajdywaniu

zagubionych dzieci, wypełnianiu list przewozowych, realizowaniu vouche-rów dewizowych i odpieraniu ataków asystenta płatnika Jimmy'ego Everarda. Ale płatnik na promie kursującym po Morzu Północnym nie może przerażać się takimi drobiazgami jak praca ponad normę.

Trzeba przyznać, że miała nadzieję, iż dowództwo zauważy, jak długo pełniła obowiązki, i pozwoli jej odpocząć następnego dnia. Do tego czasu porządnie się zmęczy i przed następną wachtą, rozpoczynającą się o północy, będzie musiała w końcu się przespać... nie spodziewała się jednak, żeby w nocy miała wiele pracy. Na pewno nie nad ranem.

Ale młodszy płatnik Marianne Norgaard – dawna stewardesa, która nie знаła rozkładu „Orion Venturera” i nie wiedziała, jak wyglądają na promie procedury w razie ogłoszenia alarmu – nie miała żadnych przeczuć, jak bardzo będzie zajęta podczas swej następnej wachty.

Wachty, którą marynarze nazywają często pieską lub grobową...

Trzeci mechanik Stamper do południa nie zauważył, aby cokolwiek się zmieniło w ich rutynowych czynnościach. Pod nadzorem pierwszego mechanika Bra-camontesa wciąż pracował nad oczyszczeniem odstoju wody numer dwa, w czym pomagał mu przyjacielstwo nastawiony motorzysta Garillao, gdy zabrzmiało osiem uderzeń dzwona okrętowego i nastąpiła jego wachta. Był teraz inżynierem wachtowym.

–Dobra, teraz idę do sterówki siłowni i zwolnię Hellstroma, szefie – krzyknął poprzez hałas silników, prostując plecy z ulgą.

–Masz pięć minut na zmianę, Bert – warknął Bracamontes, który był w złym humorze od czasu wyruszenia z Florydy. – Potem wróc tu i skończ robić ten złom. Ta łajba nie potrzebuje, żebyś całe popołudnie spędził z nogami na konsoli i patrzył sobie na zegary... I powiedz Hellstromowi, że i tak nie ma szansy na brandzlowanie się w koi. Chcę, żeby zaraz, jak tylko zeżre coś ciepłego, przylazł na pokład samochodowy i oczyścił resztę spryskiwaczy.

–A co z moim obiadem? – zapytał Stamper i wskazał kciukiem Garillao. – I jego?

–Nie jadłeś jeszcze obiadu, Stamper?

80 – Nie... Nie jadłem... Nie jadłem jeszcze nawet śniadania, szefie.

–Okay. Skasuj pięć. Weźcie sobie całe piętnaście minut wolnego, chłopaki – zgodził się łaskawie nowojorczyk. – Chyba robię się miętki, ale do diabła z tym. Idźcie i nażryjcie się... Możecie od razu wtrząchnąć obiad!

Trzynaście godzin przed katastrofą

O pierwszej drugi oficer Delucci poczuł się szczęśliwszy. Ważniejszy. W końcu ma mostek dla siebie... tak, dla siebie i wachtowego sternika w każdym razie – modlił się w duchu całą godzinę, by kapitan zszedł wreszcie na dół i zostawił statek pod jego opieką.

Halvorsen siedział na mostku stanowczo zbyt długo po zmianie wachty, choć trzeba oddać mu sprawiedliwość, że trzymał się

dyskretnie na uboczu, gdy Mike i Sandalwell przekazywali wachtę... kurs, bieżąca prędkość – dziewiętnaście przecinek osiem węzła po wodzie, sześćdziesiąt mil od brzegu Wielkiej Brytanii. Sprawdzenie ustawienia autopilota, pozycji nakreślonej ołówkiem przez Ollie'ego na mapie rozłożonej na stole nawigacyjnym ustawionym z tyłu sterówki...

Delucci, odpowiedzialny za bezpieczną nawigację „Orion Venturera” podczas pozostałych trzech godzin wachty musiał co dwadzieścia minut sprawdzać i nanosić na mapę zmiany pozycji promu, czerpiąc dane z odbiornika nawigacji satelitarnej lub – gdy tylko było to możliwe – z obserwacji słońca i znaków brzegowych. Musiał upewnić się, że rzeczywista droga statku odpowiadała trasie wyznaczonej na mapie. I ostatnia rzecz – rzut oka na wydruki z radiostacji. Nie było żadnych ostrzeżeń nawigacyjnych w tym rejonie żeglugi, najnowsze doniesienia Systemu Meteorologicznego nie kryły żadnych okropnych niespodzianek.

Trzeba przyznać, że widzialność była bardzo ograniczona. Mniej niż na milę. Gęsta mgła Morza Północnego wciąż otulała szczelnie prom. Przy prędkości dwudziestu węzłów pozostawały – od dostrzeżenia przeszkody do zderzenia – tylko trzy minuty na podjęcie zdecydowanej akcji. Jeszcze całkiem niedawno w takich warunkach statek byłby zmuszony do zredukowania prędkości o połowę... cóż, chyba że nazywałby się „Titanic”.

Ale teraz wyglądało to inaczej.

Dwa radary „Orion Venturera” zostały ustawione na różne zasięgi: pięć i trzydzieści mil. Na ekranie pięćmilowego radaru nie było widać żadnego obiektu. Drugi odbijał echa trzech

wielkich statków i skupiska małych jednostek, prawdopodobnie kutrów rybackich – ale wszystkie znajdowały się w odległości co najmniej siedmiu mil i nie płynęły kursami kolizyjnymi.

Radiolatarnie dwóch platform wiertniczych wysyłały sygnały z odległości dwunastu mil na lewo od dziobu... Namiary i odległości platform odpowiadały najnowszym poprawkom na mapach Admiralicji Brytyjskiej, naniesionym przed wypłynięciem.

–Tam, gdzie powinny się znajdować. Twoja południowa pozycja okazała się dokładna, Ollie – oznajmił z powagą Delucci.

6 – Ostatni rejs o 1 – Nie można uzyskać promocji tylko serwując kawę i schlebając przełożonym, kolego – odparł Sandalwell z wymuszonym uśmiechem.

–Idź na obiad – powiedział Mike. – Teraz ja mam wachtę.

Gdy rozbrzmiały dwa uderzenia dzwonu, Halvorsen w końcu odwrócił się od okna. Minęła już prawie godzina, odkąd Sandalwell wyszedł, a kapitan „Orion Venturera” nie wypowiedział w tym czasie ani słowa.

–Idę na dół. Proszę prowadzić uważną obserwację, panie Delucci – ostrzegł niepotrzebnie. – Proszę mnie wezwać, jeśli zauważy pan coś niepokojącego.

Delucci skinął głową.

–Aye, aye, sir] – Popatrzył za wychodzącym dowódcą. Dziwny facet. Niekomunikatywny. Raczej nieprzystępny. Nie – całkiem nieprzystępny! Czy tak pogrążał się w swoich myślach, czy specjalnie stwarzał dystans między sobą i oficerami, czy też był



po prostu w głębi serca takim sukinsynem? Delucci pływał już z kilkoma dziwakami, ale Halvorsen wydawał się największym. Od czasu objęcia dowództwa zachowywał się tak, jakby chciał się odgradzić od wszystkich swoimi czterema złotymi paskami na rękawie. A ponieważ do zwyczajów należało, że to kapitan rozpoczyna rozmowy na tematy nie związane ze służbą, w szybkim czasie stało się całkiem jasne, że Halvorsen wcale nie miał ochoty na podobne rozmowy.

Prawda była taka, że Delucci trochę obawiał się kapitana. Choć nie musiał się go wcale bać. Halvorsena bowiem pochłaniały jego własne błędy, nie zaś niedociągnięcia popełnione przez oficerów. Nigdy nie był człowiekiem aroganckim, zawsze zgodny i uprzejmy, teraz jednak pod wpływem stresu stał się nieprzystępny.

Zło zostało wyrządzone – zniknęła gotowość młodszego oficera do rozmowy z kapitanem, ponieważ podwładny obawiał się surowej reprimendy. Ta zrozumiała powściągliwość drugiego oficera Delucciego – postaci, która odegra najważniejszą rolę podczas pierwszych oznak katastrofy – miała okazać się jedną z wielu słabości systemu, które spowodują niepotrzebną śmierć wielu ludzi w ciągu następných trzynastu godzin.

Gdy obecny wśród ludu od stuleci strach, po raz pierwszy doznany przez praprzodków kapitana na widok białego mleka haaru ogarniającego morze, skrytalizuje się na pokładzie „Orion Venturera”.

Delucci, czując niewypowiedzianą ulgę na myśl, że teraz on jest za wszystko odpowiedzialny, obszedł mostek – szeroki na dwadzieścia trzy metry i, jeśli wliczyć oba otwarte skrzydła na

prawej i lewej burcie, na tyle obszerny, by pomieścić dwa korty tenisowe. W końcu przystanął i przyjrzał się ekranom obu radarów.

Przed dziobem wciąż czysto. Bez strachu. Uśmiechnął się w duchu. Który to z cynicznych humorystów wymyślił stwierdzenie: Zderzenie na morzu może zepsuć cały dzień?

82 Z zadowoleniem obrócił się, by przyrzeć się sternikowi, jedynemu człowiekowi na mostku dzielącemu jego los na południowej wachcie. Według listy załogi nazywał się Madriga... a może Madariga... albo Madriaga? W każdym razie Hiszpan, jak większość z tej bandy bosmana. Marynarz-podoficer. Delucci przypomniał sobie, że to ten sam piękny marynarzyk, który miał uprzątnąć pokład samochodowy. Nie wykazał się wówczas talentem lingwistycznym. A może nie miał na to ochoty. Ale zrobił, co do niego należało, choć facet wyglądał jak Cygan z tądiedogolonątwarzą niechlujnym kucykiem. Był przystojny, ale wydawał się okrutny i wojowniczy. Mike wyobrażał sobie, że tak musiał wyglądać Torquemada... choć wątpliwe, czy Torquemada nosił dżinsy w sali tortur Inkwizycji. Ale przynajmniej facet zjawił się na swej wachcie punktualnie, choć wpadł trochę zadyszany.

–Chcesz kawy, marynarzu?

–Cafe...? Si, señor oficial de guardia. Muchas gracias!

Mike zaczekał minutę, ale wachtowy nie odwrócił się od okna. Ten Madria... coś tam musiał być albo niezwykle tępy, albo bardzo sprytny. Może próbował go podejść. Potrząsnął głową. – To nie tak, marynarzu. To ty robisz kawę; ja trzymam wachtę,

okay?

–Ach... – Facet przynajmniej umiał zrobić głupią minę. –  
Arrepentido, señor. Arrepentido.

Delucci patrząc za znikającym w maleńkiej kuchence marynarzem przypomniał sobie, że miał zamiar – gdy tylko kapitan zszedł z mostka – sprawdzić, gdzie w końcu Torquemada wrzucił te rupiecie z pokładu samochodowego.

Zawahał się i już otwierał usta, by zapytać tamtego, zanim zapomni, nagle jednak spojrział przez wielkie przednie okno i zamiast pytania wyrwało mu się tylko krótkie:

–Psiakrew! W parę sekund mgła całkowicie otuliła statek.

Delucci pospiesznie obrócił się do radaru krótkiego zasięgu, obserwując, czy na ekranie nie znajdzie się choćby najmniejsze echo... Czuł pierwsze oznaki niepokoju. Miał tylko nadzieję, że jeśli w okolicy znajdują się jakieś małe jednostki, to będą wyposażone w odpowiedniej wielkości reflektory radarowe, zdolne odbić fale radarowe, w przeciwieństwie do plastikowych czy drewnianych kadłubów...

Gdyby drugi oficer Delucci zapytał jednak w końcu Madariagę o miejsce złożenia rupieci i gdyby rozumiał powody niedostępności kapitana, a przez to nie obawiał się go obudzić, niezależnie od tego, czy przyczyną było spięcie na tablicy rozdzielczej, czy prawdziwy pożar – to wypadki mogłyby się potoczyć inaczej. Może mniej dramatycznie.

... przynajmniej dla niektórych obecnych na pokładzie „Orion

Venturera”.

Ale na pewno nie dla wszystkich.

Wiele osób i tak musiałyby zginąć z powodu błędów popełnionych trzydzieści lat wcześniej, zanim jeszcze Delucci i Madariaga znaleźli się na pokładzie statku. Gdy jeszcze byli dziećmi, a prom powstawał na desce kreślarskiej konstruktorów.

83 Dwanaście godzin przed katastrofą

O godzinie drugiej po południu piętnastoletnia fińska uczennica Heikki Ni-skanen z Jyvaskyli doświadczyła nie znanego jej wcześniej uczucia.

Została sklepową złodziejką – rzecz tak samo trudna do wykonania na środku Morza Północnego, jak próba obliczenia, kiedy dziecko przyjdzie na świat.

Wszystko zaczęło się od tego, że jej matka chciała po obiedzie wrócić do kabiny i zdrzemnąć się chwilę. – Ty też powinnaś się przespać, Heikki. Ostatnio nie najlepiej wyglądasz, wiesz?

–Nie jestem zmęczona, mamó – zaprotestowała Heikki, choć chciało się jej spać; od wielu dni nie mogła zasnąć z powodu swych zmartwień. – Nie mogę zostać i napić się coli w hallu? Trochę bym się rozruszała. Proszę!

–Dobrze, kochanie, tylko nie opuszczaj tego pokładu i nie wychodź na zewnątrz – ostrzegła pani Niskanen. – 1 nie wdawaj się w rozmowy z żadnymi chłopakami!

Mogłaś powiedzieć mi to dziewięć miesięcy temu, pomyślała ze

złością Heikki, usiłując rozluźnić pasek dżinsów na sterczącym brzuchu.

Ale zawsze miała buntowniczy charakter. Ta właśnie cecha przyczyniła się do jej obecnego stanu. Wszystkie bohaterki jej ukochanych powieści były bun-towniczkami... dlaczego więc one nigdy nie zachodziły w ciążę?

Na pokładzie F znajdowały się dwa sklepy: jeden z bezcłowymi papierosami i alkoholami, co nie zainteresowało Heikki – choć kiedyś w szkole słyszała, jak ktoś mówił, że wypicie ciepłego holenderskiego dżinu podczas kąpieli w gorącej wannie może...?

Nie bez żalu porzuciła tę myśl jako spóźnioną i niepraktyczną. Kabina natryskowa zdecydowanie nie nadawała się na salę porodową.

Ale w drugim sklepie sprzedawali buteleczki drogocennych perfum. Szklane gabloty kusiły kosmetykami, aparatami fotograficznymi, zegarkami, biżuterią. Na ladzie ciągnącej się wzdłuż ściany leżały książki, zabawki, słodczyce, małe modele „Orion Venturera”, baterie, filmy, torby. Lalki...

Heikki wlepiła wzrok w lalkę. Nie była to żadna szczególna zabawka: po prostu plastikowy różowy odlew niemowlęcia, zawinięty w pieluszkę, z wyrazistymi oczyma. W lalce było coś, co przyciągało uwagę, coś w wyrazie jej oczu...

Najpierw sądziła, że zabawka jest niewarta zachodu. Taki prezent, który przywozi się z podróży czteroletniemu dziecku. Dziecko przez pierwszy dzień kocha taką lalkę do nieprzytomności, po czym wieczorem wrzuca pozostałości do

pudła i zapomina o sprawie. Ale stopniowo zaczęło ogarniać ją dziwne uczucie – sztuczne, szklane oczy niemowlęcia nieodparcie przyciągały jej wzrok. Zaniepokój ona stwierdziła, że lalka patrzy na nią z wrogością.

Niemowlę wlepiało w Heikki swe diabelskie oczka. Heikki nie odwracała wzroku. Nie czuła strachu. Nie miała wrażenia, by lalka kierowała swą wrogość przeciwko niej. Raczej wyglądało na to, że sztuczny dzieciak chce się z nią porozumieć. Nawiązać kontakt?

84 Oczywiście śmieszne było przypisywanie jakichkolwiek cech ludzkich plastikowemu odlewowi z Tajwanu. Prawie tak śmieszne jak pomysł, że podróżnicy tak nieustraszeni niczym średniowieczni wikingowie mogliby z powagą przypisać haarowi Morza Północnego jakąś moc. Ale Heikki była zwariowaną nastolatką, która czuła bóle w brzuchu i gotowa była przyjąć przerysowane gotyckie proporcje. Fikcję uważała za prawdę. Chwytała się każdej deski ratunku, czegokolwiek, co wybawiłoby ją z obecnej sytuacji. A gdy ktoś spodziewa się, że lada moment urodzi dziecko – nieważne, czy się myli, czy nie – to wszystkie sposoby zawodzą.

Myśląc w ten sposób, Heikki nie potrzebowała wiele czasu, by wmówić sobie, że istnieje jakaś pozazmysłowa więź pomiędzy nią a... tą gumową lalką.

Po prostu musiała ją mieć. Chciała koniecznie zbadać naturę ich cichego zjednoczenia. Problem polegał na tym, że mama nie zostawiła jej dosyć pieniędzy – tylko na puszkę coli. Ale jej fikcyjnym – nie, prawdziwym... cóż, półreal-nym bohaterom nie sprawiałoby to wielkiego kłopotu. Rozglądając się ukradkiem

Heikki wsunęła zabawkę pod skórzaną kurtkę i spokojnym krokiem, choć z mocno bijącym sercem, wyszła ze sklepu.

Znalazła w hallu zaciszny kąt i wbiła wzrok w oczy lalki. Zrozumiała nagle, że miała rację, iż wrogość zabawki nie była skierowana przeciwko niej, lecz przeciwko jej nienarodzonemu dziecku!

Jedynym realnym wytłumaczeniem takiej wrogości mógł być fakt, że lalka jest zazdrosna!

Nadwrażliwa wyobraźnia oszołomionej Heikki Niskanen teraz dopiero zaczęła szaleć. Jeśli ta lala jest zazdrosna o to, co rośnie we mnie, pomyślała, czyż nie chciałaby w takim razie zająć jego miejsca?

Błąd! Lalka nie mogła wiedzieć, że Heikki nie chce dziecka – ale czyż można się spodziewać takiej spostrzegawczości od plastikowej lalki? Na pewno nie zdawała sobie sprawy, że Heikki ostatnio była pod wrażeniem okultystycznych przygód Nicole z plantacji – powieści o pięknej, buntowniczej córce francuskiego plantatora, usidlonej przez zwodniczego haitańskiego voodoo. Bohaterka w ostatniej chwili została uratowana od losu jeszcze gorszego niż ten, jaki czekał Heikki. Wy-bawił ją opresji niezwykle przystojny i silny komandos Tug Rockingham, stacjonujący w amerykańskiej ambasadzie niedaleko grobów zombies.

Heikki doznała objawienia. Jeśli uczyni lalce coś naprawdę straszliwego, podda ją jakiemuś rytuałowi, tak jak próbowali zrobić kapłani voodoo, by zawładnąć niezwykle pięknym ciałem Nicole, to może owo niechciane Coś w jej brzuchu... hm,

nareszcie przestałoby istnieć.

W końcu dziwniejsze rzeczy działy się na świecie, czyż nie? – przekonywała rozpaczliwie siebie samą, czytałam o tym w powieściach.

Oczywiście Heikki nie miała czasu i już skubała i szczypała lalkę pod blatem stołu w hallu. Nie wiedziała, że gdyby jeszcze miała siłę zaczekać jedenaście godzin i siedemnaście minut, to przekonałaby się, iż „Orion Venturer” ma moc sprawić, by wydarzyło się wszystko, co wydawało się niemożliwe.

Sprawić, że wszystko – wszyscy – mogą przestać istnieć.

85 Jedenaście godzin przed katastrofą

Charlie Periera stwierdził, że Zach Goss przeszedł samego siebie, wprowadzając po obiedzie w zakłopotanie wszystkich uczestników wycieczki.

Całą grupą leniwie szli przez recepcję z powrotem do kabin – klimatyzowanych kabin de luxe z oknami, w niczym nie przypominających ciemnych, wilgotnych wnętrzności okrętu wojennego.

W każdym razie Goss zachowywał się naprawdę głośno. Cały czas hałaśliwie pokpiwał po drodze. Do diabła, ten tłuściutki był motorzystą pierwszej klasy... Periera nigdy nie potrafił sobie wyobrazić Gossajako chorążego, a tym bardziej jako bohatera wojennego... W każdym razie Zach nie zaprzestawał swych dzieciennych żarcików na temat każdego z nich, od kiedy weszli na pokład promu. Właściwie trwało to, odkąd znaleźli się na



poładzie samolotu na lotnisku Ken-nedy'ego, na początku ich pielgrzymki... co teraz oznaczało, że Charlie miał już tego dosyć.

Wyglądało na to, że większość uczestników wycieczki czuła to samo, sztywniały im bowiem twarze, gdy tylko Goss otwierał usta.

Zach stał się jeszcze bardziej denerwujący, gdy wypłynęli w morze, pomyślał ze złością, przytrzymując ramię Margrite, kiedy przechodzili obok stanowiska recepcji. Uśmiechnęli się przyjaźnie do personelu ubranego w odprasowane białe mundury ze złotymi paskami na rękawach i czarne krawaty. Charlie patrząc na żonę zapomniał na chwilę, o czym myślał. Boże, wyglądała tak cudownie, gdy się uśmiechała. Ale Margrite zawsze była obdarzona tym wewnętrznym ciepłem, które rozświetlało całą jej twarz, wygładzało zmarszczki i sprawiało, że zapominał o niepokoju, jaki odczuwał ostatnio na widok woskowej, półprzeźroczystej, niegdyś tak gładkiej skóry na jej twarzy...

Od chwili, gdy zaokrętowali się na prom, Goss zachowywał się tak, jakby zgłupiał do reszty, używając idiotycznych określeń stosowanych w marynarce wojennej.

–Cała naprzód, chłopaki! – wrzeszczał idąc na końcu wlokącej się grupy, gdy zakleszczyli się w przejściu w korytarzu. – Sternik, ster prawo na burt! podczas skrętu... Rozwinąć szyk! Nawigator, namiar na kantynę dwa rumby na prawej burcie! – a wszyscy uciekali od tego głosu tak szybko, jak tylko mogły ich nieść nogi odrętwiałe po podróży...

–Jestjeszczejedno stare określenie, którego dzisiaj nie

słyszeliśmy, Zach – zawołał nagle z tyłu Bob Land lekkim tonem, jakby się chciał włączyć do rozmowy.

Z tego, co Charlie pamiętał, Land był obserwatorem radarowym pierwszej klasy. W chwili, gdy tonęli usiłując ugryźć japoński okręt „Kumano”, został zakleszczony w małej kabynie obserwacyjnej nad mostkiem. Potem pracował jako gliniarz w Nowym Jorku i niedawno odszedł na emeryturę. Miał żonę bardzo podobną do Margrite. Miłą... Chociaż nie tak miłą. I delikatną; nie taką jędrę o niewyparzonym jęzorze jak wychowana w Alabamie Polly Lou Goss. Zabawne, jak łatwo niektóre kobiety nabierają od swoich mężów niezbyt korzystnych cech charakteru.

–No, Bobby? Co to znowu za określenie? – zatrąbił Zach donośnie, wypełniając swoim głosem całą hali.

–Zapuszczuj się! – wypalił zimno Land. – Inaczej mówiąc, choć raz na tej cholernej wycieczce trzymaj gębę na kłódkę i odpieprz się, marynarzu!

I wtedy stało się. Zach wyszedł z siebie.

Zatrzymał się w pół kroku przy grodzi, niedaleko stanowiska recepcji; w pierwszej chwili był zbyt ogłupiały, by zareagować, ale stopniowo czerwona plama, wyraźnie rozlewająca się na jego i tak rumianej twarzy, stawała się coraz bardziej ognista, w miarę jak docierały do niego słowa Landa. Wszyscy dookoła patrzyli na nich – wszyscy z wyjątkiem Brytyjczyków... Charlie zaobserwował, że Brytyjczycy nie zauważają niczego, co ichnie dotyczy. Sprawiają takie wrażenie, iż na widok człowieka padającego w agonii na podłogę obeszli-by go dookoła

zachowując dystans i wypowiadając uprzejme: proszę wybaczyć.

Gdy dwaj mężczyźni zaczęli się od środka gotować, Polly Lou również skoczyło ciśnienie. Chwyciła Zacha za ramię matczynym gestem i już układała wysmarowane szkarłatną szminką usta do gwałtownej odpowiedzi, gdy otworzyły się drzwi biura intendenta i wyszedł z nich jeden z członków załogi. Marynarz wynurzył się z pomieszczenia tyłem, nie patrząc za siebie. Wciąż na wpół odwrócony, kończył wymianę zdań ze znajdującym się wewnątrz oficerem. Nie uczynił tego celowo. Był to z jego strony zwykły brak uwagi.

Problem polegał na tym, że mężczyzna – najprawdopodobniej kucharz, sądząc po białym stroju i czapce – zanim spostrzegł, że stoi za nim Zach, postawił na jego stopie nogę w ciężkim marynarskim bucie antypoślizgowym. Wydarzenie to w normalnej sytuacji zostałoby zapewne zbagatelizowane jako zwykły przypadek, teraz stało się powodem prawdziwej burzy w szklance wody. Nikt na początku nie wiedział, co się dzieje, ale sytuację przedstawiono tak, jakby kucharz przepaszając pasażera Zacha Gossa dodatkowo jeszcze go obrażał... Charlie jednak przypuszczał, że Zach chciał w ten sposób odwrócić uwagę od własnego zakłopotania.

W każdym razie szybko stało się jasne, że irytacja Zacha wynikała nie tyle z faktu, iż załogant nastąpił mu na odcisk, ile z tego, iż sprawca czynu był Murzynem.

–Ech, wybacz, kolego – wykrzyknął pojednawczym tonem kucharz z mesy załogi Henry Manley, wyciągając rękę, by pomóc utrzymać równowagę Zachowi, podskakującemu na jednej nodze i już purpurowemu ze złości.

Goss strząsnął jego rękę z niezwykłą gwałtownością. – Nie dotykaj mnie tymi czarnymi rękami, ty cholerny asfalcie! – wykrzyczał piskliwie.

–Przepraszam? – zapytał Henry z niedowierzaniem w głosie. Zastanawiał się przez chwilę, czy zza rogu nie wyłoni się zaraz marynarz Conroy i nie odwoła

87 swych poglądów wyznając jednocześnie, że cała sprawa była tylko ukartowanym wcześniej kawałem.

–Synu, masz powiedzieć: „Przepraszam, proszę pana” – pienił się Zach. – W tym świecie białego człowieka masz się do mnie zwracać: Proszę panachłopcze!

Henry jeszcze przez chwilę patrzył na Gossa nie wierząc w to, co słyszał; gdy wreszcie dotarły do niego słowa weterana, wściekł się i postanowił, że chyba zaryzykuje przeniesienie na trampa; do diabła z tym czystym promem i możliwością częstszego odwiedzania Emmy i dzieciaków.

–Tak jest, massal – odkrzyknął, odgarniając z czoła wyimaginowaną grzywkę.

–Gdyby to się wydarzyło w domu, w Alabamie – wsparła męża wierna Polly Lou, o świecącej twarzy z rozmazanym makijażem – to mój Zach kazałby cię wychłostać już za to, że się do niego zbliżyłeś!

–Och, tak? On i jego wsiowi kumple w ślicznych spiczastych białych kapeluszach z otworami na oczy? – dopytywał się niebezpiecznie spokojny kucharz z mesy załogi Henry Manley,

na co dzień najprzyjaźniejszy człowiek pod słońcem. – 1 jakie jeszcze pieprzone bzdety usłyszę, proszę pani?

Na szczęście intendent Trojborg do tego czasu zdążył wyjść ze swego biura i w jednej chwili ocenił sytuację. Trojborg pływał jako intendent na duńskich promach pasażerskich niemal tak samo długo, jak kapitan Halvorsen dowodził norweskimi statkami. Niewiele było na morzu sytuacji, z którymi nie zetknąłby się w swój ej karierze Frank Trojborg, choć trzeba przyznać, że krzyż Ku-Klux-Kla-nu nigdy jeszcze do tej pory nie położył swego obrzydliwego cienia na pokładzie żadnego z promów, na których pracował.

–Zmykaj, Henry – powiedział zimno, wzmacniając rozkaz skinieniem głowy w głąb korytarza. – Później dokończymy sporządzanie tych list.

Gdy odwrócił się w stronę Zacha i Polly, stwierdził, że uszła z nich para i spuścili z tonu.

–Proszę pana – zaczął intendent głosem, w którym można było wyczuć igielki arktycznego mrozu. – Czy chce pan wnieść oficjalną skargę na podstawie uprzedzeń rasistowskich?

Incydent rozładował napięcie wśród dawnych marynarzy „Thompsona” i dostarczył im tematu do rozmów na cały dzień. Nikt z nich nie spodziewał się, że „Orion Venturer”, przesuwający się szybko po szarej powierzchni Morza Północnego, już tej nocy przyniesie im zupełnie inne wrażenia.

Cała ta okropna scena sprawiła tylko, że Charliemu Perierze zrobiło się niedobrze. Aż bolał go żołądek ze strachu na myśl o

tym, że znowu jest na morzu; bał się diabła, którego zaciągnął ze sobą na pokład ten tłuścioch Goss.

W końcu łączyło go coś z Zachem Gossem – coś, o czym nigdy nie opowiedział Margrite. Bał się jej opowiedzieć, chociaż od pięćdziesięciu lat budził się w środku nocy na przemoczonym od potu prześcieradle i rozmyślał następnie do białego rana, czy nocne koszmary miały coś wspólnego z wydarzeniami u wybrzeży wyspy Samar. Z wydarzeniami, które dotyczyły jego – niegdyś motorzysty drugiej klasy Charliego Perierę, oraz dawnego motorzystę pierwszej klasy Zachary'ego Gossa z Montgomery w Alabamie... i może jeszcze porucznika mechanika O'Kane'a z Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, którego uznano za zaginionego, chociaż w rzeczywistości poległ w akcji – wtedy, gdy Goss zatrzasnął i zabezpieczył wodoszczelne drzwi tuż przed jego twarzą.

Czyżby w dzisiejszym incydencie chodziło o to, że porucznik O'Kane – tak jak kucharz na promie – był czarny? 13

Wachta popołudniowa Od szesnastej do dwudziestej

Dziesięć godzin przed katastrofą

Około godziny czwartej po południu, gdy odbywała się druga w tym rejsie zmiana wachty, Stewart McCulloch pozwolił sobie przeciągnąć się na krześle, wyprostował ramiona na całą szerokość i wyrzucił z siebie do wodoszczelnej grodzi: „Dzięki Bogu!”. Była to zrozumiała reakcja zważywszy, że pierwszy oficer ukończył właśnie zaległą pracę nad przydzielaniem marynarzom i obsłudze hotelowej numerów alarmowych.

Niestety jego euforia szybko opadła, ustępując miejsca narastającemu niepokojowi. Mimo że udało mu się spełnić wymagania i tak już okrojonego planu alarmowego statku, wiedział, iż taki schemat ma duże luki i wymaga jeszcze licznych przeróbek.

Pracował w próżni; kapitan przestał okazywać zainteresowanie sprawami statku. Nie obyło się więc bez znaków zapytania i pozostawienia pustych miejsc przy tych funkcjach, które – z marynarskiego punktu widzenia – były mniej ważne i zwykle obsadzone przez obsługę maszynowni i części hotelowej. Nie mógł uznać tego planu za kompletny, dopóki nie uzyska informacji od głównego mechanika Bracamontesa oraz intendenta Trojborga.

Dużym plusem jednak było to, że udało mu się przypisać najważniejsze funkcje doświadczonym członkom załogi. Wszyscy marynarze zarejestrowani w agencji pośredniczącej jako posiadacze certyfikatów i patentów zostali przydzieleni do odpowiednich stanowisk. Każdy, kto miał dokument potwierdzający przeszkolenie w zakresie używania łodzi ratunkowych, przeciwpożarowym czy pierwszej pomocy został wpisany na listę odpowiedniej grupy i odpowiadał za konkretne zadania w razie, gdyby na pokładzie „Orion Venturera” zdarzył się jakiś wypadek, zagrażający bezpieczeństwu ludzi.

90 Doświadczeni marynarze, jak... na przykład pomocnik kuchenny Filippo Lucchetti? McCulloch w dobrej wierze umieścił go w grupie marynarzy odpowiedzialnych za opuszczanie prawoburtowych łodzi ratunkowych, choć tamten nigdy wcześniej nie był na morzu, a jego zawodowe doświadczenie polegało raczej na likwidowaniu niż ratowaniu ludzi. Albo jak steward

nocnej zmiany na pokładzie E Pinheiro Cardoso, który nigdy wcześniej nie postawił stopy na statku i nie potrafił odróżnić portu od estibordo, a w razie ogłoszenia alarmu miał ewakuować pasażerów swojej sekcji i przygotować ich do opuszczenia statku. Cardoso tymczasem gubił się za każdym razem, gdy wchodził w gąszcz korytarzy, i wciąż jeszcze nie wiedział, w jaki sposób zakłada się kamizelkę ratunkową.

Oczywiście, aby mógł rozgryźć ten skomplikowany problem, w jego chorobie morskiej musiałyby nastąpić dość długie przerwy.

Jest jeszcze bardzo bliski przyjaciel Pinheiry, pomocnik kucharza w promowej piekarni Jorge Guimares, w tej chwili zajmujący się w głównym barku przygotowywaniem popołudniowej herbaty. To on załatwił im obu miejsca na tej bar-co grandę. Jorge miał dokumenty stwierdzające, że został przeszkolony w zakresie stosowania gumowych, pneumatycznych tratw ratunkowych, jednak papiery te udało mu się uzyskać tylko dlatego, że był dobry w robieniu zdjęć z ukrycia... trzeba jednak Jorge'emu oddać sprawiedliwość: na pewno nic, co gumowe, nie było mu obce.

Ale w końcu pierwszy oficer pracował na podstawie wiarygodnych – wydawałoby się – informacji. Nie zdawał sobie sprawy, jak lekko i niedbale agenci podchodzili do kwestii sprawdzania kwalifikacji przyjmowanych marynarzy. Choć z drugiej strony, agenci nie czuli zagrożenia – przecież nie mieli zamiaru zaokrętować się na prom. Oznaczało to jednak, że w planie McCullocha funkcje niezwykle odpowiedzialne przypadły oszustom, którzy zdobyli co prawda wymagane dokumenty, ale pojęcie o morzu mieli nie większe niż Lucchetti czy Cardoso. Nie byli też lepiej wyszkoleni i przygotowani do stawiania czoła morzu



niż każdy z pięciuset pasażerów oddanych ich pieczy.

Najgorsze w tym wszystkim było jednak to, że kapitan zaniedbał sprawdzenia stanu gotowości i wyszkolenia załogi. Próbne alarmy łodziowe, pożarowe i opuszczenia statku zostały wymyślone po to, by wykrywać braki w przygotowaniu tak ludzi, jak i planu. Jeśli takie braki nie zostaną uzupełnione i wydarzy się coś nieprzewidzianego, to zginą ufający w fachowość załogi niewinni ludzie, którzy przeżyliby, gdyby próbne alarmy były stosowane.

Ale w końcu gdzie zaczyna się i kończy granica tej odpowiedzialności? Kto na statku ma narysować linię, która oddziela możliwy do zaakceptowania kompromis od zbyt daleko posuniętej niedbałości? Kto z członków załogi, wynajętych przez agencje o dobrej i sprawdzonej reputacji i nie zmuszające ludzi do rozstrzygania takich dylematów, mógłby sobie na to pozwolić?

Pierwszy oficer McCulloch był po części odpowiedzialny za ten stan rzeczy. Wiedział, że nie przeprowadzono żadnych próbnych alarmów, choć załoga była na statku nowa i nikt nie znał ich rzeczywistych kwalifikacji. Mimo to nie zdecydował się na starcie z kapitanem Halvorsenem, obawiając się, że sprawa niewarta

91 jest jego dopiero co uzyskanej funkcji pierwszego oficera. Udawał więc, że niczego nie widzi... tak jak inni wyżsi oficerowie „Orion Venturera”. Główny mechanik Bracamontes zbliżał się do emerytury i zdawał sobie sprawę, jak trudno byłoby mu znaleźć pracę na tak wysokim stanowisku. Intendent Trojborg był w tej samej grupie wiekowej i jechał na tym samym wózku – czy też może lepiej byłoby powiedzieć: płynął tą samą łodzią... Jednak

choć obaj w prywatnych rozmowach z kapitanem zdradzili mu swoje obawy, to jednak żaden z nich nie zgłosił mu rezygnacji i nie poszedł do kabiny po walizkę z rzeczami.

Współodpowiedzialni byli jednak też młodszy oficerowie, którzy dopiero rozpoczynali karierę i nie chcieli, by kapitan zapaskudził im książeczki marynarskie niekorzystnymi opiniami. Drudzy oficerowie Delucci i Pert, trzeci mechanicy Stamper i Hellstrom; asystent płatnika Everard, który zdawał sobie doskonale sprawę z tego, że nieznajomość angielskiego przez część załogi może okazać się fatalna w razie niebezpieczeństwa... Wszyscy wiedzieli, że wpis do dziennika pokładowego został sfałszowany, a statek nie nadaje się do pływania, ponieważ załoga jest niewyszkolona.

Jeśli już o to chodzi, to co z marynarzem Conroyem, który spotkał się w swej marynarskiej karierze z podobnymi przypadkami i miał nawet przeczucie co do tego rejsu? Conroy mógł w końcu wyskoczyć ze statku, zanim jeszcze prom minął główki portu – ale nie uczynił tego. A kucharz mesy załogi Henry Manley z Liver-poolu? Słyszał, co ludzie w mesie gadają; zdawał sobie sprawę, że nawet obsługa hotelowa statku czuje się niepewnie... Ale Manley pozostał na pokładzie.

Na „Orion Venturerze” znajdował się nawet drugi oficer Ollie Sandalwell. A przecież jego rodzice padli ofiarą systemu, który pozwalał armatorom nie mającym żadnych skrupułów na eksploatację niebezpiecznych statków w ramach istniejącego prawa! I to każdego statku, nawet liniowca pasażerskiego, który mógł wozić ponad tysiąc ludzi. Pod warunkiem że powiewa nad nim właściwa bandera i ma szczęście podczas zawijania do portów w państwach, w których inspektorzy nie ślepną na widok

upominków.

Ale McCulloch był teraz pochłonięty wszystkim, tylko nie tak filozoficznymi spostrzeżeniami. „Orion Venturer” wypłynął w pierwszy rejs na trasie przez Morze Północne do Góteborga. A on w końcu opracował nie tylko plan postępowania na wypadek zagrożenia, ale i sposób wdrożenia go w życie, gdyby zaistniała taka potrzeba. Teraz każdy – począwszy od kapitana, a skończywszy na pomocniku w kuchni – musi wiedzieć, jakie są jego obowiązki.

Muszą mieć zatem możliwość zapoznania się z listą. McCulloch powinien zająć się tym w pierwszej kolejności... upewnić się, że każdy ma dostęp do listy, ponieważ jest ona kluczem do planu postępowania w sytuacjach awaryjnych. Szybko! Musi to zrobić zaraz, zanim wezwą go inne niezliczone obowiązki pierwszego oficera. Jego wyobraźnię wypełnił tłum marynarzy, tłoczących się przed jego kabiną, aby zapoznać się z listą w czasie, gdy statek tonie albo płonie, lub przechyla się na skutek katastrofalnego przesunięcia ładunku.

Miał jednak nadzieję, że ten apokaliptyczny scenariusz zostanie wymazany z jego umysłu do chwili wejścia do Góteborga, gdy już kopie listy zostaną

92 wywieszane na statku i każdy członek załogi znajdzie tę odrobinę czasu, by zerknąć na dokument i zapamiętać swój numer i funkcję.

Na pewno zrobią to przynajmniej ci, którzy znają angielski. A więc prawie dwie trzecie załogi będzie wiedzieć, co robić na wypadek ogłoszenia alarmu...

Ludzie ci nie mieli jednak żadnej praktyki pokładowej, nie wiedzieli jak opuszczać ważące wiele ton, załadowane ludźmi łodzie ratunkowe, nie znali też rozkładu korytarzy statku w pełnym elektrycznym oświetleniu, nie wspominając już o ewentualnym ograniczeniu widoczności dymem; może przynajmniej uda im się podłączyć węże do hydrantów przeciwpożarowych – zakładając, że wiedzą, gdzie znajdują się te hydranty...

Tym razem pierwszy oficer McCulloch modląc się do grodzi zapytał po prostu, czy dane będzie „Orion Venturerowi” dopłynąć rano do miej sca przeznaczenia bez żadnego wypadku.

Dziewięć godzin przed katastrofą

O piątej po południu mgła rozwiąła się i wyszło słońce. O tej godzinie zmarł pan Smith z prawoburtowej kabiny E 248.

Słońce pojawiło się tylko na chwilę, sprawa śmierci pana Smitha trwała znacznie dłużej.

W „Barze Admiralskim” dla tych, którzy zdecydowali się uiścić niewielką opłatę, podawano kornwalijską herbatę ze śmietanką. Bilety wstępu na tę miłą, kulturalną rozrywkę można było kupić w recepcji na pokładzie E za funty oraz szwedzkie i norweskie korony.

Pani Smith bardzo się tym zdenerwowała. Nie, nie chodzi o to, by była uzależniona od kornwalijskiej herbatki ze śmietanką, zdenerwowała się niespodziewaną ucieczką pana Smitha z tego padołu.

Nagle zaczęła narastać w niej świadomość, że ona przecież nie jest panią Smith, żoną pana Smitha, choć miała z nim wiele wspólnego. Effie była żoną faceta o nazwisku Sandringham, a prawdziwa pani Smith w chwili, gdy jej mąż Charles odszedł w zaświaty, znajdowała się bardzo daleko od Morza Północnego i promu „Orion Venturer”. Za poetycką ironię można uznać fakt, że prawdziwa pani Smith podejmowała akurat w tej samej chwili gości w salonie ich – teraz już jej – domu w Birmingham kornwalijską herbatą ze śmietanką. Przyjmowała przyjaciółki z miejscowego kółka hafciarskiego i opowiadała im, jak to jej mąż musiał nagle wyjechać za granicę na międzynarodową konferencję działów sprzedaży.

Jedna z członkiń kółka, Effie Sandringham, siedząca zawsze przy Smithach, uprzedziła wcześniej, że nie przyjdzie. Musiała nagle wyjechać. Chora siostra czy coś w tym rodzaju...

Wszystko to było nieco skomplikowane. A skomplikowało się zaraz po tym, jak Effie, hm... wydostała się spod Charlesa, by narzucić na siebie szlafrok. Popołudnie spędzili bardzo aktywnie; w programie rejsu napisano, że kornwalijską herbatą ze śmietanką zostanie podana w „Barze Admiralskim”. Za niewielką opłatą. Miło by było trochę się zrelaksować, popatrzeć na Morze Północne przez

93 szybę, siedząc wygodnie przy stoliku w rogu sali, porozmawiać z Misiem o tym, co jeszcze mogliby robić razem podczas tego cudownego weekendu.

Gdy obróciła się, uderzyło ją, jak bardzo zrelaksowany poczuł się jej Misio już teraz. Leżał obrócony na plecy i wpatrywał się szeroko otwartymi oczami w górną koję z... nieco zaskoczonym

wyrazem twarzy.

Effie początkowo wzięła to za wyraz uznania.

Początkowo...

–Morto... Inerte? Mówić angielski, na Boga, Tessa! Co to znaczy: jest inertel – wrzeszczał w kilka minut później do słuchawki telefonu młodszy płatnik Everard, słuchając głosu zdenerwowanej stewardesy z pokładu E Teresy Campinos.

–O cholera! – wymamrotał w chwilę później. – Jak to inertel

–Co za inercja, Jimmy? – zapytał z roztargnieniem intendent Trojborg, który właśnie wyszedł ze swego biura i usłyszał ostatnie zdanie.

–Facet w prawoburtowej dwa cztery osiem. Teresa Campinos właśnie dzwoniła, że zmarł. W łóżku.

–Och, skidl – zdenerwował się Duńczyk; ale w końcu intendent może czasem nie zważać na bahamskie przepisy dotyczące używania na statku języka urzędowego.

Trojborg nie potrzebował w tym pierwszym rejsie truposza, nawet jeśli zapłacił on za bilet, choć intendent nie był tym wydarzeniem specjalnie zaskoczony. Pasażerowie czasami umierają na promach en voyage, szczególnie na statkach dalekobieżnych. Nie da się tego uniknąć. Jeśli tysiąc ludzi w różnym wieku zbierze się w stalowym pływającym pudle, to na pewno otrzymamy dosyć miarodajną reprezentację społeczeństwa. Z reguły lista pasażerów na każdym rejsie odpowiada strukturze

społecznej.

Intendent Trojborg w swej długiej karierze przyzwyczał się już do tego, że za każdym razem, gdy statek wypływa w morze, zabiera na swym pokładzie tak świętych, jak i grzeszników. Większość pasażerów to przeciętni obywatele, ale zawsze znajdzie się mały odsetek ludzi – jak w każdym dużym mieście – którzy okazują się złodziejami, oszustami, agresywnymi pijakami, zawodowymi przemytnikami, potencjalnymi samobójcami, narkomanami czy psychicznie chorymi...

Znajdą się także bardziej i mniej zdrowi. Zdarzają się ataki serca, szczególnie wśród starszych mężczyzn, którzy nie znają – lub nie chcą – możliwości swego organizmu. Intendent Trojborg wymyślił nawet na ten temat teorię. Uważał, że dużą rolę odgrywa tu stres wywołany podróżą. Jeśli dodać do tego bezcłowe drinki w ilości przekraczającej normalną codzienną dawkę o kilka kieliszków, korzystanie bez umiaru z dobrodziejstw miejscowej kuchni, euforię wywoływaną u wielu ludzi perspektywą znalezienia się za granicą, pozostawanie w barze długo po godzinie, o której normalnie idą spać, rywalizowanie na parkiecie dyskoteki z wirującymi młodzieńcami – wszystko to wywołuje mocne bicie serca w nocy...

Trojborg zdumiał się, bo do teorii nie pasowało to, że facet wyciągnął kopyta przed piątą po południu. Co, u diabła, mogło u żonatego faceta wywołać tak mocne bicie serca przed obiadem?

94 – Szwedzka policja będzie pewnie chciała przeprowadzić śledztwo. Pójdę na dół i zobaczę, co się dzieje. Dopilnuję, żeby zajęto się jego żoną... Wezmę ich paszporty. Ty, Jimmy, zawiadom kapitana i załatw dla niej jakąś kabinę.

Everard rzucił niepewne spojrzenie.

–Wewnętrzną ekonomiczną czy zewnętrzną de luxe?

Intendent obrzucił swego podwładnego niechętnym spojrzeniem.

– Nie wydaje mi się, panie Everard, aby nawet nasi szefowie spodziewali się po nas, byśmy kazali ludziom dopłacać w takiej sytuacji.

–Chodzi mi o to, że trzeba zdecydować, czy mam organizować kabinę z oknem czy bez. – Pomocnik płatnika Everard teraz bardzo ostrożnie dobierał słów. – Zastanawiam się tylko, szefie, czy chciałby pan zostawić zmarłego in situ i przenieść panią, czy też...?

Sytuacja wymagała rzeczywiście twórczego myślenia.

Jeszcze bardziej twórczego myślenia będzie wymagała chwila, gdy pani San-dringham wróci do domu i przywita się z panem Sandringhamem. Albo gdy przypadkowo wpadnie w miejscowym supermarkecie na kogoś ze swojego kółka hafciarskiego. Na przykład na owdowiałą ostatnio kobietę, która mieszka tuż za rogiem...

Oczywiście zakładając, że Effie jakoś wykaraska się z tego bałaganu, w który wpakował ją Misio...

Ponieważ o tej porze tylko osiem godzin i siedemnaście minut zostało do chwili, gdy nagła śmierć pasażera „Orion Venturera” przestanie być traktowana jako wyjątkowy wypadek.

Osiem godzin przed katastrofą



Szósta po południu oznaczała na morzu, że upłynęła już połowa tak zwanej psiej wachty. Druga połowa trwała od szóstej do ósmej wieczorem.

Gdyby zapytać marynarza Conroya, skąd wzięła się nazwa psiej wachty, to powiedziałby, że na dzisiejszych statkach nie stosuje się już tego rozwiązania, dzięki Bogu... chyba że statek jest zarejestrowany pod banderą naprawdę zacofanego państwa Trzeciego Świata, gdzie marynarze zamiast zapłaty dostają miskę ryżu, a resztę załogi stanowią: osiemdziesięcioletni kapitan z Sudanu, czternastoletni chiński marynarz i kot okrętowy, który zdolny byłby do pełnienia wachty na mostku.

Oczywiście jeśli wygłodniałe bestie z forpiku nie zjadły jeszcze kota na kolację.

Tak naprawdę psia wachta jest odniesieniem do czasów – nie tak dawnych – gdy podział był bardzo prosty: praca-odpoczynek-praca i tak co cztery godziny. Wyrażenie „psia” (ang. Jog) jest tu skrótem od angielskiego słowa „zmianowa” (ang. dodge) – na wachcie tej bowiem dochodziło do zmiany kolejności; inaczej zawsze ci sami ludzie dyżurowaliby o tej samej, najgorszej porze.

Przynajmniej w ten sposób marynarze byli zadowoleni. Chyba że któryś z nich miał charakter Conroya. Wówczas na pewno nie czuł zadowolenia, ale

95 przynajmniej miło spędzał czas na ulubionym zajęciu: narzekaniu podczas psiej wachty.

Marynarz Conroy nie przykładał się w młodości zbyt pilnie do nauki, nie potrafiłby więc wiele na ten temat opowiedzieć.

Natomiast drugi oficer Delucci, który starał się w tej chwili odpocząć w swej kabinie przed czekającą go nocną wachtą i wejściem do portu w Göteborgu, jako oficer mający amerykański patent otrzymał solidne wykształcenie i wiedział wszystko na temat psiej wachty. Potrafił nawet zacytować po łacinie pochodzenie tego określenia.

Inter canem et lupum. Pomiedzy psem i wilkiem. Między światłem dnia i ciemnością. A jeśli słuchacz byłby budzącym wstręt Conroya Francuzikiem, powiedziałałyby: Entre chien et loup.

Wachtę tę nazywa się także wakacjami ślepego. Tak przynajmniej twierdzi Conroy.

Ale w końcu trzymanie wachty na pokładzie statku nakłada na wszystkich wachtowych ogromną odpowiedzialność. Weźmy na przykład Delucciego. Musi znaleźć się na mostku za pięć dwunasta, aby przejąć wachtę od stojącego od ósmej do północy drugiego oficera Sandalwella. Delucciemu nigdy nie przyszło-by do głowy spóźnić się, ponieważ punktualność to nie tylko część dyscypliny na morzu, ale także element marynarskiej etykiety. Podobna punktualność przydawała się podczas robienia zdjęć z ukrycia... Zlekceważenie zwyczaju w tak małej, zamkniętej grupie jak załoga statku, zwyczaju, który jest czymś znacznie więcej niż zwykłą uprzejmością, może wytworzyć napięcie zupełnie nieproporcjonalne do wagi przewinienia. Nawet spóźnienie o dwie minuty może wywołać dozgonną nienawiść – szczególnie jeśli statek płynie przez ocean i wachtowy oficer nie ma nic innego do roboty niż z narastającym rozdrażnieniem chodzić tam i z powrotem po mostku spoglądając na wskazówki zegara, które najwyraźniej stanęły w miejscu.

W takich okolicznościach nawet minuta dodatkowego oczekiwania na zmiennika może ciągnąć się w nieskończoność. Marynarze nigdy nie spóźniają się na przejęcie wachty – chyba że jest im wszystko jedno, czy żyją w psychologicznej zamrażarce. Punktualność to cecha, którą się ćwiczy od pierwszego wejścia na statek – wszystko jedno, czy jest to oficer-stażysta, marynarz pokładowy czy pomocnik w kuchni, steward czy motorzysta.

Mike Delucci nauczył się punktualności raz na zawsze w swym pierwszym dniu na morzu. O całe dwie minuty spóźnił się wówczas na mostek, gdzie miał zmienić innego kadeta. Była czwarta rano – na statkach handlowych tradycyjnie o tej porze rozpoczyna się wachta pierwszego oficera. Amerykański frachtowiec pokładał się na boi pod ciosami czarnego, spienionego Atlantyku; przechyły dochodziły do trzydziestu stopni. Sztorm był tak silny, że urywał skrzydła latającym rybom.

–Spóźniłeś się, młody człowieku – upomniał go pierwszy oficer, zamknięty w sobie stary wyga z Nowej Anglii. – Za karę będziesz teraz przez tydzień pracował w innym rytmie – zamiast czterogodzinnej wachty raz na szesnaście godzin masz odtąd wachtę raz na osiem godzin. Zapamiętaj rytm: wachta-wolny,

96 wachta-wolny. Skoro nie poznałeś jeszcze terminu wachta, ta nauka pozwoli ci się z nim zaznajomić.

–Przepraszam, sir – poblady kadet Delucci ledwo łapał oddech. – To moja czapka, sir... ona... wiatr zdmuchnął mi ją z burtę, gdy szedłem na mostek... siń

–Aha – jego mistrz skinął poważnie głową, patrząc ze

współczuciem na przerażonego dzieciaka, który pierwszy raz był poza domem. – W takim razie, panie Delucci, wydaje mi się, że nie mam wyjścia i muszę zmienić decyzję. Ma pan pełnić wachtę w zmienionym rytmie przez dwa tygodnie. Ten drugi tydzień to za przychodzenie na mostek w niekompletnym mundurze!

Delucci od tego czasu nigdy więcej nie spóźnił się na wachtę.

Nigdy do nikogo nie czuł takiej nienawiści jak do tego starego pierwszego oficera, który okazał się dla niego prawdziwym dopustem podczas pierwszego rejsu, choć, na Boga, ten facet zrobił z niego marynarza.

Kilka lat później, gdy już jako trzeci oficer wrócił z rejsu, w domu czekała na niego niewielka przesyłka. Otworzył paczuszkę, zdziwiony zagranicznymi znaczkami, i znalazł na wierzchu list od bostońskiego prawnika, informujący Delucciego, iż odziedziczył mały spadek po pewnym zmarłym – dawnym marynarzu.

Spadkiem okazał się wytarty, ale najwyraźniej ukochany i utrzymany w znakomitym stanie srebrny kieszonkowy zegarek kapitana Ezry Dobblinga.

Siedem godzin przed katastrofą

Kłótnia pomiędzy Grace i Michaeliem Milesami wybuchła w końcu o siódmej wieczorem.

Poszło oczywiście o dzieci. I wywołał ją jak zwykle Michael, mimo że Grace robiła wszystko, by go ugłaskać.

Przespał się, jak tego chciał. Dzieciaki też trochę pospały. Nawet

Teddy spał, jeśli pluszowe misie mogą drzemać wisząc zaczepione jedną nogą za prysznic, by obeschnąć po kąpielach... Tylko Grace prawie nie zmrużyła oka. Chwilę odpoczęła, gdy zabrała dzieci do małego kina na głównym pokładzie na popołudniowy pokaz kreskówki Disneya. Chciała, by nie denerwowali Michaela, aby zaznał trochę spokoju: wyciągnął się w fotelu w „Barze Admiralskim” z kawą i książką w ręku. Cóż, w końcu był na wakacjach. Twierdził, że musi odpocząć od dzieciaków. Pół godziny łożenia z Williamem po promie i objaśniania mu wszystkiego wyczerpało go. Grace w tym czasie uporządkowała ich rzeczy w kabinie, porozrzucane już po wszystkich kątach, przygotowała łóżka i wyjęła piżamy, pilnując przy tym Lucy.

–Już siódma, Michael – powiedziała zaniepokojona. – Pora kolacji. Zaraz będzie za późno.

–Nie możesz sama ich zabrać? Chciałbym się ogolić i odświeżyć, zanim sami pójdziemy na kolację.

Zdziwiła się.

–Przecież my będziemy jeść z dziećmi.

7 – Ostatni rejs 97 – Pora na robaki, ty zaraz – odezwał się William do Lucy. – Pamiętaj, musisz stukać sucharami o talerz, żeby wypadły.

–Nie, nie będę. Teddy i ja będziemy jeść lody – odparła niezrażona Lucy. – Lody są za zimne, żeby robaki mogły w nich mieszkać.

–William, zamknij się na chwilę i przestań się z nią drażnić – krzyknął Michael i spojrzał na Grace. – Co to znaczy: będziemy jeść z dziećmi?

–Potem muszę je przygotować do spania. I tak nim zjedzą, zrobi się późno, przynajmniej dla Lucy. William zawsze może jeszcze chwilę poczytać.

–No to co? Nawet jeśli pójdziemy na kolację o dziesiątej, to jeszcze zostaniemy obsłużeni.

Grace spojrzała na niego niepewnie.

–Ale nie możemy zostawić ich samych.

Michael wzruszył ramionami.

–Czemu nie? Gdzie pójdą, nawet jeśli się obudzą?

–To nie o to chodzi, Michael.

–Nie? To o co, Grace? Jeśli już jesteśmy przy tym, to po co w ogóle jechaliśmy na wakacje? Jeśli naszym zamiarem było niańczenie dzieci przez dwa tygodnie, taniej było zostać w domu. Tak jak przez pozostałe pięprzone pięćdziesiąt tygodni w roku!

–Chcę... -przerwał William.

–Cicho bądź, kiedy rozmawiam z twójją matką! – wsiadł na niego Michael.

–... przejść do toalety. Możesz się przesunąć, tatusiu?

–Jezu!

Grace poczuła, że policzki zaczynają jej płonąć.

–Nie musisz się na nich wyżywać.

–Słuszne pretensje, oczywiście, że nie. – W głosie Michaela brzmiała teraz ciężka ironia. – Nie ma mowy. Nie... Chodzi mi o to, że jeśli już ktoś w tej rodzinie ma cierpieć, to mam być ja, mam rację?

Lucy cofnęła się i wcisnęła w kąt dolnej koi, trzymając misia. Usta jej drżały.

–Mamusi, czy tatuś jest zły, bo oblałam Teddy'ego sokiem?

–Oczywiście, że nie, kochanie. Tatuś jest tylko troszkę głupi.

W chwili, gdy wypowiadała te słowa, już żałowała, że to uczyniła. Wiedziała przecież, że nawet ślad krytycyzmu w chwili, gdy Michael nie jest w nastroju, działa na niego jak czerwona płachta na byka.

–Nie tak głupi, jak cztery lata i kilka miesięcy temu, Grace. – Wskazał znacząco podbródkiem na Lucy, zdając sobie sprawę, jak bardzo rani żonę, po czym skinął w stronę Williama. – Albo siedem lat temu, jeśli już o to chodzi.

Grace patrzyła na męża nie wierząc własnym uszom. Złość narastała w niej, aż się zatrzęsała. Nie mogła uwierzyć, że to powiedział. Że mogło w nim być tyle wyrachowanego okrucieństwa. I tyle dziecinnego rozdrażnienia.

–A nie zapomniałeś o swojej największej życiowej pomyłce? – odparła. – O błędzie, który popełniłeś dwanaście lat temu? Gdy zapytałeś mnie, czy za ciebie wyjdę?

Michael zagryzł wargi, nagle zmuszony do obrony. Zdawał sobie sprawę, że posunął się za daleko. Przecież wszyscy mówią rzeczy, których później żałują...

98 Zaczął szybko kombinować. Przecież Grace musiała wiedzieć, że on nie mówi tego, co myśli. Można nawet się spierać, czy to nie ona zaczęła tę kłótnię, mówiąc Lucy, że jej tatuś jest głupi. Zwykle miała na tyle dużo wyczucia, by udawać, że nie słyszy takich rzeczy, zamiast czepiać się byle czego.

Postanowił załagodzić całą sprawę. Wykaże jej, że przesadza, a potem ją przeprosi. Ale nie całkiem mu wyszło.

–Ty to powiedziałaś – wzruszył ramionami. – Nieja, Grace...!

Nie potrafił zrozumieć, dlaczego rzuciła się nagle na niego, obiema pięściami bijąc go po piersi.

–Wynoś się! – wyszlochała Grace, chwytając za klamkę i wypychając go na korytarz. – Wynoś się, ty... ty samolubna świni, i zostaw nas samych! Idź sobie na ten swój obiad! Idź i... i wynajmij sobie drugą kabinę, żebyś nie musiał siedzieć tu i nudzić się z nami całą noc!

Chociaż Michael Miles i tak nie siedziałby całą noc, tylko poszedłby spać. Kończyła się psia wachta. Do pracy przygotowywała się ostatnia zmiana, która miała na „Orion Venturerze” odbyć pełne cztery godziny służby. 14



## Wachta wieczorna Od dwudziestej do północy

### Sześć godzin przed katastrofą

Wśród członków załogi wielkiego promu nastroje zmieniły się widocznie, gdy nadeszła zmiana wachty.

Dla marynarzy pokładowych i maszynistów zmiana o ósmej oznaczała rozpoczęcie normalnej nocnej pracy. Dla wielu z tych, którzy usiłowali uchylać się od harówki w dzień, ale nie mieli się jak od niej wykręcić, konieczność wypoczynku po nocnej wachcie była doskonałą wymówką od codziennych zajęć.

Marynarz Conroy, jak zawsze, był świetnym przykładem tej tezy. Ukrywał się w swej koi przez ostatnie dwie godziny pozostające do objęcia wachty, na wypadek, gdyby bosmanowi Pascalowi przyszedł do głowy jakiś cudowny pomysł na wykonanie dodatkowej pracy przed godziną ósmą.

Nie oznaczało to jednak, że Conroy lekceważył godziny pracy. Potrafił tak wyliczyć swe czynności, by pojawić się na stanowisku punktualnie. Była dokładnie za kwadrans ósma. Za piętnaście minut rozpoczynała się jego wachta, wstał z koi i od dogasającego peta odpalił następnego wolnoctowego papierosa.

Nikt nie dzielił z Conroyem dwuosobowej kabiny na śródokręciu na pokładzie B. Conroy nie cieszył się popularnością wśród załogi. Było mnóstwo wolnych kabin dla załogi, a zmuszanie kogokolwiek do mieszkania z Conroyem w kłębach papierosowego dymu nie było warte wywoływania buntu na pokładzie. Może jest to opowieść nieco przesadzona, ale po statku krążyła plotka, że na poprzednim statku Conroy zajmował

kabinę do spółki z pewnym marynarzem z Marsylii, który palił sześćdziesiąt gitanów dziennie. Marynarz ów uciekł z promu, nie upominając się nawet o zaległą wypłatę – tak szybko chciał się wyzwolić z trujących oparów.

100 Gdy dochodziła za dziesięć ósma, Conroy powoli naciągnął granatową wełnianą bluzę. Miał ją nosić jako nocny wachtowy podczas obchodu, strzegąc w labiryncie korytarzy porządku, czujnie wypatrując wszelkich oznak ognia i wdzierającej się wody.

Za siedem ósma Conroy zdusił papierosa kciukiem i palcem wskazującym, wsadził ostrożnie cennego peta do kieszeni i wyszedł niespiesznie z kabiny, pewien, że – jak nakazywała etykieta – nie spóźni się na wachtę, choć nigdy też nie przychodził wcześniej.

Gdy do objęcia zmiany miał już tylko sześć minut i trzydzieści sekund, zamknął drzwi i z rezygnacją sprawdził zamek. Pamiętał dni, gdy nie trzeba było zamykać drzwi od kabiny... nie na brytyjskich statkach, o nie, wtedy wśród załogi nie znalazło się żadnych zagraniczników, którzy kradną drobne z kieszeni uczciwych marynarzy.

Była to raczej nostalgia za dawno minionymi czasami niż jakieś konkretne wspomnienie zważywszy, że Conroy, zatrudniwszy się czterdzieści lat temu na trampie przewożącym rudę żelaza, nie miał nawet wówczas kabiny, tylko własną szafkę w forpiku, zbudowaną jak pancerny sejf, dzięki czemu mógł uratować kilka dobiągów przed ciekawością trzydziestu uczciwych brytyjskich marynarzy, zakwaterowanych wraz z nim w jednym pomieszczeniu.

Dokładnie czterdzieści pięć sekund przed ósmą tego pierwszego i ostatniego wieczoru na „Orion Venturerze” marynarz Conroy dotarł do podestu schodów prowadzących na mostek i wcisnął kod na specjalnej klawiaturze elektronicznego zamka, zamontowanego z uwagi na zagrożenie terrorystyczne. Dzięki znajomości kodu miał wstęp do centrum dowodzenia statkiem.

Gdyby na promie był dzwon okrętowy, który kiedyś wybijał tradycyjne „szklanki”, to pierwsze z czterech podwójnych uderzeń zbiegłoby się idealnie w czasie z wejściem marynarza Conroya i zameldowaniem się obejmującemu wachtę oficerowi, obecnemu na mostku już od sześciu minut:

–Melduje się marynarz Conroy, gotów do nocnego obchodu, panie Sandal-well... Sir!

Gdyby ktoś postronny obserwował zmianę wachty, to zastanawiałby się dlaczego Conroy, w końcu brytyjski marynarz, nie stawiał się na wachtę – tak jak wszyscy – kilka minut wcześniej, by wzmocnić się jeszcze kubkiem herbaty. Ale nie należy tu pomniejszać poczucia odpowiedzialności Conroya. Ten znany statkowy pieniacz natychmiast po zameldowaniu się przełożonemu rozpoczął obchód. Pierwsze kroki kierował do królestwa Henry’ego Manleya w mesie załogi na pokładzie A...

Tak się zazwyczaj składało, iż szedł najpierw do mesy załogi. Ale gdyby ktoś mu zwrócił uwagę, przysięgałby z całym przekonaniem, i każdy by uwierzył, że to czysty przypadek:

–Na Boga, mówię prawdę, siń

Nie trzeba wspominać, że taki kubek wrzącego płynu, wypity

nielegalnie w czasie pracy, smakuje znacznie bardziej.

101 Jednak na początku tej ostatniej pełnej wachty na pokładzie wielkiego promu panował jeszcze jakiś porządek, mimo że wraz ze zgaśnięciem życia pasażera Smitha zgasła również pomyślność armatora, choć jeszcze o tym nie wiedział. Wieczorem zaczęło zmieniać się morze i pogoda. Haar ustąpił miej sca linii czarnych deszczowych chmur zbliżających się od dziobu i rzucających cień na płaskie wybrzeże Danii, niewidoczne jeszcze za horyzontem i odległe o sto mil z przodu po prawej burcie.

Wzmagał się wiatr – zgodnie z najnowszą prognozą pogody. Jego kierunek miał się zmieniać na północno-wschodni, a siła – dochodzić w porywach do sześciu stopni w skali Beauforta. Pojawiły się fale i w ciągu ostatniej godziny statkiem zaczęło trochę rzucać; wysokość fali dochodziła już do dziesięciu stóp. W zapadających ciemnościach widać było białe grzywy, uciekające szybko do tyłu i niknące za rufą, jakby przenosiły je jakieś niewidoczne dłonie.

Nie było to nic niezwykłego na wiosnę na Morzu Północnym. Prom kołysząc się wchodził na szczyty fali i schodził miarowo, jakby był żywą istotą. Marynarze lubią to uczucie.

Nie przepadali za nim natomiast członkowie obsługi hotelowej i zaopatrzenia. Oni nie byli marynarzami. Również ci członkowie załogi pokładowej, których pierwszy oficer McCulloch, nie wiedząc o tym, omyłkowo wpisał na listę planu alarmowego, źle znosili kołysanie. W końcu też nie byli marynarzami. Ale większość z nich zaczęła w końcu czuć – pomiędzy nawrotami choroby morskiej – że nareszcie się przyzwyczajają, choć ich to

męczy. Prawie dla wszystkich dwunasta-, a nawet czter-nastogodzinny dzień pracy był normą, tego wymagali od nich przełożeni. Personel kuchenny zwykle pracował na zmiany dostosowane do pór posiłków, ale podczas tego pierwszego rejsu był bez przerwy na nogach od świtu i tak pozostanie mniej więcej do północy, gdy w końcu kuchni zostaną wysprzątane.

Kuchnia znajdowała się pod rygorystycznym nadzorem belgijskiego głównego kucharza monsieur Henri-Francois de Saegera. Podlegali mu: szef zaopatrzenia promu Włoch Roberto Uguccioni, jego zastępca, trzech kucharzy, zdecydowanie heteroseksualny chef ze statkowej piekarni z Mediolanu i jego pomocnik z Lizbony, zwany Jorge, o raczej homoseksualnej orientacji, dwóch piekarzy, trzech portierów, dwóch obieraczy i trzech pomywaczy – w tym jeden młodociany neapolitańczyk Filippo Lucchetti.

Trzech z nich dobrze mówiło po angielsku, trzech bardzo słabo, a reszta nie rozumiała ani słowa w tym języku. Monsieur de Saeger nie miał problemów z porozumiewaniem się ze swoimi chefami – język haute cuisine, podkreślony jeszcze zastraszającym temperamentem głównego kucharza, jest międzynarodowy – ale kilkakrotnie musiał wzywać swego szefa zaopatrzenia Ugucioniego, aby ten przetłumaczył jego instrukcje pokrytym potem niższym formom życia w kuchni. Jeśli sam usiłował coś im wytłumaczyć, brzmiało to mniej więcej tak:

–Pofiecimzeychpotrusjest/?Hito, revoquer, fer»H«ar albo do kolerykoniedz!

W tym czasie dwie stewardesy i dwóch stewardów – obsługujących w nocy kabiny pasażerskie – objęło swe

stanowiska pracy w małych pokoičkach na obu końcach pokładu E. W pierwszym rejsie nie musieli obsługiwać pojedynczych

102 ciągów kabin na niższym pokładzie, po obu stronach ładowni samochodowej, tuż pod linią wodną „Orion Venturera”.

Cierpiący na braki kadrowe intendent Trojborg zdecydował, że ponieważ na pokładzie D podróżuje tylko dwunastu pasażerów – w kabinach usytuowanych na rufie na prawej burcie – i zapłacili oni za bilety w klasie ekonomicznej, to nie ma sensu kierować tam specjalnie stewardów. Pinheiro Cardoso, ustawiony na pokładzie E dokładnie nad tymi kabinami, miał pilnować, co dzieje się niżej... Kabin na pokładzie C – najtańsze na statku – nie sprawiają w tym rejsie kłopotów, ponieważ wciąż jeszcze trwały w nich prace i nikt tam nie mieszkał.

Te same opuszczone i zagracone kabiny, które natchnęły szwedzkiego króla szos Svena Carlssona, bohatera ludu, do wielkich czynów.

Cztery z tych kabin wysprzątało i przygotowano na wypadek, gdyby pasażerowie ich potrzebowali. Stewardzi zostali poinstruowani, by zachowywać środki bezpieczeństwa. Mieli uważać, aby ognioodporne drzwi, dzielące statek wzdłuż na trzy strefy ogniowe, były zamknięte przez całą noc. Nie powinno to stanowić problemu nawet dla niedoświadczonego Cardoso. Wyposażone w sprężyny drzwi i tak samoczynnie się zamykały. Obwód kontrolujący magnetyczne zamki automatycznie zwolni rano zatraski, aby drzwi nie blokowały w dzień przejścia. Drugi oficer Pert, zanim przekazał wachtę Sandalwellowi, wcisnął na panelu sterującym przycisk blokujący drzwi, zgodnie z rozkazami

wydanymi przez dowództwo.

Jeśli jednak na statku nie zostanie ogłoszony alarm, to nocni stewardzi nie będą zbyt zajęci na swej zmianie. Na „Orion Venturerze” nie rozmieszczono w kabinach systemu wzywania stewardów. Gdyby jakiś pasażer chciał wezwać obsługę, musiałby wystawić głowę za drzwi i czatować na stewarda; mógł pójść do recepcji, gdzie ktoś z biura intendenta z pewnością załatwiłby jego problem; mógł też zostawić tę sprawę w spokoju, dopóki o piątej trzydzieści nie usłyszy za drzwiami brzęku filiżanek z kawą i herbatą.

Doświadczeni podróżnicy wystawiają swój e tace na zewnątrz. Klimatyzacja powoduje, że powietrze w kabinach staje się suche i rano wszyscy mają pragnienie, a nie każdy pasażer jest na tyle przewidujący, by zawczasu, jeszcze wieczorem złożyć zamówienie. Dlatego puste tace na korytarzach promów stanowią fenomen wart przeprowadzenia naukowych badań. Często, kiedy znajdą się już na nich pełne filiżanki, tace dostają nóg, przechodząc pod inne drzwi i znikając w czeluściach sąsiednich kabin...

Ale to nie problem tac na korytarzach będzie przyczyną szczególnego zdenerwowania pasażerów w tym konkretnym rej sie...

Pracownicy nieetatowi, którzy nie są członkami załogi, zatrudniły ich bowiem firmy podnajmujące sklepy i punkty usługowe na „Orion Venturerze”, także przygotowywali się do nocnej zmiany.

Tylko dwie z trzech skandynawskich sprzedawczyń pozostaną przy kasach swych błyszczących, oszklonych imperiów; dopiero

o dziesiątej wieczorem

103 zamkną ostatecznie szuflady z pieniędzmi. Teraz, gdy w restauracjach podawana jest kolacja, nie będzie już w sklepach wielu klientów. Zostaną otwarte o szóstej rano, by zapominalscy zdążyli jeszcze zrobić ostatnie wolnoctowe zakupy.

A przynajmniej miały zostać otwarte.

Disc jockey Rod O'Steele, urodzony dwadzieścia trzy lata temu w Wigan pod zupełnie innym nazwiskiem, zaczął już testować sprzęt i rozgrzewać lasery w niebiesko oświetlonym „Oceanicznym Klubie Nocnym” na pokładzie szalupowym. Ta posada dała Rodowi pierwszą szansę na wybitcie się, pokonanie kilku szczebli w karierze, może nawet uda mu się dostać do komercyjnej rozgłośni radiowej, jeśli zauważy go właściwy człowiek. Boże, proszę, by ta noc była naprawdę gorąca. Muszę zrobić coś, co te dzieciaki zapamiętają naprawdę długo...

Nancy Toganivalu z Fidżi i Jenny Szih-czeng z Tajwanu, zatrudnione przez amerykański syndykat gier losowych – który nie dystansował się zbyt ostentacyjnie od indonezyjskich właścicieli „Orion Venturera” – miały zaraz zacząć zdejmować zielone pokrowce ze stołów do gry w ruletkę i oczko, przygotowując je do wieczornego szaleństwa. „Złote Kasyno” będzie otwarte, dopóki ostatni gość nie przepuści pieniędzy na wakacje albo nie nabierze nagle rozumu. Obie kru-pierki były bardzo kompetentne, a projektant ich wieczorowych sukni wiedział wszystko o sztuce prowokacji. Obie znakomicie dawały jednak sobie radę z zalotami zarówno młodych, jak i podstarzałych szaleńców chcących rozbić bank.



Stewardzi posłani do pomocy w „Barze Admiralskim” na pokładzie F i „Ye Olde English Tavern” na pokładzie szalupowym w oczekiwaniu na pokolacyjny wieczorny napływ gości wycierali w pośpiechu szklanki.

„Śpiewający wiedeńczyk” Willi Tische – naprawdę pochodzący z Frankfurtu, tyle że „Śpiewający frankfurczyk” nie brzmi tak dobrze – nakładał na skronie ostatnie warstwy pudru przed udaniem się na swoje stanowisko pracy przy klawiaturze okrętowego pianina w „Barze Admiralskim”.

Willi w ostatnim momencie zastąpił wcześniej zakontraktowanego przez kierownictwo linii artystę, którego dwa dni temu rozjechał autobus, kiedy tamten wychodził z pubu. Willi potrafił grać na pianinie i śpiewać tak samo dobrze jak marynarz Jeronimo Madariaga tańczył flamenco. Co gorsza, Willi – podobnie jak płynący na „Orion Venturerze” sobowtór Torquemady, który uwielbia tańczyć, mimo że nie potrafi – po prostu kocha śpiewać. I – jakby tego nie dosyć – kiedy już zacznie, trudno go zatrzymać. Nawet jeśli słuchacze gremialnie opuszczą lokal, Willi i tak będzie grał i śpiewał do pustych krzeseł aż do rana.

Conroy, który nie znosi ani Niemców, ani śpiewaków, a już szczególnie niemieckich śpiewaków, słyszał Williego podczas prób. Mówił potem, że marynarze ze znacznie lepiej wyćwiczonymi głosami niż Willi mogliby stanowić klucz do rozwiązania zagadki, dlaczego na „Marie Celeste” wszyscy wyskoczyli za burtę w połowie kolacji.

Sztuka śpiewania czegokolwiek jest niezwykle ceniona w teutońskim społeczeństwie. Jeśli wyrobiona publiczność nie

zlinčuje Williiego po pierwszych akordach i jeśli Willi przeżyje pierwszy impet wydarzeń, które wkrótce miały stać się udziałem załogi i pasażerów „Orion Venturera”... i jeśli wielkie pianina

104 sąw stanie utrzymać się na powierzchni wody... to wtedy będzie mógł zacząć zabawiać słuchaczy naprawdę wesołym repertuarem, poczynając od piosenki: „Życie na falach oceanu”.

Tuż przed dziewiątą tego pierwszego i ostatniego wieczoru na promie bosman Pascal zjadł powoli kolację i poszedł do biura intendenta, gdzie odebrał skopiowane listy stanowisk alarmowych, sporządzone przez pierwszego oficera McCullocha. Następnie zaczął roznosić je po kabinach załogi.

Bosman Pascal nie spieszył się zanadto. W końcu był Hiszpanem. Nasuwa się tu na myśl słowo mariana. Bosman nie widział powodów do pośpiechu. W końcu nic się przecież przez noc nie zmieni. Poza tym był pragmatykiem i doskonale zdawał sobie sprawę, że zaledwie kilku z pracowników mogłoby w stanie zrozumieć i docenić dokument, zanim prom rano wejdzie do portu.

Większość z nich po zejściu z wachty nie będzie tracić czasu na dopasowywanie swoich nazwisk do stanowisk alarmowych – i tak nie mają pojęcia, co robić w razie zagrożenia. Padną na koje i zasną kamiennym snem, zanim znowu będą musieli zerwać się do pracy.

Tak samo jak ci, którzy muszą wstać o czwartej rano, by zacząć przygotowywać śniadanie dla pięciuset pasażerów.

Pięć godzin przed katastrofą

Gdy nad Morzem Północnym zapadła czarna, szczelna kurtyna nocy, na „Orion Venturerze” zmieniła się zupełnie atmosfera. Księżyc był w pierwszej kwadrze i dawał bardzo rachityczny blask, ale prom ma możliwości generowania elektryczności równe małej elektrowni. Statek pasażerski wygląda na morzu jak rozświetlona wyspa. Na pokładzie promu niemal wyczuwalne jest wrażenie bliskości ludzi odizolowanych od świata, znajdujących się na jednym statku, daleko od stałego lądu.

Cały statek na pierwszy rzut oka wygląda na nowy i czysty – jak spod igły, szczególnie wewnątrz. Można mieć przynajmniej pewność, że czas załogi, którą można było skierować do ćwiczenia próbnych alarmów, został wykorzystany we właściwy sposób.

O dziewiątej restauracja całkowicie zapełniła się ludźmi, ciekawie oglądający-mi pięciodaniowe menu. Pasażerowie chcieli wydać trochę pieniędzy siedząc przy stołach nakrytych odprasowanymi obrusami i udekorowanych świeżymi kwiatami. Nikt nie wymagał wieczorowego stroju. Ale szczególnie kobiety chciały wyglądać jak gwiazdy i niektórym się to udało. Mężczyźni założyli marynarki i krawaty – w końcu prom to cywilizowany środek transportu dla cywilizowanych ludzi. „Orion Venturer” nie był liniowcem PO i na promach nie obowiązują żadne ścisłe reguły dotyczące ubioru, ale niewątpliwie chef de Saeger i jego zapracowana brigade de cuisine doceniała w tym pierwszym rejsie wysiłki pasażerów. Wspomnienie dawnych czasów, gdy jeszcze nie wynaleziono dżinsów i adidasów.

Steward albo stewardesa przyniesie przystawki. Proszę spróbować norweskiej dronning suppe... och, dronning suppe przygotowanej według wskazówek

105 monsieur Henri-Francois! Królowa zup, postrach kucharzy, poemat stworzony z żółtek, śmietanki, sherry, kurzych piersi... Na Boga, warto było ubrać się elegancko choćby po to, żeby skosztować samej tylko zupy.

Kierownik restauracji Antonio e Cunha ma oko na wszystko i na pewno posłał już kelnera od win, by doradzić wybór trunku. Markowe wina i wódki, wybór piw z osiemnastu browarów... Szampan? Czemu nie! W końcu to wolnoctwowy raj i szampan nie wypali nam dziury w kieszeni, a do czasu, gdy będziemy zjeżdżać samochodem na ląd, w żyłach pozostanie tylko lekkie wspomnienie wieczornej przyjemności.

Czas obejrzeć trzy bary, w których wybór dań jest ogromny i nieustannie uzupełniany przez przyjaznych mężczyzn w wysokich białych czapach. Najpierw bar mięsny. W świetle lamp emitujących podczerwień leżą kawałki angielskiej jagnięciny, duńskiej wieprzowiny, najwyższej jakości szkockiej wołowiny – trzeba być wariatem, by nie spróbować. Na Boga, te smakowite kęsy mają chrupiącą otoczkę, spoczywają w garniturze warzyw, obok leżą przysmażone ziemniaczki i pudding Yorkshire, sosy mięsny i jabłkowy, rzodkiewko wy i mnóstwo innych smakołyków... Jest to raj dla łakomczucha. W tych dodatkach można dosłownie wykąpać mięsko. I cały statek...

Ale spokojnie! Nie ma powodów do pośpiechu.

Szczególnie że na prawej burcie, niedaleko baru mięsnego, znajduje się bar sałatkowy z zimnymi przekąskami – epikurejski triumf norweskiego i szwedzkiego smorgasbord. Te wszystkie pate, marynowane łososie, śledzie w sosie, wędzone węgorki i gotowane na twardo jajka, kiełbaski... W odwodzie leżą bataliony

duńskich smorrebrod: kanapki, że palce lizać. Na ich wierzchu widać przysmażone kawałki bekonu, ozdobione krążkami jabłka i cebuli. Jajka sadzone i filety z sardeli na cienko krojonych kólkach salami. Sałata ukrywająca się pod niebieskim serem, ozdobionym sałatką z pomidorów, papryki i pokrojonych ogórków... i znowu liść sałaty, tym razem dający schronienie śledziowemu rolmopso-wi otoczonemu czerwoną kapustą i pierścieniami cebuli. Można nabrać pełny talerz i zawsze wrócić po dokładkę...

Nie, nie! Jeszcze trochę cierpliwości... Jeszcze chwilka... Nie można działać pochopnie i podejmować decyzji, których będzie się potem żałować. Naprawdę warto zmusić się do przejścia jeszcze kilku kroków, by zbadać, co mają w barze z gorącymi daniami – tu talenty monsieur de Saegera pogodziły kuchnie wielu narodów. Indyjska hara mirch: góra curry z papryki spoczywająca w objęciach żółtego ryżu. Szwedzki plommonspackad flaskkarre, w którym delikatne paski wieprzowiny aż skręcają się prowokacyjnie w kędziory, tęskniąc do bliższego poznania bryntpotatis. Węgierskie kobaszos rantocotta... wyjątkowo udane połączenie sadzonych jaj, zielonego pieprzu, bekonu i wędzonej Wurst...

Rzecz jasna, były też dania typowo angielskie. Parówki, jajka i chipsy, steki, zapiekanki... ryby smażone w maśle...

Ale to wszystko tylko dla miłośników konkretnych dań.

W każdym razie nie serwowano tu deserów i słodczy. Trzeba było po nie wyjść na zewnątrz. Applekaka med vaniljsas – szarlotka w sosie waniliowym.

106 O mój Boże... I jeszcze te „podmuchy wiatru” – Windbeutel, jak nazywają Niemcy. Choux tak zwiewne i delikatne, że trzeba je było kotwiczyć za pomocą ładunku siekanych owoców... I jeszcze amerykańskie ciastko cytrynowe... /... creme brulee... apfelstrudel...

Inakoniec talerz serówkawa albo herbata. Ajakie sery! Ajakakawa! Aromatyczna, gęsta kawa brazylijska sporządzana na sposób norweski przez Portu-galczyka pod kierunkiem Belga na bahamskim statku...

Dla skąpców albo ludzi, którzy nie mogą sobie pozwolić, aby wydawać pieniądze na żarcie – takich jak te dzieciaki podróżujące z plecakami po całej Skandynawii, albo turyści, którzy wracali z urlopu w Anglii – pozostawały jeszcze tanie dania w „Ye Olde English Tavern” na pokładzie G – piętro wyżej. Wszystko od „chłopskiego obiadu” – choć była to pora kolacji – poprzez parującą michę chili albo wołowiny dla obżartuchów – po duży wybór tostów, sporządzonych w taki sposób, by zachęcić do ich kupna nawet najbardziej oszczędnych turystów.

Obsługa promu dba o wszystkich pasażerów. Nawet tych, którym przeszkadzało miarowe kołysanie statku na morzu i na widok jedzenia nie czuli się zbyt pewnie. Dla nich pozostawały wielkie zasoby współczucia i woda mineralna.

A więc bon appetit... Jedzcie, jeśli macie ochotę. Jedzcie dużo.

Na wypadek, gdyby śniadanie miało się trochę opóźnić.

Cztery godziny przed katastrofą

Michaela Milesa i tak miał ominąć romantyczny diner a deux, na temat którego tak bardzo kłócił się z żoną.

Nie oznaczało to, że kiedy Grace wyrzuciła go z kabiny, Michael nic nie zjadł. Postanowił dać Grace czas, aby mogła ochłonać, i przez chwilę trzymać się z dala od rozgniewanej żony. W końcu zrozumie, jak bardzo się myliła. Poszedł więc do pubu na pokładzie G, by się trochę pocieszyć.

Wielka porcja kornwalijskiego pasztetu była znakomita. A jaka sycąca! Michael nigdy pierwszy nie wyciągał ręki do zgody. Nie będzie się teraz przed nią kajał ani wyrażał skruchy.

Kwadrans po dziesiątej rozejrzał się po kabinie z wysokości swej górnej koi, gdzie – wygodnie wyciągnięty – czytał książkę... Cóż, oczywiście że w końcu wrócił. I oczywiście Grace uściskała go i jeszcze parę minut po jego powrocie płakała cicho; w tym pojednaniu Michael przybrał odpowiedni do tej okazji wyraz twarzy człowieka niesłusznie skrzywdzonego. Zdążyła już położyć dzieciaki do łóżek i gdy wszedł, spały snem zmęczonych aniołków, choć trzeba przyznać, że Michael nigdy nie uciekał, kiedy kładły się spać. Kochał swoje dzieci. Zawsze sprawiały mu przyjemność te ostatnie ciche, wieczorne chwile, zanim jeszcze położyły się do łóżek – szczególnie gdy Lucy, różowa i wyszorowana, pachnąca mydłem i pudrem, ubrana już w pidżamę, wdrapywała mu się na kolana, domagając się, by opowiedział jej i Teddy'emu bajkę na dobranoc.

Czasem była to krótka bajka, czasem dłuższa. Zależnie od tego, o której godzinie rozpoczynał się w telewizji pierwszy program wart oglądania.

107 W każdym razie Michael już zdążył przywyknąć do myśli, że spędzą ten wieczór na statku nudząc sięjak mopsy i wcześniej położą się spać; przypadkowo spojrzął jednak sponad książki na Grace i zaskoczony stwierdził, że przegląda się w lustrze i maluje powieki! Było to dziwne zważywszy, że dzieci spały w tej samej kabinie i...?

–Chyba niepotrzebnie robisz sobie makijaż – zauważył.

–Jest już piętnaście po dziesiątej – odparła Grace. – Czemu sienie ogolisz? Przecież jeszcze godzinę temu chciałeś to zrobić.

–Ogolić się?

–To proste. Bierzesz maszynkę i przesuwasz nią po twarzy. – W jej głosie wciąż słyszało się cień opryskliwości. Nie była zadowolona z tego kompromisu na siłę.

–Eeee... Dlaczego?

Obróciła się ku niemu. Jak na kobietę, która przez cały dzień i poprzednią noc była na nogach, wyglądała cudownie.

–Chyba niejadłeś jeszcze kolacji?

–Ja... przegryzłem jakieś przekąski w barze – zadeklarował ostrożnie.

–Cóż, ja jeszcze niczego nie jadłam. Chyba możemy sobie pozwolić na kilka kanapek czy coś w tym rodzaju. Ty możesz zamówić swój ulubiony kornwalijski pasztet. Widziałam, że jest w menu w barze.



–A co z dziećmi? Zostawisz je tak? – wyrzucił z siebie pośpiesznie.

Uśmiechnęła się, choć w jej uśmiechu nie było ani cienia rozbawienia. – A czy

powinnam się o to martwić, Michael?

–Mówię poważnie, kochanie. Co będzie, jak się obudzą?

–Zanim zasnęły, powiedziałam im, że możemy wyjść na chwilę na korytarz. Williama i tak nic to nie obchodziło, a poza tym jest już dostatecznie duży, by nie wariować z tego powodu. A Lucy jest zawsze szczęśliwa, byleby Teddy był przy niej. Przyrzekłam im, że nie odejdziemy daleko i zajrzemy do nich parę razy.

Michael zszedł ze swej koi i stanął za nią, kładąc dłonie na jej biodrach. Ich oczy spotkały się w lustrze. – Przepraszam – wyszeptał. – Kocham cię, przecież wiesz.

–Wiem – odpowiedziała. Obróciła się i pocałowała go. – 1 wiem, że to twój urlop. Pamiętaj jednak, że nie możemy wychodzić na zbyt długo.

Grace mogła dodać, że w końcu ona też ma wakacje, ale nie zależało jej na tym. Łagodzenie napięć pomiędzy dwojgiem... właściwie trojgiem jej władców, nie licząc Teddy' ego, który wciąż domagał się kąpieli, wyczerpywało wystarczająco.

Grace właściwie nie była głodna i o niczym tak bardzo nie marzyła jak o tym, by wdrapać się na łóżko i spać aż do chwili, gdy steward wniesie poranną kawę. Chciała jednak, aby wszyscy

czuli się zadowoleni; doświadczenie nauczyło ją, że przede wszystkim zadowolony musi być Michael.

To bardzo niewdzięczne zadanie. Niezależnie od tego, ile z siebie dała, Michael zawsze jej jeszcze dokładał.

–Będę ganiał tam i z powrotem jak piłeczka pingpongowa, sprawdzając, czy wszystko w porządku – zapewnił ją Michael. Po chwili wahania dodał: – Widzę, że... masz chyba zamiar pójść tam w dżinsach?

108 Grace знаła już ten ton, ale uparła się, że nie ułatwi mu niczego. – Umalowałam się i mogę zjeść kanapkę ubrana w dżinsy, Michael.

–Pewnie, że możesz. Zastanawiałem się tylko, hm...?

–Tak?

–Zastanawiałem się tylko, czy nie mogłabyś wślizgnąć się w tę czarną sukieneczkę, kochanie? Nie wiem... Ale tak sobie pomyślałem, że może zajrzelibyśmy później na chwilę do dyskoteki? Oczywiście jeśli dzieci będą wciąż grzecznie spały...?

Trzy godziny przed katastrofą

O jedenastej w restauracji wciąż było zajętych wiele stolików. Jedna z większych grup – ku widocznej dezaprobachie kelnerów, którzy nakrywali już stoliki do śniadania – nadal okupowała krzesła. Był to walijski chór męski, jadący do Göteborga z debiutanckim koncertem.

Wcześniej siedzieli na górze w „Ye Olde English Tavern”. Nie

mieli ochoty opuszczać pubu i dyrygent Dyfed Lewellyn musiał użyć całej swej siły perswazji, by skłonić swych śpiewaków do opróżnienia kufli i przeniesienia się do restauracji, gdzie czekały na nich zarezerwowane stoliki. Ale kiedy postawiono przed nimi potrawy, nikt już nie narzekał.

Morgan Evans – baryton żonaty z Gwynneth, która została w domu z dwiema córkami – bawił się wraz z innymi, co było wielkim postępem, zważywszy jego obawy co do żeglugi „Orion Venturerem” po doświadczeniach z Falklandów. Jadł i pił równo ze wszystkimi, chwalać dania.

Prawdę mówiąc monsieur de Saeger nie miał tu specjalnie wielkiej konkurencji; ostatnim posiłkiem, jaki Evans zjadł na pokładzie statku, była żelazna racja żywnościowa armii brytyjskiej piętnaście lat temu. I w nieco mniej sprzyjających okolicznościach, pomyślał mimowolnie Morgan. Działo się to o dziesiątej rano – w tym samym czasie, jak wykazały powój enne analizy, gdy trzy skyhawki z dywizji onu Dogo argentyńskiej V Brygady Powietrznej startowały z lotniska w Rio Gallegos, czterysta mil od miejscowości, gdzie jego kompania Gwardii Walijskiej czekała na rozkaz zejścia na ląd z „Sir Galahada”, aby dołączyć do reszty batalionu stacjonującego w Bluff Cove.

Na ironię zakrawał fakt, że wspomnienie – proste spożywanie posiłku – które większości ludzi kojarzyłoby się z przyjemnością, Morgana Evansa przerażało. Zawsze obawiał się, że znalezienie się na pokładzie statku może wywołać u niego taką reakcję... choć to było usprawiedliwione. Musiał przyznać, że do tej pory udało mu się uniknąć uczucia paniki, kiedy cały pokrywał się potem na pierwszą myśl o wydarzeniach sprzed lat. Ten rejs promem na pewno nie był tak potworny, jak się tego obawiał,

choć – może z powodu szumu fal, zapachu morza czy wibracji na pokładzie – Morgan nie mógł powstrzymać kurczowego zaciskania dłonią drugiego, pustego rękawa. Czy ten względny spokój – nie licząc pomniejszych obaw – przed czekającą go nocą na pokładzie „Orion Venturera” nie oznaczał czasem, że dotarł do źródeł? Do miejsca, gdzie wreszcie dotrze i przewycięży to bezgraniczne przerażenie?

109 Ostatecznie przecież zasłużył sobie na spokój. Evans był urzędnikiem w Radzie Miejskiej, odpowiedzialnym za kwaterunek. Przez całe piętnaście lat nieustrudzenie zwalczał swe rany fizyczne i psychiczne, nie dopuszczając do tego, by ogarnęło go zgorzknienie, które okaleczyłoby go. Był na tyle silny, by zdawać sobie sprawę, że poddanie się stałoby się jego końcem.

Czy istniał ktoś, w stosunku do kogo powinien odczuwać nienawiść? Utracił rękę nie w wyniku jakiejś osobistej wendety. Stało się to z powodu sporu na temat przynależności wysp, uwarunkowań politycznych, regulaminu woj skowego i – przede wszystkim – munduru, który wtedy miał na sobie i którego noszenie napawało go dumą.

Morgan był zawodowym żołnierzem. Wstąpił do wojska na ochotnika, miał bowiem zamiar zrobić w armii karierę. Gdy skończył dziewiętnaście lat, bez oporów – wręcz z entuzjazmem – pojechał na drugi koniec świata, by świadomie robić z wrogami swego narodu to, co oni zdążyli z nim zrobić pierwsi. I chociaż generałowie przyznali mu medal za kampanię falklandzką, by okazać wdzięczność narodu, po czym zwolnili go z wojska, to i tak był rozczarowany jedynie swoim brakiem szczęścia.

Dawny gwardzista Evans miał świadomość, że wszyscy wykonywali, co do nich należało – on, teniente Cachon i dwóch pozostałych argentyńskich pilotów. Przeznaczenie zdecydowało, że jego prywatna wojna zależała od jednej bomby. A on znalazł się po niewłaściwej stronie – i stał się celem...

–Wyglądasz, jakbyś się przeniósł w wyobraźni na drugi koniec świata, chłopcze. O czym tak rozmyślasz?

Morgan zamrugał oczami i puścił rękaw, na którym zaciskał dłoń. Chłopaki zaczęli wstawać – pojedynczo i grupkami – i powoli opuszczają restaurację. Nikt nie był w stanie wcisnąć w siebie już ani kęsa, o czym świadczyła ogromna liczba pustych talerzy na stołach. Morgan, rozluźniony, spojrział na dyrygenta Lewel-lyna.

–Tak sobie myślę, Dyfed, że tam dalej na rufie produkuje się jakiś facet z kontynentu, który stara się śpiewać, lecz nie idzie mu zbyt dobrze. Może trzeba mu pomóc, co, Dyfed?

Lewellyn zmarszczył twarz w konspiracyjnym uśmiechu.

–Co ty kombinujesz, Morganie Evansie?

Morgan uśmiechnął się w odpowiedzi.

–Oczywiście chcę trochę namieszać, szefie. Może tak mały bunt na statku?

Dyfed miał opaloną na ciemny brąz twarz i uderzająco błyszczące, szare oczy.

Była to twarda twarz rolnika z wybrzeża, pobrużdżona zimowymi

atlantyckimi wiatrami, wyjąłymi nad Zatoką Cardigan... a zarazem dało się dostrzec, że człowiek ten ma upodobanie do muzyki, do piosenek Walii tak delikatnych i pełnych czułości jak letnia bryza.

–Już dzisiaj kilkakrotnie słyszałem, że powinniśmy iść spać... przejdę się jeszcze trochę i kiedy wrócę, sprawdzę, czy grzecznie śpicie w swoich łóżkach.

Los bywa bardzo przewrotny; dawny żołnierz Gwardii Evans, który zwalczył swoje obawy i teraz pełen wewnętrznego spokoju wychodził z restauracji,

110 minął w odległości metra młodego jasnowłosego Szweda, siedzącego przy stoliku w rogu, który miał wkrótce wyrzucić tak samo przerażający wpływ na życie śpiewaka, jak piętnaście lat wcześniej argentyńscy piloci, kiedy bomba zrzucona przez nich urwała mu ramię.

Tym razem też nikt nie będzie działał bezpośrednio przeciwko Morganowi Evansowi, wydarzeniami pokieruje ślepy los. Ostatnią zaś rzeczą, jaką przyszły dyrektor linii Sven Carlsson chciałby uczynić, byłoby skrzywdzenie kogokolwiek na pokładzie promu. W przypadku Morgana jest to jednak podwójnie niesprawiedliwe.

Pomyśleć, że tak nieszczególny, nie wyróżniający się niczym młody człowiek – bez wykształcenia, ciekawej osobowości i zdecydowanego celu w życiu, człowiek, który może nawet miał wystarczającą kategorię prawa jazdy, by poprowadzić wojskową ciężarówkę, ale nigdy nie powierzono by mu sterów samolotu szturmowego skyhawk A-4B – okaże się wystarczająco głupi i niezdarny, by wywołać tak ogromne spustoszenie wśród

bliźnich...

Ale nie wybiegajmy w przyszłość. Nie można przecież przewidzieć działań psychopaty. Gdyby dało się wcześniej wykryć, że Carlsson stanie się tak nieodpowiedzialny, to można by również podjąć jakieś działania zaradcze i zniweczyć jego plan albo choćby powstrzymać go na kilka godzin – w takiej sytuacji Morgan Evans zaśpiewałby w Szwecji ze swoim chórem nie zdając sobie nawet sprawy, że po raz drugi w życiu był bliski końca.

Czyż nie jest to jednak naginanie negatywnego, lecz mimo to logicznego sposobu myślenia do nielogicznego planu? Czy gdyby ktoś odwiódł Svena Carlssona w jakiś sposób od realizacji jego „misji”, to tej nocy nikomu nic by się nie przytrafiło i wszyscy członkowie załogi i pasażerowie promu pasażersko-samo-chodowego „Orion Venturer” następnego dnia kontynuowaliby swoje zajęcia, które w tej sytuacji musieli porzucić, ponieważ Carlsson był wariatem?

Zastanówmy się nad losem belgijskiej starej panny Antoinette Chaubert i pomyślmy, co by się stałoby, gdyby... tak, gdyby nic się nie wydarzyło? Co nie ma sensu i jest kłopotliwe, ponieważ zakładanie, że nic się nie wydarzy, jest niemądre. Z powodu chorej wyobraźni kierowcy ciężarówki staruszcze nie będzie dane szczęśliwie ukończyć podróży i powrócić do rodzinnego Liege z iluzją, że największe ryzyko rejsu polegało na tym, że ktoś z obsługi promu odkryje, iż przemyca ona swego kota Józefa.

Albo weźmy na przykład dobrego pastora Lutgendorfa, jadącego objąć nową posadę. Wkrótce z przerażeniem, które wzmoże w nim jeszcze dręczące zwątpienie, zda sobie sprawę z faktu, że

rezygnacja z podróży samolotem na rzecz rejsu morskiego nie oznacza, iż Bóg daje mu gwarancję przeżycia.

Heikki Niskanen nie będzie miała okazji, aby stwierdzić, iż pogańskie praktyki – jakich się dopuszczała około północy na plastikowej lalce w nadziei na odmianę losu – niedługo potem przerodzą się w koszmar.

A dzieci ze szkoły podstawowej w Ostfold – teoretycznie w łóżkach, lecz w praktyce wciąż szalejące w swych czteroosobowych kabinach na pokładzie E, sprawiające tym samym kłopotfroken Evensen i nauczycielowi Trygve? Gdyby

111 nie zaszło to, co miało się wydarzyć na „Orion Venturerze”, one także wesoło powróciłyby do domów do swoich matek i nawet nie dowiedziałyby się, że na pokładzie promu znajdował się morderca, który lubi nosić koronki i dokonuje przerażających, szalonych czynów.

Nowożeńcy w podróży poślubnej, dwudziestolatkowie Gertrud i Lennart Gustafssonowie przez całe popołudnie kochali się aż do krańcowego wyczerpania w swej taniej kabinie na pokładzie D. Teraz, siedząc w tawernie, robili do siebie słodkie oczy i raczyli się znanym brytyjskim afrodyzjakiem: tostami z serem, aby nocą nie zabrakło im energii. Gdyby nic się nie działo, zeszliby rano z promu. Wynaj ęliby mieszkanie w domku nad kanałem w Soderkoping nie zda-jąc sobie sprawy, że niewiele brakowało, by ich miłość została zniszczona raz na zawsze razem z nimi.

Bili i Jean Sommerville'owie ze znajdującey nieco dalej w kierunku dziobu kabiny na pokładzie E – również odbywający podróż poślubną, choć już powtórną – po znakomitej kolacji szli



właśnie do „Baru Admiralskiego”, by opić czekające ich następnego dnia spotkanie z córką... ich życie również nie byłoby narażone na niebezpieczeństwo – nie bardziej w każdym razie niż życie czarnego biznesmena z Malawi, pana Kumbwezi... Kombwasa... Kumb... cóż, Freda Mu-nyen... coś tam.

Grupa japońskich menedżerów, którzy w ciągu dnia okazywali wielkie przywiązanie do swoich pentaxów i canonów zaopatrzonych w obiektywy ze zmienną ogniskową, nie miałyby okazji i do wykonania najbardziej dramatycznych fotografii w życiu. Gdyby nic się nie wydarzyło, Japończycy mogliby odbyć swe spotkania z dyrektorami Volvo i dalej mieć złudzenia, że podróż promem była świetnym pomysłem. Miłą odmianą po licznych kursach samolotami nad Europą.

Pani Effie Smith alias Sandringham – która już przestała bawić podróż, ponieważ kochanek pani Effie zmarł z wyczerpania w jej ramionach... Gdyby ktoś powstrzymał kierowcę Carlssona przed realizacją idiotycznego planu, to Effie nigdy nie zdałaby sobie sprawy, że powrót do domu i pogrzeb przyjaciela nie są najstraszniej szymi przeżyciami, jakie mogą ją czekać!

Jeśli już jesteśmy przy Effie, to jej kochanek pasażer Charles Smith leżał wygodnie ułożony na koi w E248, choć nie dopłacił ani centa za samotne korzystanie z kabiny. Cóż, w każdym razie Charliemu już było wszystko jedno, co się z nim będzie działo.

Gdyby ktoś powstrzymał urojenia Carlssona, to dawny amerykański mary-narz-motorzysta drugiej klasy Periera nie spotkałby się z kolegą, który zginął pół wieku temu. A Grace Miles, tak kochająca swe dzieci i – trzeba powiedzieć gwoli

prawdzie – samolubnego męża mimo wszystkich jego wad...  
Grace nigdy nie dane byłoby przeżyć straszliwej...?

Ale nie! Nie, wybiegajmy zbyt daleko naprzód sugerując, że bieg wydarzeń już zainicjowany łańcuchem okoliczności mógłby zostać zatrzymany.

Nie mógłby.

Więc oderwijmy się na chwilę od tych rozważań i zauważmy, że w środku tej pierwszej i ostatniej nocy na promie Sven Carlsson zabija czas czekając na

112 okoliczności, które uzna za sprzyjające, aby wprowadzić w życie swą mistrzowską strategię. Jest jeszcze za wcześnie. Wciąż zbyt wielu ludzi chodzi po korytarzach. A i tak wkrótce nastąpi zmiana wachty. Nie znał procedury, ale wyglądało na to, że marynarze w tym czasie będą się przemieszczać dosłownie po całym statku.

Sven postanowił posiedzieć jeszcze nad – trzecią już – filiżanką kawy, zanim ostatecznie opuści restaurację. Celowo chciał poddać próbie cierpliwość kelnera – była to część jego zadania jako przyszłego dyrektora linii. A potem pójdzie na dół i...?

Ale tym razem nie będzie się błąkał po pokładzie. Zrobiło się bardzo ciemno. Przerazało go to trochę. Już od samego patrzenia przez wielkie okna restauracji na czarne morze, z którego często – zbyt często, jak na jego gust – wyłaniała się fala większa od innych i szczyrzyła do niego wielkie białe zęby w świetle latarni promu, po czym opadała na zawietrzną, robiło mu się niedobrze ze strachu.

Nie, na razie popatrzy, jak wygląda nocne życie na promie. Sprawdzi, czy do jego szczegółowej listy usprawnień w zarządzaniu statkiem można jeszcze coś dodać. Potem – około północy – wróci do swej kabiny, ogoli się i ubierze odpowiednio, by dobrze wypaść przed kamerami.

Sven Carlsson rozpoczynał najniebezpieczniejszą fazę operacji.

Czuł lekkie rozczarowanie. Kolacja nie spełniła jego oczekiwań. Kucharz okrętowy – ktokolwiek to był – nie nadawał się na to stanowisko! Carlsson nie miał mu jednak tego za złe.

W końcu po co potrzebny byłby kontroler wynajdujący błędy i zaniedbania, gdyby nie miał czego krytykować?

8 – Ostatni rejs Wachta nocna

Od północy do...?

O północy większość członków załogi już spała lub kładła się do łóżek

na krótki wypoczynek, zanim trzeba będzie zerwać się na nogi przed

wejściem do portu w Göteborgu. W tym czasie przejmowała obowiązki

następna zmiana.

Oczywiście nikt nie przypuszczał, że miała to być ostatnia zmiana w tym rejsie. Nikt nie wiedział, że uczestniczy w wyjątkowej ceremonii: ostatniej

zmianie wachty na pokładzie „Orion Venturera” po prawie trzech dziesięcioleciach służby tego statku. Nikt nie zdawał sobie sprawy, że

zostali wybrani przez los, aby celebrować początek końca promu pasażersko-samochodowego.

Nie. Tak długo jak o nich chodziło, osiem uderzeń okrętowego dzwona oznaczało to, co zwykle: początek nowego dnia.

Och, pilocie, co za straszliwa noc, Niebezpieczeństwo czai się gdzieś pod spodem.

T. H. Baily (1797-1839)

Dwie godziny przed katastrofą

ni drugi oficer Delucci, ani sternik Madariaga po objęciu nocnej wachty na ostku nie uważali za niezwykle, że znaleźli się nagle w bezcielesnym świetle, który nie miał żadnych wymiarów.

Obaj dobrze znali to uczucie z doświadczenia i wiedzieli, że przystosowanie wzroku do ciemności zajmuje kilka minut. A w nocy na mostku jest naprawdę ciemno. Zaciemnienie na mostkach statków jest wprowadzane celowo, aby zmniejszyć możliwości wystąpienia refleksów, które mogłyby oślepić wachtowych marynarzy. Pomimo wszelkich elektronicznych urządzeń wspomagających pracę załogi na nowoczesnych promach, ludzkie oko wciąż pozostaje najważniejszym czujnikiem; człowiek nadal jest najbardziej rzetelnym obserwatorem tego, co dzieje się na horyzoncie.

Gdy wychodzi się z oświetlonych pomieszczeń statku na mostek, szczególnie w bezksiężycową noc, przez chwilę człowiek czuje się ślepy jak kret. Dlatego dobrze jest przez chwilę postać na mostku, by przyzwycząić oczy do ciemności.

Nie trwa to długo. Najpierw pojawiają się zarysy, potem kształty. I zaraz potem widoczne stają się sprzęty, kolory... Szeregi zielonych i czerwonych światełek mrugających albo świecących stale ze wszystkich stron. Po kilku sekundach widać już tyle, że bez obawy o potrącenie jakiegoś sprzętu można śmiało podejść do stołu nawigacyjnego. Znajduje się on zaraz na prawo od wejścia – odosobnione miejsce w tyle sterówki. Łagodne czerwone światło

115 pada na szeroki mahoniowy blat i mały kardan; obok stoją półki z książkami i wydawnictwami nawigacyjnymi, przyrządy nawigacyjne, odbiornik satelitarnych prognoz pogody, komputery, zegar... tablice rozdzielcze systemów kontrolnych i alarmowych, nieprzerwanie informujące o stanie pożarowym i możliwych przeciekach.

Nie należy wściekać się na tę tymczasową ślepotę. Po jakimś czasie widać już tyle przedmiotów... Na przykład nadajnik radiowy ustawiony przy stole nawigacyjnym. Zadziwiające, do jakiego stopnia w dzisiejszych czasach radio stało się na statkach przedmiotem codziennego użytku. Natomiast radiooficerowie, tradycyjnie nazywani Drucikami – w których kabinach do niedawna rozlegał się stukot kluczy aparatu Morse'a – zniknęli już bezpowrotnie. Pływają jeszcze tylko na wielkich

wycieczkowych statkach pasażerskich, które nie oddalają się zbyt od stałego lądu.

Ich odejście oznacza koniec kolejnej ery, stali się niepotrzebni, tak jak kiedyś obserwatorzy wypatrujący skał z bocianich gniazd, marynarze odpowiedzialni za zapalanie świateł pozycyjnych, palacze, smarowacze...

Ale i w dzisiejszych czasach następują szybkie zmiany. Marynarze znajdujący się w sytuacji takiej jak Mike Delucci czy Oliver Sandalwell, wiążący swą karierę ze zwięzającą się ku górze piramidą dowodzenia, również mają prawo odczuwać lekką obawę o przyszłość. Świat idzie w kierunku minimalizowania kosztów własnych; jeszcze trochę, a armatorzy zaczną cenić oficerów posiadających po dwa patenty: kapitanów z uprawnieniami głównego mechanika, inżynierów radzących sobie z cyrklem nawigacyjnym i prawem drogi na morzu... Mada-riaga też ma się o co martwić, gdy myśli o przyszłości. Już niedługo armatorzy zechcą zatrudnić tylko marynarzy pokładowych, którzy mają równocześnie uprawnienia motorzystów; klucz francuski w jednej dłoni, amarszpikiel w drugiej... tyle że połowa młodych marynarzy nie wie nawet, co to jest marszpikiel. Albo raczej: był. A nawet jeśli ktoś obdarzony dobrą pamięcią wytłumaczy im, że to narzędzie służące między innymi do rozdzielania pokrętek lin w celu ich szplaj-sowania, nie wyrze na nikim żadnego wrażenia, ponieważ i tak nie mają pojęcia, co to takiego szplajs.

Będzie tak, dopóki pozostaną ludzie, którzy potrafią opowiedzieć o dawnych czasach. Aż w końcu na statkach zabraknie marynarzy takich jak Conroy, z ich wielką wiedzą morską, ukochaniem marynarskiego sposobu życia i wyjątkowymi zupełnie umiejętnościami, znanymi jako praktyka morska. Ich następcom przypiszą już tylko miano niewykwalifikowanych robotników, załogantów dwucelowych albo morskich coś tam. Okażą się pewnie mądrzejsi i bogatsi w wiedzę techniczną. Ale nie róbmy błędu: bez ludzi takich jak Conroy życie na morzu nigdy już nie będzie takie samo.

Drucik Ed jest przedstawicielem takiego podwójnego marynarza przyszłości. Australijczyk Edward Talbot, oficer odpowiedzialny za urządzenia elektroniczne... ma drugą fuchę: jest równocześnie radiooperatorem „Orion Venturera”, choć to nie jego wina, że dawne wyobrażenie Drucika poszło do lamusa razem z kluczem Morse’a. Jeśli już o to chodzi, Ed nie jest niezastąpiony. W dzisiaj-

116 szych czasach łączność – czy to pomiędzy statkami, czy z lądem – polega na przesyłaniu ludzkiego głosu. Większość oficerów pokładowych zna zarówno procedurę użytkowania radiostacji, jak i wzywania pomocy. I nie trzeba do tego żadnych specjalnych umiejętności poza znajomością angielskiego słownictwa morskiego.

Chyba że trafimy na jednego z tych coraz liczniej pojawiających się oficerów, którzy

uzyskali swe patenty w krajach Trzeciego Świata. Na ogół nie są oni w stanie porozumieć się przez radio. Wówczas trzeba mieć nadzieję, że nie nastąpi konieczność nadawania Mayday, bo taki radiooficer potrafi tylko patrzeć na głośnik radia z głupim wyrazem twarzy. To bardzo niewyraźna sytuacja, gdy czujesz, jak statek zagłębia się coraz bardziej w morzu, a wokół w promieniu tysiąca mil nie ma Drucika, który potrafiłby monitorować częstotliwości radiowe.

Ale dosyć już tych katastrof. Wciąż jeszcze mamy dwie godziny, zanim temat ten stanie się aktualny wśród załogi i pasażerów „Orion Venturera”.

Do tego czasu oficer obejmujący wachtę powinien już przyzwycząć się do ciemności panujących na mostku i widzieć, co się dookoła dzieje. Na dwóch ekranach radarowych z przodu, pulsujących jak kryształowe kule wróżki, świetliste promienie omiatają kineskopy w ślad za obrotami anten. Ktoś o bujnej wyobraźni, widząc oficera siedzącego przed jednym z ekranów, mógłby pomyśleć, że patrzy na samego diabła – tak upiornie wygląda podświetlona od dołu twarz.

Skoro już mowa o obrotach anten, to z przodu, przed stanowiskiem sternika można zauważyć podświetlony pasek repetytora żyrokompasu. W ciemności wygląda, jakby unosił się w powietrzu. Zupełnie podobny do uśmiechniętego pyszczka kota z „Alicji w Krainie Czarów”, wiszącego sobie w górze. Poniżej zielonkawy odblask kompasu umieszczonego w naktuzie pada na wykończone brązem koło sterowe... miły obrazek dla tradycjonalistów. Kto wie – jeśli zajrzemy do szuflady z flagami albo do pudła z rakietami, to może nawet znajdziemy zawiniętą w szmatkę do polerowania metalu małą puszkę Brasso z szarą nalepką.

Miło jest wiedzieć, że statek ma prawdziwe kółko zamiast joysticka, przy którym sternik czuje się bardziej jak pilot jumbo jęta niż prawdziwy marynarz. Biorąc pod uwagę, że jest to dwunastotysięcznik wydaje się bardziej niż prawdopodobne, że statek płynie z włączonym autopilotem, chyba że na morzu pojawi się wyjątkowo wysoka fala. Jednak wachtowy oficer powinien być zadowolony, że ma sternika, który dotrzyma mu towarzystwa przez następne cztery godziny. Tak, panie drugi oficerze.

Chociaż po namyśle może powinien być zadowolony, że w ogóle zaokrętował się na statek. Pewnego dnia, w nieodległej już przyszłości, nie uda mu się ta sztuka. Ani jemu, ani jego nie przynoszącym zysków kolegom, którym trzeba zapewnić wyżywienie i zapłacić pensje. Już armatorzy popracują nad tym, by marynarze stali się niepotrzebni w eksploatacji statków. Technologicznie jest już możliwe kierowanie stalowymi pudłami, załadowanymi do pełna, na

117 odległość, tylko za dotknięciem klawisza – do Durbanu, Jokohamy czy Delhi... Wybranie trasy, na której statek nie spotkałby sztormu... wykorzystanie prądów oceanicznych w celu zaoszczędzenia paliwa... nawet automatyczne zacumowanie

statku w doku.

Ale nie martw się zanadto możliwością zwolnienia z pracy, drugi oficerze Delucci – ani ty, marynarzu Madariaga. Ten technologiczny przewrót nie zdąży objąć przemysłu okrętowego w ciągu najbliższych dwóch godzin i siedemnastu minut.

Zresztą, panowie z nocnej wachty, niewielkie jest prawdopodobieństwo, by wasze myśli mogła w przyszłości zakłócić obawa, że utracicie posady na rzecz robotów.

Trzeci inżynier Stamper – również na nocnej wachcie, ale nie na mostku, lecz w sterowni maszyny – byłby zachwycony, gdyby ktoś zechciał zastąpić cholernego głównego mechanika Bracamontesa robotem. Stamper ozłociłby kogoś, kto by tego dokonał. Bracamontes po prostu wydawał mu się bez serca.

Bert był wyraźnie w złym humorze: zmęczony i wkurzony, że do końca życia pozostanie marynarzem. Nie wyspał się – szef puścił go dopiero o szóstej po południu, po dwunastu godzinach pracy, kiedy to usiłował nauczyć motorzystę Garillao podstaw mechaniki. Na przykład: jak używać klucza.

Tak bardzo potrzebował snu, a nie mógł zasnąć. Szybko przełknął kolację, zszedł do kabiny i wyciągnął się na koi, ale próba zaśnięcia okazała się daremna – buntował się jego biologiczny zegar. Nie potrafił usnąć o tak wczesnej porze. Leżał więc patrząc tępo w sufit, marząc o pogrążeniu się w kolorowych snach... Kręcił się, dopóki do objęcia nocnej wachty nie zostało piętnaście minut, wtedy powieki zaczęły mu dziwnie ciążyć i musiał z całej siły zwalczać trudną do odparcia pokusę zostania w koi. Otrząsnął się jakoś i ubrał w końcu w biały kombinezon.

Warto zauważyć, że trzeci mechanik Bert Stamper przejmując nocną wachtę od trzeciego inżyniera Hellstroma miał parszywy nastrój. Tak bardzo, że popatrzył na pozostawione mu przez poprzednika informacje o koniecznych do wykonania pracach i odrzucił notatnik na stół. Według tego, co napisał Hellstrom, były to w większości zaległe prace konserwacyjne. Bertrazemz Garillao mieli je kończyć na swojej nocnej wachcie. Nie ma mowy, pomyślał Stamper. Jego zły nastrój wyraźnie się pogłębiał. Nie ma mowy, żebym wypruwał z siebie flaki przez cały dzień i noc na okrągło na tej cholernej krypie!

Stamper rzucił więc notatnik nie czytając do końca poleceń. Teraz, gdy Hellstrom z ulgą poszedł na górę do swej kabiny, Stamper zaczął myśleć o tym, co dla niego najważniejsze.

–Nocne kanapki – wymruczał z podejrzliwością w głosie do Garillao. – Widziałeś gdzieś kanapki? Były w pudełku.

–Napki, inszynir Temper? – Filipińczyk chyba nie wiedział, o co chodzi.



**–Nie Temper! Nazywam się... – Stamper poddał się. – Jezu!**

**118 – Nazywa się pan Jezu, trzeci? – zachichotał Garillao, wyraźnie pod wrażeniem.**

**–Ka-nap-ki! – powiedział dobitnie Bert. – Gdzieś tu powinny być kanapki dla nocnej zmiany – dla mnie i dla ciebie. Widziałeś je?**

**Garillao nie miał wyrazu twarzy człowieka, który wiedziałby, gdzie może leżeć pudełko z kanapkami. Nie wyglądało nawet na to, by wiedział, co to takiego: kanapki. Bert przerzucił się więc na łamaną angielszczyznę – po raz pierwszy od czasu, gdy jako czwarty oficer pływał wzdłuż chińskiego wybrzeża na statku tureckim z załogą z Hongkongu. I pamiętał, że wtedy myślał, iż mają problem z porozumiewaniem się...**

**–Ja szukać znaleźć plastik pudełko chleb...**

**–To pudełko, trzeci?**

**–O to chodzi – potwierdził Stamper, teraz już uspokojony.**

**Pomocnik kucharza mesy załogi Henry Manley naprawdę się tej nocy postarał. Kurczak i szynka. Zje to wszystko, gdy wybiją cztery szklanki – o drugiej nad ranem. Przynajmniej przez te dwie godziny będzie miał o czym myśleć.**

**–Będą leżeć tutaj, na stole – odezwał się Bert, kładąc pudełko na notatniku z poleceniami dla nocnej wachty.**

**Pod pudełkiem, oprócz mniej ważnych wiadomości, spoczywało polecenie drugiego mechanika Dany, dotyczące wykonania przez nocną zmianę pewnych prac przy sprzęcie przeciwpożarowym w maszynowni.**

**Trzeci mechanik Hellstrom czytał polecenia drugiego, ale z wrodzonego lenistwa nic nie zrobił zrzucając obowiązek na następną zmianę: Berta Stampera i Teofisto Garillao.**

**Stamper, który nawet nie zadał sobie trudu przeczytania poleceń, nie wiedział, że miał do wykonania jakąś zaległą robotę.**

**Marianne Norgaard rozpoczynając pracę na nocnej zmianie przy stanowisku recepcyjnym ze zdziwieniem stwierdziła, że asystent intendenta Everard wciąż jeszcze siedział nad papierami: kończył dzienne podsumowanie waluty wymienionej w kantorze.**

**–Teraz już nie powinno się wiele dziać – ziewnął Jimmy, odchylając się na krześle i przeciągając się. – Wiesz co, ponieważ to twój a pierwsza nocna wachta, przejdę się przed snem i sprawdzę, czy stewardzi nie mają jakichś problemów.**

**–Dam sobie tu radę – zapewniła go z wahaniem w głosie.**

**Hali recepcyjny jest pusty i nieposprzątanym, pomyślała ze złością. Ale w końcu był to środek nocy i nikt nie przyjdzie sprzątać aż do rana. Wielkie popielniczki były tak przepełnione, że niedopałki wysypywały się na podłogę. Ktoś zostawił pod fotelem pustą puszkę po piwie, która przesuwiała się stukając o nóżki mebla w rytm kołysania się promu na fali.**

**Usunęła puszkę; wtedy jej uwagę przykuły dźwięki, jakie rozchodziły się po statku. Hałas z nocnego klubu, a właściwie dyskoteki dobiegał aż do recepcji, mimo że szumiały wentylatory, a klub znajdował się dwa pokłady wyżej. Natomiast**

**119 z dołu, od strony „Baru Admiralskiego” doleciał śpiew. Piękny śpiew. Walijska piosenka, wykonywana z uczuciem.**

**–Wciąż się bawią – odezwał się Jimmy. – To jest właśnie zawód intendenta, kochana: sprawianie, by ludzie dobrze się bawili.**

**Uczuła nagły napływ sympatii dla Everarda. Teraz, w nocy, nie wydawał się jej już tak szorstki i wyniosły. Z całą pewnością zaś był bardzo odpowiedzialny. – To nie jest chyba piosenka wiedeńska – odezwała się z wahaniem.**

**–To chłopaki z dolin Walii – potwierdził Everard, parodiując śpiewny akcent, który jednak Duncie nic nie mówił. – Pierwszy wieczór na promie i nasz piosenkarz został uprowadzony.**

**–Ma szczęście, że to wszystko – uśmiechnęła się. – Słyszałam go rano na próbie.**

**–Chyba nie doceniasz charyzmy Herr Williiego. Parę godzin temu, gdy te stare przyki jeszcze nie były nawalone, słuchały jak zaczarowane. Śpiewał wszystko, od „Tańca ptaka” po „Conga”. Teraz wspólnie z Walijszczykami wkurza kelnerów. Aby zamknąć bar, musiałybyś go zastrzelić.**

**Młody jasnowłosy mężczyzna, najprawdopodobniej Skandynaw, zszedł z pokładu F i minął hali recepcyjny kierując się do prawoburtowego korytarza, ciągnącego się w stronę rufy, gdzie znajdowały się kabiny kierowców ciężarówek, dla których nie starczyło miejsca na pokładzie D. Marianne automatycznie uśmiechnęła się do niego, gdy przechodził obok jej stanowiska. W odpowiedzi lekko skłonił głowę. Wygląda całkiem miło, pomyślała Marianne. I jest uprzejmy. Z doświadczenia wiedziała, że kierowcy są z reguły abstynentami; rzadko ryzykowali więcej niż małe piwo. Nie wszczynali awantur, zazwyczaj nie sprawiali kłopotów.**

**–Dobranoc panu – zwołała za nim.**

**Sven Carlsson udał, że nie słyszy. Nie mógł jej powiedzieć, że nie idzie jeszcze**

spać, lecz zamierza odświeżyć się przed działaniami, w wyniku których zostanie jej... hm, jak sądził, szefem. Rany, ale się zdziwi, kiedy rozpozna go w nowej roli. Ale to dobra dziewczyna. Mądra i uprzejma. Musi ją zapamiętać. Firma potrzebuje takich pracowników...

–Teraz twoje najważniejsze zadanie to sporządzenie listy zamówień na poranną kawę i herbatę. Tu masz kwity. – Everard zdjął marynarkę z oparcia krzesła i otworzył drzwi kantorka recepcji. – Rano odbierze je ktoś z kuchni.

Zawahał się, najwyraźniej niepewny, czy może ją zostawić samą. – 1 nie denerwuj się, jeśli będziesz miała jakieś problemy, zadzwoń do mnie: wewnętrzny pięćdziesiąt jeden. Gdyby ktoś potrzebował pomocy lekarza, zawiadom mnie oraz intendenta. W razie poważnych kłopotów alarmuj, kogo tylko uznasz za stosowne; najlepiej najpierw zawiadom mostek. Numery masz w okrętowym spisie tele...

–To nie jest mój pierwszy prom, panie Everard – oznajmiła.

–Mam na imię Jimmy.

–Idź spać, Jimmy.

Gdy już sobie poszedł, Marianne zdjęła nowy mundur z mosiężnymi guzikami i powiesiła go starannie na wieszaku za drzwiami. Następnie poprawiła ofi-

120 cerskie epolety na ramionach koszuli i rozejrzała się po swoim królestwie z dumą, ale i lekkimi obawami.

Co będzie, jeśli coś jednak wydarzy się podczas jej wachty? Czterech nocnych stewardów to trochę za mało na tak wiele kabin. Nie miała pewności, czy jeśli wystąpią jakieś problemy, będzie miała jakikolwiek pożytek ze stewarda. Ato onajest teraz osobą odpowiedzialną za pasażerów. W razie ogłoszenia alarmu musiałyby ich instruować, co mają robić. Czy naprawdę miała wystarczające kwalifikacje, by dać sobie radę z poważnym zagrożeniem? Czy w ogóle ktokolwiek potrafi ją znaleźć w razie niebezpieczeństwa, zanim nie będzie za późno, aby podjąć jakąkolwiek akcję?

Dwudziestoczteroletnia Marianne Norgaard miała niestety świadomość, że niełatwo jest trafić do jej stanowiska w recepcji, znajdującego się trzy piętra nad linią wodną. Recepcja usytuowana była w śródkręciu; schodziły się tu trzy równoległe korytarze biegnące w stronę dziobu i rufy. Łączyła je gęsta sieć przejść. Na tym pokładzie znajdowały się sto czterdzieści cztery kabiny, gdzie spała większość pasażerów „Orion Venturera”. Oznaczało to, że Marianne pełniła straż w środku labiryntu korytarzy, w którym ktoś nie zaznajomiony z rozkładem pokładu D mógłby się łatwo zgubić.

Marianne była na „Orion Venturerze” nowa, ale pływała już na promach. Zadała więc

sobie trud zaznajomienia się z planem pomieszczeń i korytarzy. Wiedziała jednak, że członkowie załogi, którzy nigdy nie pływali na statkach, oraz pasażerowie nie znali rozkładu. Nie przeprowadzono żadnego próbnego alarmu, a plan rozesłano dopiero wieczorem, już na morzu. Dowództwo nie podało żadnych wskazówek, nawet dotyczących podstawowej organizacji ewakuacji, choć było publiczną tajemnicą, że członkowie załogi odpowiedzialni w razie zagrożenia za kierowanie pasażerami nadal nie orientują się w rozkładzie korytarzy.

Zanim wypłynęli, pracownicy obsługi hotelowej promu, którzy mieli pokazywać pasażerom drogę do ich kabin, długo zastanawiali się, jak dostać się na dziób lub rufę. I działo się to w pełnym oświetleniu.

Tymczasem wyszła na jaw jeszcze jedna kwestia dotycząca bezpieczeństwa – jak wydawać rozkazy członkom załogi, którzy mówią dziewięcioma różnymi językami.

Marianne wolała nie zagłębiać się w rozważaniach na temat niebezpieczeństw, które mogłyby zaistnieć podczas jej wachty. Nawet jeśli nie byłaby to sytuacja zagrażająca życiu. A gdyby na przykład zepsuły się generatory prądu i prom pogrążył się w ciemnościach? Trzeba przyznać, że to mało prawdopodobna sytuacja, ale tylko załoga znająca dobrze rozkład promu potrafiłaby zapobiec panice wśród pasażerów.

Sięgnęła do teczki z kwitami i zabrała się do pracy, której efekty właściciele i armatorzy „Orion Venturera” uważali za niezwykle ważne dla wybicia się nowej, taniej linii promowej. Cel musiał być osiągnięty za wszelką cenę, pilnowali tego naciskani przez armatora, zastraszeni starsi oficerowie.

Młodszy płatnik Norgaard zaczęła wpisywać na listę numery kabin pasażerów, którzy zamówili na rano kawę, herbatę albo sok owocowy...

121 Na grodzi nad stanowiskiem recepcji wskazówki zegara przesunęły się na siedemnaście po dwunastej czasu skandynawskiego.

Odpowiedzialne zadanie Marianne okaże się niedługo bez znaczenia. Dokładnie za dwie godziny lista sporządzona przez dyżurnego płatnika nocnej zmiany stanie się bezwartościowa.

Oprócz pracowników kuchni wśród załogi byli jeszcze tacy, którzy powinni zakończyć pracę przed północą – szczególnie ludzie z obsługi hotelowej, wyznaczeni do pracy w restauracji. Ponieważ jednak na promie brakowało rąk do roboty, nie pozwolono im jeszcze pójść spać – musieli posprzątać, uzupełnić zapasy w barach i nakryć stoły do śniadania.

Stewardzi protestowali. Doprowadziło to do gwałtownego i nieprzyjemnego incydentu. Za krzyki i wymachiwanie rękami wszyscy protestujący zostali zwolnieni z pracy przez szefa restauracji Antonio e Cunha. Szef powiadomił ich, że w Göteborgu

**zostaną wysadzeni na ląd.**

**Niektórzy natychmiast się wycofali. Byli to w większości ludzie starsi, bez szans na znalezienie pracy, a do tego obarczeni rodzinami, które zostały w Portugalii. Podpisali więc nowe kontrakty – na jeszcze gorszych warunkach niż do tej pory: na krótszy okres i za niższe wynagrodzenie.**

**Ponieważ armatorzy statków taniej bandery nie musieli liczyć się ze związkami zawodowymi, mogli pozwolić sobie na bezwzględność, jeśli ktoś z załogi zaczynał okazywać niezadowolenie – niezależnie od tego, jaką pełnił na statku funkcję.**

**Starsi oficerowie dopiero to odkryli.**

**Szesnastoletni – choć z dokumentów wynikało, że miał dziewiętnaście lat – pomocnik kuchenny Lucchetti był jednym z tych, którzy, mimo iż minęła północ, musieli dalej pracować.**

**Filippo w końcu doszedł do siebie i pokonał chorobę morską. Odkryło się to jednak kosztem trzech tac potłuczonych naczyń, a szef zaopatrzenia Uguccioni miał pełną dezaprobatę minę. Na całym statku odbywała się już zmiana wachty, a pracownicy obsługi kuchni powoli kończyli pracę i rozchodzili się do swych kabin. Lucchetti natomiast, spocony jak mysz, za karę musiał posprzątać kuchnię.**

**Ponieważ zerwał się pas transmisyjny starej, wielkiej zmywarki, nagromadziły się stosy brudnych naczyń. Miał więc roboty co najmniej do następnej zmiany wachty – będzie musiał ręcznie pozmywać wszystkie talerze!**

**Jednak pomimo choroby morskiej i bólu mięśni nienawykłych do pracy fizycznej, Filippo zapanował nad swoim niezadowoleniem. Dawny kandydat na mafiosa był dostatecznie cwany, by nie przyłączyć się do grupy niezadowolonych. Nie mógł bowiem pozwolić sobie na poddanie się kontroli szwedzkich urzędników imigracyjnych. Miał przecież patenty i książeczkę marynarską nie-**

**122 żyjącego człowieka! Przynajmniej na razie nie siedział w więzieniu. I nie leżał na Cimitero Monumentale. I nadal cieszył się swoimi klejnotami!**

**Były Picciotto di Onore Lucchetti, z rękoma umarzanymi po łokcie w wodzie z płynem do zmywania, pocieszał się myślą, że jest to cena, jaką musi zapłacić, aby stać się uczciwym człowiekiem. Nawróconym grzesznikiem, który porzucił wszelkie myśli o wendecie przeciwko bliźnim.**

**A gdyby nic się nie poprawił, to zawsze może sobie pozwolić na jeszcze jeden upadek moralny. Jeśli wówczas skrzyżują się na lądzie jego ścieżki z drogą Uguccioniego, to może jeszcze temu sukinsynowi dać niezłą nauczkę. Najlepiej w jakiejś ciemnej alei, gdzie wychowany na ulicy łobuziak czuł się jak w domu.**

**Pomocnik kuchenny Lucchetti nie pomyślał o tym, że zmywalnia znajduje się w dziobowej części pokładu B. Brudne naczynia zwożono mu na dół małą windą z kuchni usytuowanej cztery piętra wyżej. W sytuacji zagrożenia jego miejsce pracy stanie się odizolowane jak cela więzienna.**

**Jedyna droga ucieczki prowadziła przez ciąg stalowych korytarzy, których nasz marynarz, doświadczony jedynie w sprawie sfałszowanych dokumentów, w ogóle nie znał.**

**Ważne role tej nocy odegrają też czterej stewardzi, pilnujący aż do zamknięcia kilku barów na „Orion Venturerze”. Dodatkowo na nocną zmianę wyznaczono tych ludzi, którzy mieli już za sobą czterogodzinną wachtę – polecono im po prostu pracować dalej.**

**Na przykład nocnemu strażnikowi Conroyowi, czy stewardowi kabinowemu, Portugalczykowi Pinheiro Cardoso, jednemu z czterech członków obsługi hotelowej promu, zajmujących się pasażerami na pokładzie E – w jego wypadku częścią rufową na prawej burcie.**

**Trzeba przyznać, że Pinheiro nie pracował wiele tego wieczora. Większość wachty spędził na próbach założenia kamizelki ratunkowej. Usiłował dociec, jak sprawić, by nie zsuwała mu się do kolan. Łaził też po promie, aby rozeznać się w rozkładzie labiryntu korytarzy, krzyżujących się bez ładu i składu. Próbował przy tym nie pytać pasażerów o drogę. Schodził też jak tylko mógł z publicznego widoku. Chował się w niewielkim pomieszczeniu sanitarnym, gdzie trzymał w objęciach plastikowe wiaderko jeszcze czulej niż swego bliskiego przyjaciela z okrętowej piekarni, Jorge Guimaresa.**

**Dawny kelner z portugalskiego hotelu nie nadawał się do pracy nawet na stałym lądzie, a co dopiero na tej barco grandę. Nurtowały go te same problemy, co młodszego płatnika Marianne Norgaard.**

**Gdy wskazówki zegara pokazały północ, Portugalczyk opróżnił wiaderko po raz chyba pięćdziesiąty od czasu, gdy rozpoczął wachtę. Zwalił się następnie na podłogę w kącie swego prywatnego piekła i zaczął się modlić do Błogosławionej Dziewicy Marii, aby statek zatonął jak najszybciej, ponieważ nie wytrzyma już dłużej. On naprawdę nie był stworzony do takich rze...**

**123 Statek zakołysał się lekko pod wpływem większej fali i nocny steward kabinowy na pokładzie E Cardoso jeszcze mocniej przytulił się do swego plastikowego przyjaciela.**

**I jeśli to możliwe i nie sprawi ci kłopotu, O Pani – czy mogłabyś to zrobić już teraz?**

**Por favor?**

Oczywiście zakładając, że ktoś tam na górze pełni nocną wachtę. 16

Nocny obchód

Gdy władza musi wykonać swoją powinność, Policjant nie należy do szczęśliwców.

sir W. S. Gilbert (1836-1911)

Marynarz Conroy nie miał głowy, aby wyznawać jakąś religię czy modlić się. Cóż... przynajmniej jeszcze przez jakiś czas. Nagłe nawrócenie się Con-roya nastąpi za parę godzin, z dokładnością do kilku minut.

Do tej pory będzie nadal patrzył na każdego dowódcę statku jak na Boga. Pierwszy oficer to jego prawa ręka. Bosman pełni na statku rolę archanioła. Mechanicy, stewardzi oraz intendentura to zbiorowa Święta Trójca; siebie samego uważał za morskiego odpowiednika Mojżesza. Odpowiadało to szczególnie jego obowiązkom na pokładzie „Orion Venturera”; dziesięć przykazań było wpisanych w obowiązki nocnego strażnika, a tułaczce Mojżesza odpowiadała wędrówka Conroya po kilkudziesięciu korytarzach.

Analogia szwankowała nieco, gdy dochodziło do kwestii wiary w Boga jego nocnego strażnika. Mojżesz nie musiał wciskać guzików czterdziestu dwóch zegarów kontrolnych w drodze na Górę tylko po to, by udowodnić, że naprawdę tam był...

Tuż po północy Conroy zaczął się wiercić za stołem na pokładzie A w prawoburtowej mesie załogi, ustawionym tuż przy kotle z herbatą. Strząsnął popiół z papierosa ze swej wełnianej bluzy, przekrzywił białą czapkę mundurową, chwycił latarkę, krótkofalówkę i wyruszył na drugi tej nocy obchód po korytarzach promu.

125 Tym razem zaczął od góry. Pojechał windą na pokład kominowy, gdzie znajdowały się kabiny oficerów. Narobił specjalnie wiele hałasu sprawdzając, czy zamknięte jest biuro pierwszego oficera, usytuowane obok kabiny kapitana na prawej burcie pod mostkiem. Następnie wyszedł na zewnątrz.

Skulił się przed deszczem i przybierającym na sile wiatrem. Szybko przemieszczał się w kierunku rufy. Pokład oświetlały lampy, znajdujące się na tym samym poziomie co łopoczące na wietrze brezentowe pokrowce szalup ratunkowych numer jeden, trzy, pięć, siedem i dziewięć. Opuścił się po drabince na pokład G – pokład szalupowy – i wszedł do środka, tuż przy sali tanecznej... sali tanecznej, możecie w to uwierzyć? Conroy – stary marynarz pływający na statkach handlowych uważał, że sala taneczna jest równie nieprzydatna na morzu, jak dziesięcioszczeblowa drabinka i oficerowie marynarki wojennej.

Nawet nie nazywali potańcówki jak trzeba. Mówili dyskoteka. Zaokrętowali tu wszystkie nacje z wyjątkiem Francuzików, a i tak musieli małpować język za-

bojadów, by pokazać, że sąnowocześni. Nie było nawet zespołu; tylko gramofon obsługiwany przez jakiegoś gościa, który chyba dawno nie widział fryzjera, i błyskające kolorowe światełka, jakie można zobaczyć po dobrym mordobiciu w pubie albu wrzuceniu zapalanej zapałki do składu ze sztucznymi ogniami.

W „Ye Olde English Tavern”, znajdującej się dalej w kierunku rufy, było stosunkowo spokojnie. Dyżurny steward zaczął już zaciągać rolety nad imitującym dąb plastikowym konturem. W tawernie pozostało tylko kilku stewardów. Leniwie rozmawiali siedząc przy stolikach a la Tudor, ustawionych pod wyprodukowanymi trzy miesiące temu średniowiecznymi szablami i nylonowymi flagami heraldycznymi w wesołych kolorach. Niedługo smakosze, którzy do oporu chcieli wlewać w siebie bezcłowe napoje, zostaną poproszeni o przejście do baru „Ocean Runer Night Club”. Lokalu tego nie zamkną, dopóki nie padnie ostatni tancerz – była to jedyna sensowna rzecz, jaką dało się zrobić w tym barze. Mogli też – póki jeszcze trzymali się na nogach – przejść do „Baru Admiralskiego” i tam zostać do rana.

Conroy popatrzył zazdrośnie do środka i z wahaniem skinął barmanowi. Chociaż w końcu, skoro na pokładzie jest porządny brytyjski pub, w którym podają najlepszy bitter i prawdziwe jasne...

To była dopiero dobra myśl!

Conroy będzie musiał poświęcić niemal całą godzinę, by obejść statek i znaleźć się na koniec na dole. Według marynarza „Orion Venturer” przypominał budowę wielopiętrowy tort weselny – i nawet tak wyglądał. Conroy nie uważał promów, nawet dalekobieżnych, za prawdziwe statki. Ale musiał iść dalej: przez pokład szalupowy na pokład główny F, cztery piętra powyżej poziomu morza, gdzie wypisane w trzech językach, podświetlane napisy w restauracji, hallu i po obu stronach sklepu wolnocłowego i kina wskazywały punkty zbiórki w razie niebezpieczeństwa. Na tabliczkach wyrysowane były stylizowane podobizny łodzi ratunkowych w kolorach kodu stosowanego na kartach pokładowych.

126 Ich nagłe pojawienie się – tuż przed ostateczną kontrolą inspektora Agencji Bezpieczeństwa Morskiego – wywołało złośliwe komentarze wśród doświadczonych marynarzy.

–Gdy w następnym rejsie dyrekcja zacznie rozdawać karty pokładowe, powinna postarać się, żeby ich kolory pasowały do tych tabliczek – oznajmił z ironią w głosie Conroy. – Pasażerowie mogliby wówczas nawet stwierdzić, gdzie jest ich miejsce zbiórki!

Nocny stróż na wszelki wypadek pohałasował zamkniętymi na kłódkę kratami sklepiku z pamiątkami, po czym odwrócił się i zajrzał do środka sali zabaw dla dzieci – nieznośnych, głośnych stworzeń – i powlókł się posępnie przez opustoszałą



restaurację, gdzie kilku stewardów, którzy musieli jeszcze nakrywać stoły do śniadania, patrzyło na niego spode łba.

Zastanawiał się, czemu są tacy wkurzeni, nie wiedząc, co wcześniej zaszło w restauracji. Przecież na pływadle taniej bandery nie spodziewali się chyba luksusów? Tak... Portugalczycy i Hiszpanie... To nie są dobrzy marynarze. Powinni być cholernie wdzięczni losowi, że mają gdzie spać, gdy wielu porządnych brytyjskich marynarzy śpi na plaży...

Conroy nie mógł znieść facetów, szczególnie cudzoziemców, którzy nie wykonywali nałożonych na nich obowiązków z entuzjazmem.

Pół godziny po północy „Bar Admiralski”, w którym panował dyskretny półmrok, był wciąż pełen gości. Wyglądało na to, że powszechna uwaga skupiła się wokół grupy Walijczyków, zebranych przy pianinie. Nawet Conroy owi ich repertuar wydawał się zbyt ostry.

Wszystko psuł tak zwany niemiecki piosenkarz, Willy Jakośćam, który walił w klawisze z finezją dywizji panczernej w ataku. Ale Conroy nie miał czasu na...

Nucąc pod nosem, przecisnął się pomiędzy stolikami w kierunku otwartego pokładu rekreacyjnego, gdzie znajdował się basen. Była to wielka atrakcja rejsów w klimacie Florydy; teraz basen osuszono, nakryto brezentem, o który bębnił deszcz – kierownictwo zdawało sobie sprawę, że nie byłoby wielu chętnych, aby pływać w deszczową noc na promie przemierzającym Morze Północne.

Chyba że ktoś chciałby pływać w morzu... To jest możliwość, której nie powinno się odrzucać bez rozważenia. Łańcuch wydarzeń wskazywał, że kąpiel w Morzu Północnym jest niewykluczona podczas tego rejsu... Ale nie w basenie. Nie cztery piętra nad poziomem morza, gdzie na pływaka czeka rozstawiony leżak i szklanka czegoś wzmacniającego.

W kilka minut później stróż prawa „Orion Venturera” znalazł się na śródokręciu w hallu recepcji na pokładzie E – głównym pokładzie pasażerskim. Straż trzymała tam samotnie jedna intendentka.

–Ale dziecko – odezwał się Conroy posepnie. Nie uznawał kobiet na statkach. – Niemowlak, który dopiero przestał robić w pieluchy, a już nosi paski oficerskie!

127 Kręcąc z niedowierzaniem głową, tak jak w każdej sytuacji, gdy jego uprzedzenia nie znajdowały potwierdzenia w rzeczywistości, marynarz Conroy przeszedł przez hali i zaczął przeczesywać obszary zamieszkałe przez pasażerów w poszukiwaniu ognia, wody oraz innych okropności grożących na morzu.

Mimo że był stanowczo przeciwny zatrudnianiu kobiet na morzu, nie potrafił

wyobrazić sobie możliwości wybuchu paniki, co mniej doświadczona płatnik Norgaard przewidziała bez trudu. A był przecież weteranem, który niemal umie wyczuć drogę na statku niezależnie od okoliczności.

Ale Conroy, człowiek bez wyobraźni, za to doskonale zżyty z morzem, nie brał pod uwagę tego, że dzieci, osoby starsze czy nawet zwykli pasażerowie mogą czuć się zagubieni.

Nie krytkujmy Conroya za ten niebezpieczny labirynt korytarzy. Został przecież zatrudniony po to, by pełnić służbę na statku – nie on go projektował. A legiony kapitanów i oficerów, którzy pływali dawniej w niezliczonych rejsach na pokładzie „Orion Venturera”, czyż nie zdawały sobie sprawy, jak niebezpieczna może być jego konstrukcja? Czyż nie oni ponosili odpowiedzialności za zaaprobowanie planów przebudowy pomieszczeń promu przez inspektorów bezpieczeństwa?

To oni zamydlili urzędnikom oczy w sprawie kilku przejść na pokładach pasażerskich, które omijały drogę ewakuacyjną, stwarzając...

**Ślepe korytarze?**

Trzeba oddać Conroyowi sprawiedliwość, że wykonywał pracę, za którą mu płacono. Sprawdzał, co się dzieje na statku, z całą odpowiedzialnością pojawiając się na czas w punktach, gdzie ustawiono zegary kontrolne... Dobra, w porządku – może nie z całą odpowiedzialnością, za to na pewno z rozwagą: z obawy przed dowództwem.

Działo się tak, ponieważ nie wymyślił jeszcze niezawodnego sposobu, dzięki któremu wydruk systemu kontrolnego nie wykazałby, iż nie robił obchodu.

Droga w dół tortu weselnego prowadziła poprzez pokład D do jego lustrzanego odbicia – pokładu C, znajdującego się tuż nad linią wodną promu. Na piętrach tych nie było wiele korytarzy – przez całą długość promu ciągnęła się tam wielka, dwupoziomowa ładownia samochodowa. Tylko pojedyncze rzędy kabin znajdowały się po obu stronach hangaru – na obu pokładach: C i D, wciśnięte pomiędzy burty i stalowe ściany ładowni.

Conroy nie zdawał sobie wtedy sprawy – nie miał do tego żadnego powodu – że przy prawej ścianie ładowni stało dziewięć pustych kabin. To one nasunęły psychicznie choremu szwedzkiemu kierowcy Carlssonowi pewną myśl. Te najtańsze kabiny, jeszcze nie wyremontowane, były tylko w części rufowej. Reszta prawoburtowego korytarza na pokładzie C dawała dostęp do pralni, chłodni, zamrażalni kuchennych, bielizniarni, również pasażerowie mogli się wtedy dostać do swych samochodów.

Cztery klatki schodowe w nieskończenie długim korytarzu umożliwiały przejście – ście

na niższe i wyższe poziomy.

**128 Po sprawdzeniu dziobowych pomieszczeń Conroy ruszył ostatecznie w stronę drzwi do ładowni samochodowej na rufie statku, obok nie zamieszkanymi kabin. Przeszedł długą i męczącą drogę. Aby obejść oba pokłady, musiał dwukrotnie przemierzyć długość statku.**

**–Gdybym chciał objąć się, szukając kłopotów, to poszedłbym do policji – westchnął oddychając ciężko i chwycił rączkę samozamykających się stalowych drzwi, oznaczonych napisem: TYLKO DLA ZAŁOGI. Otworzył je na oścież.**

**Gdy wchodził do wielkiego pomieszczenia, uderzyło go w opaloną twarz zimne powietrze. Nie zwrócił na to uwagi. Lata na morzu sprawiły, że był odporny na zmiany temperatury. Ale teraz, z dala od zwierzchników, pokładowy policjant antzaczekał, aż drzwi zamkną się za nim samoczynnie, i zapalił wolnoctowego papierosa pod najbliższym napisem: ROKING FORBJUDEN/NO SMOKING. Musiał przecież złapać oddech!**

**Wdychając z lubością dym, powoli zaczął przeciskać się między rzędami samochodów i ciężarówek, zatrzymując się często i przyświecając latarką, gdy wydawało mu się, że widzi nie dokręcony korek wlewu paliwa lub że ładunek jest zbyt słabo zamocowany linami do pokładu. Sprawdzał wówczas napięcie liny obcasem buta.**

**Conroy nie myślał wcale o tym, że znajduje się sam w tym okropnym miejscu. Jednak komuś mniej zaznajomionemu ze statkami pokład samochodowy promu płynącego z pełną prędkością mógłby się wydać bardzo niebezpiecznym miejscem.**

**Przede wszystkim w ładowni dominują trudne do określenia dźwięki. Znajdujące się w suficie wyciągi wydają nieustanny pomruk. Łańcuchy i liny mocujące ciężarówki do specjalnych pierścieni hałasują uderzając o stalowy pokład. W rytm kołysania statku skrzypią spęzyny zawieszenia samochodów. W ogromnym pomieszczeniu wznoszący się i opadający wciąż odgłos silników okrętowych kojarzy się z biciem wielkiego, pulsującego serca. A ponieważ pokład samochodowy znajduje się tuż nad linią wodną, to można słyszeć... czuć... monstrualny protest morza niepokojonego przez statek. Morza stękającego, atakującego i rozstępującego się w końcu przed dziobem, by zamknąć się za rufą stalowego pudła.**

**Czternaście minut zajął Conroyowi obchód pokładu samochodowego; następnie zadowolony, że wszystko jest w porządku, podszedł do drzwi, którymi dostał się do ładowni. Gdy już wracał korytarzem, zaskoczony zawahał się nagle i obejrzał za siebie. Dopiero teraz do niego dotarło, że kłódka, do której tylko on miał klucz uniwersalny, nie wisiała na swoim miejscu.**

**Marynarz wściekł się. Ci pieprzeni hiszpańscy pokładowi. Pewnie przed wypłynięciem, jak tylko skończyli zabezpieczać samochody, od razu skoczyli na dół do mesy na kawałek tortilli i szklankę sangrii czy cokolwiek oni tam chleją, mimo że obowiązywał rozkaz gotowości do wyjścia z portu. Co stało się ze staromodną odpowiedzialnością? Pewnie, w ich słowniku pierwszeństwo ma słowo: mariana. Nawet gdyby stwierdzili brak kłódki, nie przyszłoby im do głowy o tym zameldować...**

**9 – Ostatni rejs 129 Conroy postanowił, że na razie nie będzie się przejmował kłódką. Może później. Nie teraz, gdy czeka na niego gorąca herbata. Usadowi się wygodnie w mesie i posiedzi, zanim nieuchronnie nadejdzie czas na następny obchód. Mruczając ciągle pod nosem coś o nieodpowiedzialności załóg statków pływających pod tanią banderą, odwrócił się i poszedł w stronę najbliższych schodów prowadzących na pokład B i dalej do swojego „biura”, czyli mesy załogi.**

**Oczywiście niesprawiedliwe było ze strony Conroya zrzucanie na kolegów z załogi odpowiedzialności za celowe działanie jednego z pasażerów. Jedną przyczyn jego złości okazały się uprzedzenia rasowe. Trzeba przy tym przyznać, że grupa załadunkowa bosmana po zakończeniu pracy przy samochodach opuściła pokład wyjściem znajdującym się dalej w stronę dziobu na lewej, a nie na prawej burcie... natomiast drzwi numer 4P, usytuowane na śródokręciu na lewej burcie, wciąż pozostawały szeroko otwarte. I nie chodziło bynajmniej o brak kłódki: zablokowały się dawno nie konserwowane prowadnice. I mimo że marynarze naprawdę zamierzali zameldować o awarii mechanikom, w końcu o tym zapomnieli w rozgardiaszu przed wypłynięciem z portu... A Conroyowi w ogóle nie było dane odkryć tego niebezpiecznego przeoczenia; nocny strażnik nie jest w stanie skontrolować każdego zakątka statku, szczególnie tak wielkiego jak „Orion Venturer”, niezależnie od tego, czy zamontowano zegary kontrolne, czy też nie.**

**Podczas następnego obchodu skontroluje lewą burtę na pokładzie C...**

**Gdy już odchodził, przypadkowo spojrzął przez na wpół otwarte drzwi do wnętrza jednej z przebudowywanych kabin... Nie miał tego dnia szczęścia do drzwi... Zbyt często natrafiał na niespodzianki.**

**Zwykle flegmatyczny Conroy aż zagwizdał zaskoczony na widok tego, co leżało na podłodze prawoburtowej kabiny numer C313.**

**Po dwóch uderzeniach dzwonu na nocnej wachcie – czyli o pierwszej nad ranem według zegara lądowego, marynarz Conroy – nieświadomy wydarzeń, które rozegrały się przed wypłynięciem, ponieważ zgodnie ze swoją filozofią schował się, aby się zanadto nie napracować – natknął się na pospiesznie przygotowany i natychmiast zapomniany magazynek, w którym jego hiszpański kolega Mada-riaga złożył sprzęt pozostawiony przez robotników na pokładzie samochodowym.**

## **Pamiętacie?**

**Chodzi o wyposażenie, które kapitan Halvorsen nakazał pierwszemu oficerowi usunąć z ładowni, zanim sam wycofał się do swej samotni. Kapitan zakładał – co było zrozumiałe, zważywszy że był na statku dowódcą – iż jego wola zostanie wykonana.**

**Był to ten sam sprzęt, który pierwszy oficer McCulloch – spieszący się, by dokończyć sporządzanie planu alarmowego – polecił usunąć również zajętemu młodszemu oficerowi. Pierwszy oficer miał bowiem zbyt mało czasu, by samemu dopilnować przeniesienia wyposażenia.**

**Sprawę uporządkowania sprzętu drugi oficer Delucci, zajęty w tym czasie załadunkiem samochodów, przekazał następnie bosmanowi Pascalowi. Chciał**

**130 go zresztą potem podczas popołudniowej wachty zapytać, co stało się z bambami, ale jego dobre chęci rozproszył hałas Morza Północnego.**

**Bosman Pascal, ostatni w łańcuchu przełożonych, bez wycucia sytuacji zlecił całą robotę niezainteresowanemu nią niespełnionemu tancerzowi, który wcale nie chciał zostać marynarzem. A marynarz zaraz potem gdzieś zniknął.**

## **Pamiętacie...?**

**Jeśli tak, to wiecie znacznie więcej niż ktokolwiek na statku. Nikt z dowódców nie zainteresował się, co stało się ostatecznie z niechcianym złodem.**

**Potencjalnie śmiertelny ładunek, przekazywany coraz niżej w łańcuchu przełożonych „Orion Venturera”, ostatecznie trafił do rąk sobowtóra Torquema-dy, który schował go przed wzrokiem inspektora bezpieczeństwa. Jego decyzji nie nadzorował żaden z oficerów.**

**Cztery ciężkie acetylenowe butle spawalnicze – każda o sile rażenia małej bomby – zostały oparte pionowo o metalową ramę górnej koi. Trzeba było przyznać, że zostały zabezpieczone – mocną liną z manili i nawet Conroy uznał, że to zgodne z dobrą praktyką morską.**

**Dwie pozostałe butle oznaczone napisem: TLEN leżały poziomo na podłodze, zaklinowane wzdłuż dolnej koi kabiny C313. Przy pierwszym spojrzeniu można było je łatwo przeoczyć. Spoczywały bowiem na nich dziesięciolitrowe puszki z farbą olejną i z pół tuzina plastikowych kontenerów z rozpuszczalnikiem.**

**Ładunku tego w żadnym wypadku nie powinno się zostawić w tym miej scu. Przepisy dotyczące przechowywania niebezpiecznych materiałów na statkach, szczególnie na statkach pasażerskich, są niezwykle rygorystyczne. Conroy nie potrafiłby zacytować odpowiednich paragrafów, ale był zupełnie pewien, że**

wstawienia potencjalnych bomb do zewnętrznych kabin pasażerskich usytuowanych na poziomie morza nie da się uznać za bezpieczną i godną pochwalenia praktykę. Był także całkiem pewny, że żaden z oficerów nie zatwierdziłby takiego pogwałcenia bezpieczeństwa.

**Znowu te cholerne zjadacze bananów!**

Trzeba przyznać, że Conroy miał teraz nie lada kłopot. Mimo swej niechęci do większej części załogi, nigdy nie był w stosunku do nich świnią. Z drugiej strony, jako nocny stróż miał obowiązek meldować o wszelkich nieprawidłowościach... A jeśli już na początku służby da się poznać jako odpowiedzialny pracownik, na pewno zwierzchnicy to zapamiętają. Co dawałoby mu punkty na wypadek, gdyby go później złapano na leserowaniu...

Sięgnął do krótkofalówki przypiętej do paska, jednak zawahał się: przyszła mu do głowy jeszcze jedna myśl. Był o tej godzinie jedynym marynarzem na służbie, któremu można by zlecić przeniesienie ładunku. Na wachcie na mostku dyżurował jeszcze ten tancerz, który nie wyglądał na zdolnego do podniesienia butelki piwa, nie wspominając o stalowej, wypełnionej gazem butli ważącej... cóż ważącej, do cholery, o niebo więcej niż on miał zamiar tej nocy podnosić!

131 Skoro już wszystko przemyślał... postanowił sobie pójść. Po tej stronie ładowni na pokładzie C od dziobu do rufy musi znajdować się ze trzydzieści różnych pomieszczeń. Nie może przecież sprawdzić wszystkich i zaglądać do każdej pustej kabiny! A zresztą, za godzinę albo dwie zagonią do pracy poranną zmianę, a do tego czasu nic się nie stanie...

Upłynęła godzina i siedemnaście minut nocnej wachty, gdy marynarz umocował krótkofalówkę u pasa. Następnie przymknął drzwi kabiny C313, zostawiając szparę na tyle szeroką, by móc końcami palców przesunąć wewnętrzną zasuwkę. Nie był w żaden sposób nieodpowiedzialny – nic podobnego. Ale cały ten kram... Lepiej zostawić szparę, by umożliwić cyrkulację powietrza, niż całkiem zamknąć drzwi.

Nocny stróż Conroy mógł dokładnie przez sześćdziesiąt minut palić wolnocłowe papierosy w mesie, zanim otrzymał dość dziwne wezwanie z mostka od drugiego oficera Delucciego. Wachta nocna

**Od pierwszej nad ranem do...?**

W godzinę po północy około stu sześćdziesięciu pasażerów wciąż jeszcze nie spało i znajdowało się głównie w „Barze Admiralskim”, gdzie dawny żołnierz Morgan Evans i jego koledzy z chóru dawali koncert wspólnie

**z niezniszczalnym Williem Tische. Część gości wirowała natomiast w rytm bardziej szalonej muzyki w „Ocean Runner Night Club” na pokładzie szalupowym.**

**Istniały jednak wyjątki. Niektórzy szukali samotności, kilka osób pragnęło towarzystwa innego człowieka, niepewnie czując się na morzu. Paru pasażerów natomiast zajmowało się czynnościami, których nie da się nazwać godnymi naśladowania.**

**Pozostali pasażerowie – było ich około trzystu pięćdziesięciu, w tym ludzie starsi, cierpiący na chorobę morską, niepełnosprawni oraz dzieci, czyli osoby z definicji wymagające pomocy – znajdowali się w swoich kabinach na pokładzie E.**

**Kilku leżało wsłuchując się w obce dźwięki. Niektórzy drzemali: budzili się co chwila i przewracali z boku na bok, zbyt podekscytowani perspektywą niedługoego wejścia do portu, ponadto nie mogli się przyzwyczać do ruchów statku. Wielu spało kamiennym snem.**

**Nikt nie dostanie rano kawy ani herbaty. Wielu z tych, którzy mocno zasnęli, nigdy się nie obudzi.**

**Lusiti satis, edisti satis atque bibisti. Tempus abire tibi est...**

**Dosyć się bawiliście, dosyć zjedliście i wypiliście. Teraz czas, abyście odeszli...**

**Horacy (65-8 p. n. e.)**

**Na godzinę przed katastrofą**

**Charlie Peri era nie mógł się zmusić, by zasnąć. Pewnie, że był zmęczony – miał w końcu siedemdziesiąt lat i jeśli nie liczyć krótkiej sjesty późnym popołudniem, był na nogach Bóg tylko wie od której godziny poprzedniego dnia... chyba od poprzedniego dnia rano. Wiedział, że jest już pierwsza nad ranem i że za kilka godzin thompsownicy zostaną obudzeni i poproszeni o opuszczenie kabin... zewnętrznych kabin de luxe – czy możecie to sobie wyobrazić? Z oknami... a potem znowu będą musieli wejść do tego niewygodnego autokaru stojącego na pokładzie samochodowym i jechać do Gotham Cit... nie – Góteborga! Teraz czas na Góteborg w Szwecji, w Europie.**

**Charlie leżał jeszcze przez kilka minut, czując jak statek kołysze się na fali, tak samo niespokojny jak on sam. Pływanie po morzu teraz, po pięćdziesięciu latach, wydawało się obce. Choć nadal przywodziło na myśl pewne wspomnienia. Wyobraźnia podsuwała mu czarne myśli – czarne jak ciemność panująca w kabinie. Tylko w progu pod drzwiami przeświecała smuga światła z korytarza wiodącego do przodu w stronę recepcji... a może recepcja znajdowała się z tyłu? Do cholery, nie potrafił określić, w którym kierunku jest dziób, a w którym rufa tego pływającego miasta. Wiedział tylko, że zostali ulokowani gdzieś w rufowej części promu na pokładzie E... na prawej burcie. Trzy poziomy nad linią wodną, pomyślał.**

**134 Szpara pod drzwiami wpuszczała nie tylko światło, ale i dźwięki, przebijające się poprzez pomruk silników i syk powietrza wydostającego się z klimatyzatorów. Były to odgłosy kroków ludzi powracających do swoich klitek. Niektórzy z nich zachowywali się hałaśliwie. Przekrzykiwali się i śmiali na cały głos, trzaskali drzwiami. Nie obchodzili ich ci współpasażerowie, którzy usiłowali zasnąć.**

**Starzejesz się, Charlie Peri era, pomyślał mrugając oczami. Robisz się zgorzkniały, nerwowy i cholernie nietolerancyjny.**

**Czyżby? A Zach Goss i Polly Lou oraz cały ten bałagan z czarnym kucharzem? Od tamtego czasu nie zamienił z Zachem ani jednego słowa, tak jak pozostali. Nikt nie stanął po stronie Zacha, choć Charlie zauważył, że kilku z jego kolegów – a także ich żony – starało się powstrzymać przed okazaniem Gossowi otwartej dezaprobaty.**



**Incydent pozostawił po sobie niesmak, stwarzając podział w grupie po raz pierwszy od czasu, gdy spotkali się na lotnisku Kennedy'ego przed wyjazdem.**

**Nawet dzisiejsza specjalna uroczysta kolacja okazała się niewypałem. Och, menu było znakomite, większość milczkiem zjadało to, co im podano. Sytuacja była niezręczna. Rozmowa rwała się, uczestnicy wycieczki nie patrzyli sobie w oczy. Jedyne Zach i Polly Lou zachowywali się jak zawsze: byli hałaśliwi, jakby nic się nie stało.**

**Charlie leżąc na koi czuł niemal ulgę, że ostatecznie mechanik porucznik O'Kane nie dzielił ich zakłopotania. Zostało mu to oszczędzone. Nigdy nie dowie się, jak głęboką, choć skrytą urazę czuli do niego niektórzy z młodych marynarzy, choć tak się o nich troszczył... Charlie zaczął się zastanawiać na temat, którego żaden człowiek nie powinien roztrząsać. Czy motorzysta pierwszej klasy Zachary Goss z US Navy zatrasnął wodoszczelne drzwi tuż przed twarzą rannego kolegi, ponieważ czuł bezgraniczne przerażenie – czy też zrobił to celowo, z zimną krwią, ponieważ człowiek, któremu odebrał ostatnią nadzieję, był Murzynem...?**

**Statek wspiął się na falę większą od innych i torba Margrite z przyborami toaletowymi spadła z półki pod lustrem.**

**–Zapomniałeś już, co to takiego morze, Periera – wymruczał do siebie Charlie, coraz bardziej niespokojny. – Nie jesteś nawet w stanie porządnie zabezpieczyć rzeczy na rejs, ty stary głupcze.**

**–Kochanie...? Jesteś tam, kochanie? – usłyszał niespokojny szept Margrite. Charlie Periera porzucił myśl o spaniu, stanął na podłodze, szukając szortów i skarpetek.**

**–Spokojnie, najdroższa. To tylko fala. Mówi się, że co siódma jest zawsze większa od innych – dużo większa. Nie przejmuj się i śpij dalej.**

**Zapaliła lampkę do czytania, usiłując skoncentrować myśli. Spostrzegła, że Charlie skacze na jednej nodze zakładając skarpetkę. Wokół podświetlonej od tyłu głowy Margrite pojawiła się poświata, a w srebrnych włosach zamigotały złote nitki.**

**–Czy była już pobudka, Charlie? Która to godzina?**

**135 – Po pierwszej. Nie mogę zasnąć. Idę na górę i napiję się lemoniady albo czekolady... Zaraz wracam. Wezmę klucz i sam otworzę sobie drzwi. Zgaś to światło i idź spać, kochanie.**

**–Mogę iść z tobą. Jeśli chcesz, mogę ci towarzyszyć, Charlie.**

**Założył przez głowę bluzę, wsunął nogi w buty, do kieszeni wrzucił trochę drobnych oraz klucz do kabiny z tabliczką z wypisanym numerem. Pochylił się, by zgasić jej**

światło. Poduszka Margrite pachniała słodko perfumami; poczuł wzruszenie na myśl, że udało im się przejść razem przez życie w tak niebezpiecznych czasach.

–Nie trzeba. Nie musisz się o mnie martwić, kobieto.

Wyciągnęła rękę do góry i ucisnęła jego dłoń. Próbował nie myśleć o tym, jak kruche i słabe sajej palce.

–Nie siedź długo, Charlie – odezwała się.

Gdy otworzył drzwi, jarzeniówki z korytarza rzuciły na łóżka w kabinie snop światła, który wyglądał jak światło księżyca. Margrite wciąż leżała oparta na łokciu i patrzyła na niego. Jej poza, sposób, w jaki z ramienia żony zsunęła się nocna koszula sprawiły, że dawny motorzysta drugiej klasy Charlie Periera w jednej chwili uczuł przyływ męskości, jakiego nie doznał od trzydziestu lat.

Nie potrafił zrozumieć, co go do tego skłoniło. Nigdy nie był szczególnie żarliwym kochankiem. Ale teraz, Charlie kierowany jakimś impulsem, wszedł z powrotem do kabiny i pocałował ją we wół otwarte ze zdumienia usta.

–Zamknij te śliczne oczy i prześpij się trochę, Margrite Periera, albo zabraknie ci siły, by obściskiwać tych wszystkich blondwłosych Szwedów, którzy ustawiają się do ciebie w kolejce, gdy będziemy jeździć po Gotham City.

–Kocham cię, Charlie.

–Nie ogłupisz mnie, kobieto – odparł Charlie z zawziętością w głosie. – Założę się, że mówisz tak do każdego starego wilka morskiego, z którym jesteś w łóżku.

Gdy zamykał drzwi, wciąż na niego patrzyła. I wciąż wyglądała tak samo pięknie jak w dniu, kiedy się spotkali po raz pierwszy.

Sprawdził klamkę upewniając się, czy zaskoczyła automatyczna zasuwka blokująca zamek. Nie chciał, by ktoś przez pomyłkę – lub co gorsza celowo – niepokoił Margrite. Ona zaś mogła otworzyć w razie potrzeby od środka. Przez chwilę Charlie niepewnie rozglądał się po korytarzu między rzędami identycznych drzwi do kabin. Wszystkie były zamknięte i ciągnęły się – wydawałoby się – w nieskończoność.

Zastanowił się patrząc na uczepioną do klucza tabliczkę z numerem kabiny – E326. Mosiężne cyferki na kabinie po jego lewej to trzy dwa cztery... a on wiedział już, że jego kabina znajdowała się na prawej burcie na rufie promu... Charlie zadowolony, że zachował jeszcze orientację prawdziwego wilka morskiego, odwrócił się i poszedł w kierunku, gdzie – jak przypuszczał – znajdował się dziób statku. Nie czuł się dobrze w korytarzu, który prowadził gdzieś nie wiadomo gdzie. Ale po kilku krokach zaczął przyzwyczajać się do atmosfery

**136 statku i kołysania, jakby nie minęło pięćdziesiąt lat od czasu jego ostatniego rejsu.**

**Miła młoda kobieta siedziała za biurkiem recepcji w przestronnym hallu, zajmującym całą szerokość promu. Na ramionach jej białej koszuli widniały dystynkcje oficera. Gdy nadchodził, uniosła głowę, spojrzała na niego z uwagą i uśmiechnęła się.**

**–Mama nie powinna pozwalać pani pozostawać tu o tak późnej porze, młoda damo – odezwał się Charlie. Był w znakomitym nastroju i mówił z silnym amerykańskim akcentem.**

**Płatniczka roześmiała się.**

**–Taka samotna w środku nocy! To cena, jaką dziewczyna musi płacić za chęć wyrwania się w szeroki świat, proszę pana... Mogę w czymś panu pomóc?**

**Wyglądało na to, że nie jest Brytyjką. Miała lekki akcent północnoeuropejski – tyle Charlie był w stanie stwierdzić. Ale przynajmniej potrafiła mówić po angielsku – nie tak jak większość członków załogi i stewardów, których miał okazję usłyszeć... Gdzieś z góry dochodziły dźwięki piosenki, i to – trzeba przyznać – diabelnie równo śpiewanej przez wiele głosów.**

**–Obudziłem się z językiem wyschniętym na wiór. Mogłaby pani wskazać mi drogę do najbliższego baru?**

**–Wciąż otwarty jest „Bar Admiralski” na pokładzie F, proszę pana. Proszę iść tymi schodami na górę. To piętro wyżej, potem w stronę rufy, minie pan sklep wolnocłowy i stoisko z pamiątkami i...**

**–Jeśli to tam, skąd dochodzi muzyka – odezwał się sucho Charlie – nawet niewidomy nie miałby kłopotów, aby trafić w to miejsce.**

**–Podróżuj e z nami do Göteborga chór – powiedziała przepaszająco dziewczyna. – Pewnie ignorują wszelkie prośby swego szefa, żeby zakończyć ten koncert.**

**Ani Periera, ani płatnik Marianne Norgaard nie zauważyli świeżo ogolonego młodego mężczyzny – tego o miłej aparycji, któremu Marianne mówiła wcześniej dobranoc. Wyłonił się z prawoburtowego dziobowego korytarza służbowego i szybko przeszedł skrajem hallu w stronę rufy. Carlsson, wciąż nie zauważony, zaczął schodzić klatką schodową prowadzącą na niższe pokłady.**

**Było to dość dziwne. Co facet ulokowany w dziobie na pokładzie E miał do roboty w prawie nie zamieszkaną część rufowej pokładu D? A tym bardziej po co miałby schodzić jeszcze niżej, na całkowicie opuszczony i nie wykończony pokład C?**

Równie bez sensu wydawała się próba dostania się do ładowni samochodowej – była przecież zamknięta na kłódkę.

Nocny strażnik Conroy przecież upewniłby się o tym przed pójściem na herbatkę do mesy załogi.

Heikki wydawało się, że wieki całe upłynęły, zanim jej matka w końcu usnęła, w czym pomogła jej tabletką usypiająca. Było już po pierwszej nad ranem,

137 gdy dziewczynka wstrzymując oddech wymknęła się z kabiny. Przemarznięta i przemoczona do suchej nitki, kulila się teraz w schowku na kamizelki ratunkowe wysoko, na zupełnie opuszczonym pokładzie szalupowym „Orion Venture-ra”. Przed sobą w wyciągniętych rękach trzymała lalkę przedstawiającą niemowlę, skradzioną wcześniej w sklepiku z pamiątkami.

Choć była niespokojna, czuła że ogarniają euforia. Podjęła ryzyko nie mniejsze niż większość bohaterów powieści, w których tak się rozczytywała, wślizgując się do tego schowka na samej górze statku, gdzie nieustanny porywisty wiatr od dziobu szamotał brezentowymi pokrowcami szalup i miotał wielkimi kroplami deszczu po całym pokładzie. Wielki, podświetlony komin promu zataczał tymczasem po czarnym, zachmurzonym niebie powolne łuki. Było to wystarczająco straszne i samotne miejsce, by poddać próbie odwagę nawet dorosłego człowieka nie obytego z morzem. Ale Heikki tylko zacisnęła zęby przekonana, że prawdziwie melodramatyczne chwile muszą mieć miejsce w odpowiedniej atmosferze.

Przynajmniej nie było błyskawic. Wtedy dopiero by się bała. Ale brak tego prawdziwie gotyckiego elementu dramatu napawał ją lekkim niepokojem. W większości powieści, jakie czytała, błyskawice niemal zawsze zwiastowały pomyślnie zakończenie... mrozące krew w żyłach błyski... dźwięki przypominające drące się prześcieradło... oświetlone korony drzew rysujące się na tle nieba jak drapieżne stwory gotowe pożreć człowieka... a po tym wszystkim nadchodziło najbardziej przerażające doświadczenie: ogłuszające grzmoty.

Biedna roztrzęsiona Heikki. Biedna, pozbawiona złudzeń, ciężarna, zrozpaczona Heikki.

Statek zakołysał się ciężko i Morze Północne cofnęło się plując wściekle słoną wodą. Heikki z odrazą popatrzyła na różową lalkę. Plastikowy cherubin gapił się wielkimi nieruchomymi oczami; usta zabawki były lekko rozchylone w ledwo skrywanym szyderczym uśmiechu... Siedziała tu w zimnie i ciemnościach, podczas gdy fałszywy humanoid, który się z niej wyśmiewał, kąpał się w świetle lamp pokładowych – było to zdecydowane przypomnienie rosnącego w niej od miesięcy nowego życia, które sprawiło, że czuła się teraz tak nieszczęśliwa.

**Ale ten kawałek plastiku nie miał sprytu. Był zbyt głupi, by zdać sobie sprawę, że Heikki dobrze się przygotowała. Nie wiedział, że do tej walki dusz wybrał niewłaściwą dziewczynę.**

**–Mam dla ciebie niespodziankę, która zmaże z twojej dziecinnej twarzyczki ten uśmieszek, lalczko – wyszeptala Nico... Nie, to nie była Nicole! Miała piętnaście lat i nazywała się Heikki Niskanen, mieszkała w Finlandii, a Nicole nie istniała... choć taka komplikacja dawała Heikki wspaniałe możliwości. Dziewczyna wmówiła sobie wreszcie, że jest pokrewną duszą Nicole, kobietą o buntowniczym usposobieniu, i że bez trudu może zaznać tych samych przygód co jej bohaterka. Gdyby tylko jej ojciec był romantycznym francuskim kolonialnym plantatorem na Haiti, a nie nudnym starym dyrektorem banku w Jy-vaskyli...**

**138 Po obiedzie, gdy mama poszła spać, Heikki ponownie przewertowała książkę. Nauczyła się na pamięć wielu strasznie potężnych zaklęć voodoo-voudon. Mogły okazać się przydatne, choć właściwie odnosiły się do rytuału wyciągania zmarłych z grobów i wykorzystywania ich jako victimes du sacrifice. Szczególnie partie opisujące praktyki voudon, kiedy to Nicole została porwana przez wil-kołaki znane jako lous garous, zanim nieprawdopodobnie śmiały Tug Rockin-gham przybył galopem, by wyrwać ukochaną z paszczy losu gorszego niż ŚMIERĆ...! Boże – to naprawdę bardzo pogmatwane.**

**Ale Heikki przeczytała wystarczająco dużo, by mieć pewność, że może złapać wrogiego baka, który krąży wokół zmarłego, i kazać mu, aby wykonywał wszystkie polecenia... coś jak pochwycenie ti-bon-ange, zanim opuści ciało, pomyślała ze śmiertelną powagą. Ta część duszy jest najbardziej podatna na czary i jeśli przez dziewięć dni i dziewięć nocy pozostanie spokojna, powróci do słonecznych przestrzeni, skąd czerpie swą kosmiczną energię.**

**... a może był to gros-bon-angel W każdym razie lalka, choć plastikowa, a nie z krwi i kości, może chyba zastępować właściwe corps cadavrel Cóż... przecież nie można uznać, że zabawka jest żywa, prawda? A z pewnością była pełna zła – sztuczne dziecko, które już zdradziło, jaki jad w nim tkwi, gdy wezwało Heikki, by pozbyła się płodu obiecując, że zastąpi jej nienarodzone dziecko.**

**Lalka nie zdawała sobie sprawy, że ma odegrać najważniejszą rolę w akcie pozbywania się dziecka. To wszystko.**

**Prostując się Heikki poczuła na twarzy pełną siłę wiatru. Z kieszeni dzinsów wyciągnęła nóż do krojenia mięsa. Miała poczucie winy, że ukradła go z restauracji; było to już jej drugie przestępstwo popełnione tego dnia. Zapewne poczułaby się dużo lepiej, gdyby wiedziała, że nie ona jedna „pożyczyła” sobie coś ze stołu. Inni pasażerowie – pomimo sokołego oka szefa restauracji Antonio e Cunha – także wzięli trochę sztuczków w charakterze pamiątek z tej pierwszej i, jak wszystko wskazuje,**

ostatniej kolacji na pokładzie „Orion Ven-turera”.

Choć ludzie odpowiedzialni za dalsze losy statku nie czuli konieczności zabierania pamiątek. Ten rejs na pewno wryje im się w pamięć.

W każdym razie... Heikki ostrożnie ułożyła nóż ostrzem do góry, dotykając czubkiem pępka zabawki, po czym nerwowo chrząknęła i uniosła lalkę ku niebu.

–O Wielki Ginenie, Thou kosmiczna wspólnota Dusz Przodków, wysłuchaj mego błagania. Poprzez moc Cochon Gris i Voudon... poprzez wielkie tajemnice Bouga Toad... poprzez jad tarantuli i stonogi i... i...

Jej głos urwał się, gdy do schowka wpadł nagle poryw wiatru, potargał jej długie, mokre włosy i przykleił je do zamkniętych oczu dziewczynki... łaskocząc i tak skostniałe od zimna policzki. Ponad nią gwałtowny podmuch z furią zaatakował brezentową pokrywę prawoburtowej szalupy numer pięć, szarpiąc tak mocno, że materiał strzelał jak karabin maszynowy... Heikki nacisnęła mocniej nożem.

–... i truciznę ryb i zapach siarki, i... i Świetlistą Drogę Ouanga, ofiarowuję tę zombie jako sacrifice...

139 Nie mogła wbić noża! Ostrze nie chciało przeciąć plastiku w kształcie niemowlęcia! Heikki napała mocniej. Zaczęła szlochać z rozpacz.

–... i wchłoń Thee, aby zawiądnął Tym, Które Rośnie We Mnie i... i aby ono przestało na zawsze istnieć!

Horror nad horrorami...! Trzęsący się nóż z coraz większą siłą napierał na pusty w środku plastik i różowa figurka zaczęła ulegać deformacji. Zgięła się w ręku Heikki na pół; niemowlęca główka przekrzywiła się w groteskowym błaganiu, a oczy Kupidyna patrzyły na nią wstrząśnięte.

–Proszę, laleczko? – Heikki zaczęła płakać. – Proszę, umrzyj...! – 1 w tym momencie wydarzyła się najbardziej przerażająca rzecz.

Lalka otworzyła pąsowe usta i krzyknęła, tak głośno i przenikliwie, jak potępiona dusza lecąca w otchłań.

A przynajmniej tak przenikliwie, jak tylko oszalała nastolatka, ogarnięta całkowicie chorymi fantazjami mogłaby wyobrazić sobie, że krzyczą potępione dusze.

Oczywiście wytłumaczenie tego wypadku jest bardzo proste. Nieziemski świst został wywołany przez wiatr przeciskający się przez pokrętki stalowych lin podtrzymujących szalupy ratunkowe. Krzyk ucichł dokładnie w chwili, gdy Heikki ostatecznie udało się przebić nożem plastikową kukłę jej zastępczego corps ca-

**davre, ale był to czysty przypadek.**

**Prawdopodobnie taki sam przypadek jak to, że haar – również wywoływany przez przyczyny naturalne, któremu jednakże przypisywano ponadnaturalną moc – pojawił się dokładnie w chwili, gdy po wyjściu z portu kapitan Halvorsen wydał rozkaz: Cała naprzód.**

**Heikki trzęsąc się piłowała lalkę zagłębionym w plastiku nożem. – Przykro mi, lalczko – szeptała raz po raz. – Tak bardzo cię przepraszam.**

**Nie wiedziała, co zrobić z pociętą kukłą. W Nicole z plantacji niewiele było na ten temat. Zrobiło jej się strasznie zimno. Tymczasem lalka nadal wyglądała jak tania plastikowa zabawka.**

**Zaraz, zaraz: gros-bon-ange... I A może chodziło o ti-bon-ange... I Jak to było, Nicole... Nie! Heikki Niskanen z Jyvaskyli... odciąć rączki i nóżki, potem główkę, następnie zebrać je do kupy i czołgając się nerwowo do krawędzi klifu, wyrzucić daleko w ciemność.**

**Pamiętała, że baron Cimetiere wrzucił do grobu zombie trzy monety pensowe i wlał trochę rumu przygotowując to miejsce na przybycie Nicole. A potem nastąpił ostateczny rytuał: walenie w grób kijem z kalabasy. I wtedy z ukrycia wyskoczył Tug i ścigany przez loup garou uciekł przez cmentarną bramę, trzymając ukochaną w muskularnych, opalonych ramionach...**

**Ale nie da się walić kijem w Morze Północne z wysokości pokładu szalupowego – nawet jeśli ma się pod ręką kij z drewna kalabasowego. A ona teraz była zmęczona. Bardzo zmęczona, przemoczona i zmarznięta. Nie mogła powstrzymać szczękania zębami...**

**Piętnastoletnia Heikki Niskanen zwalczyła w sobie chęć, by zejść pod pokład i wysiłkiem woli zmusiła się do pozostania na miejscu. Przymknęła oczy.**

**140 Była pierwszą pasażerką „Orion Venturera”, która doświadczyła, jakie warunki panują tej nocy na morzu.**

**Miała nadzieję, że niedługo zaczną działać czary voodoo. Mogłaby wtedy... tak, pozbyć się swoich zmartwień i znowu być szczęśliwa. Mogłaby wrócić do maleńkiej kabinki, którą dzieliła z mamą...**

**Była za dziesięć druga nad ranem.**

**Nicole... nie – Heikki!... będzie czekać tylko dwadzieścia siedem minut, zanim coś się stanie.**

**Na odkrytym pokładzie szalupowym było pięć stopni powyżej zera i wiał zimny wiatr. Natomiast w „Ocean Runner Night Club” panował upał.**

**Grace Miles – zachęcona przez Michaela – wypita o jeden dzin z tonikiem za dużo. Zbyt mało, by się upić, ale wystarczająco wiele, by się odprężyć i przestać co pięć minut spoglądać na zegarek, martwiąc się, co robią dzieci, czy Lucy nie obudziła się czasem i nie chce iść do łazienki... albo czy nie obudziła się i nie ma zamiaru zaprowadzić Teddy’ego do łazienki?**

**Kiedy wychodzili z kabiny, William poruszył się nieznacznie. Nie protestował, gdy całowali go na dobranoc... czy naprawdę upłynęły od tego czasu trzy godziny?... Grace powtórzyła, że mamusia i tatuś wyjdą tylko na korytarz i będą zaglądać do nich co kilka minut.**

**–Wytrzymam nocną wachtę. Upewnijcie się, czy marynarze nie stchórzą podczas refowania topsli – zapewnił ich William, łypiąc okiem na siostrę i morskiego misia Teddy’ego, ulokowanych w sąsiedniej dolnej koi... a potem natychmiast zasnął, zmęczony całodziennym podnieceniem.**

**Grace także czuła się wyczerpana, szczególnie po kłótni z Michaeliem. Jej nastroju bynajmniej nie poprawił fakt, że musieli dreptać daleko, by dostać coś do jedzenia. Ożywiła się dopiero, gdy znaleźli siew „Ye Olde English Tavern”. Stwierdziła nawet, że z niecierpliwością czeka na swój talerz chili, i uspokoiła się nieco zauważywszy, że Michael boi się o pozostawione samotnie dzieci tak samo jak ona... i to tak bardzo, że bez wielkiego entuzjazmu zajął siękornwalij-skim pasztetem – nawet zostawił pół talerza, by jak najszybciej sprawdzić, co dzieje się z Williamem i Lucy.**

**–Chcesz ukoronować wieczór dzinem z tonikiem? – zapytał później, zauważywszy, że wypita już swoje piwo.**

**–Lepiej nie. Lepiej zejźmy już na dół.**

**–Ty też jesteś na wakacjach, pamiętasz? Baw się... albo to raczej ja cię będę bawił.**

**Michael potrafił być taki troskliwy, gdy tego chciał. Rzadko sami wychodzili gdzieś z domu – nie mieli rodziny, która mieszkałaby w pobliżu, a Grace nigdy nie zaufała by płatnej opiekunce do dzieci. Może później, gdy Lucy podrośnie trochę.**

**Zawahała się patrząc, jak inni pasażerowie rozmawiają gestykulując przy barze. Chłonęła tę atmosferę. To był inny świat. W nocy na promie panował bardzo**

**141 podniecający nastrój: statek wyglądał na solidny, a jednak kołysał się – ale nie wydawało się to nieprzyjemne – co tylko wzmagало uczucie, że przeżywa przygodę. Z pewnością wszystkie te uprzedzenia, które miała do morskich podróży, wzmocnione jeszcze okropnymi telewizyjnymi doniesieniami o katastrofie „Herald of Free**



**Enterprise”, już się w niej wypaliły.**

**–Co z...?**

**–Dobra, skoczę znowu na dół. – Uniósł się pospiesznie z miejsca. – Zaczekaj i odpręż się, kochanie.**

**Wrócił w dziesięć minut później, przeciskając się ostrożnie przez gęsty jeszcze tłum. W dłoniach trzymał dwie wysokie szklanki.**

**–Wolnocłowe. Wziąłem ci podwójny.**

**–Michael!**

**–Nie martw się. Naprawdę. Śpią jak... jak dzieci. Chyba tylko trzęsienie ziemi mogłoby je obudzić. Ana Morzu Północnym nie zdarza się to często. – Pochylił się ku niej i ujął dłoń żony. – Przestań się zamartwiać. A teraz... za nas?**

**To było około jedenastej. Protestując coraz słabiej wlała w siebie jeszcze trzy drinki... a może cztery?... zanim – dobrze już po północy – barman zaczął zasuwac rolety.**

**U wejścia pojawił się wówczas opalony na brąz mężczyzna, ubrany w białą czapkę i ciemnoniebieską bluzę; do pasa przypiętą miał krótkofalówkę. Stał w progu i krytycznym spojrzeniem omiótł wnętrze. Wyglądał bardzo profesjonalnie – z pewnością był to okrętowy stróż prawa. Jeszcze bardziej rozluźniła się czując, że ich bezpieczeństwo znajduje się w dobrych rękach.**

**Gdy wstawała, prom musiał napotkać falę większą od poprzednich, ponieważ zatoczyła się lekko i zachichotała.**

**–Uuuups!**

**–Znowu się upiłaś – uśmiechnął się Michael.**

**–Jestem tylko... szczęśliwa – zaśmiała się Grace. Jeszcze godzinę lub dwie temu nie sądziłaby, że to możliwe. – Strasznie się cieszę, kochanie. Trochę się odprężyłam.**

**–Nie musimy jeszcze iść spać. Chyba że jesteś bardzo zmęczona. Tu obok jest nocny klub czynny całą noc i... – Spojrzał na zegarek; wyglądał na absolutnie trzeźwego. – 1 jest dopiero za kwadrans druga.**

**Nagle Grace Miles nabrała ochoty na tańce. Chciała poczuć na swych ramionach dłoń Michaela, nawet jeśli miałyby to nastąpić w mało romantycznej atmosferze**

dyskoteki. Bardzo ważne było przekroczenie tej pustyni, która zaczynała ich rozdzielać – znacznie ważniejsze niż dodatkowa godzina snu. Przecież podczas wakacji mało będą mieli okazji, aby zostać we dwoje. I może nie przytrafić im się już taki luksus: świadomość, że dzieci są bezpieczne i ktoś się nimi opiekuje – na przykład ten miły, niski portugalski steward. Poza tym William był już na tyle duży i mądry, by zdawać sobie sprawę, że niedługo wróca. Da sobie na pewno radę, nawet gdyby Lucy się obudziła.

Jeszcze pół godzinki na pewno nie spowoduje katastrofy.

–Dobrze. Parę minut w klubie obok. Ale nie będę już piła.

142 Ujęła dłoń Michaela i nieco chwiejnym krokiem – nie trzeba wspominać, że to z powodu kołysania promu – wyszła z „Ye Olde English Tavern”.

O drugiej nad ranem nie zważała już na to, czy pora iść spać, czy nie. Tryskała energią i humorem.

–Ale ostrzegam cię, kochanie, rano będziemy nieżywi – powiedziała proroczo Grace.  
18

Wolni od wszelakiego znaczenia,

dobrego czy złego,

Krótko mówiąc, w bohaterski sposób szaleni.

John Dryden (1631-1700)

Siedemnaście minut przed katastrofą

Była druga nad ranem. Tylko minuty dzieliły Carlssona od czasu kiedy, zostanie bohaterem.

Przynajmniej takie miał intencje. Naprawdę wierzył, że niebawem zaspokoi swe ambicje. Zajmie należne mu miejsce w środkach masowego przekazu na całym świecie, skromnie potwierdzając dozągoną wdzięczność jednych i podziw milionów.

Ale tak naprawdę tylko minuty dzieliły go od śmierci. Straszliwej śmierci. I to w nieskończeniu lepszym towarzystwie, niż na to zasługiwał, choć oczywiście nie wyobrażał sobie ani przez chwilę, że działania, które miał zaraz podjąć, mogą doprowadzić do tak straszliwych wydarzeń. Och, do diabła... przecież nie był aż takim wariatem!

A przynajmniej nie zdawał sobie z tego sprawy.

**I dlatego w połowie nocnej wachty, pośrodku Skaggeraku, kierowca ciężarówki Sven Carlsson – zamiast robić to, co każdy prawdziwy wariat robiłby w takiej sytuacji, czyli wycofać się z opuszczonego pokładu C i powłóczyć się po statku – przygotowywał się do podłożenia ognia na „Orion Venturerze”.**

**Oczywiście zdawał sobie sprawę, że jego działania niosą pewne ryzyko. Oczywiście, że to wiedział. I dlatego właśnie – ponieważ nie był głupi – zastana-**

**144** **wiając się, jak zdobyć sławę, zadał sobie trud, aby ustalić spory margines bezpieczeństwa. I nie tylko to: opracował plan swoich działań do najmniejszego szczegółu. Wielokrotnie powtarzał w myślach, w jaki sposób – już jako sławny bohater, gdy będzie po wszystkim – rozegra tę sprawę w środkach masowego przekazu. Wiele razy krytycznie przyglądał się swemu odbiciu w lustrze – musiał przyznać, że nie bez satysfakcji – aby zdecydować, który profil miał bardziej fotogeniczny. Musiał wiedzieć, którą stroną ustawiać się do kamery. Na szczęście miał talent do szczegółowego planowania. To zdolność niezwykle cenna dla dyrektora. Nic, ale to nic nie pozostawił przypadkowi.**

**Trzeba przyznać, że za pierwszym razem zapomniał zabrać ze sobą ednorazową zapalniczkę. Kupił ją specjalnie do tej akcji. Było to denerwujące, ponieważ musiał wracać do kabiny, gdy już był gotowy prześlizgnąć się koło recepcji i zejść na odcięty dolny pokład... Ale to zrozumiałe przeoczenie. Przecież przedsiębiorcy, którzy się wybili na szczyty, nie lizali znaczków pocztowych na swój e listy. Generałowie nie liczą kul do karabinów. Piosenkarze nie piszą piosenek... Jezu, ty rozumiesz, że jestem strategiem: to ja poruszam sznurkami kukielek. I tak niedługo przydzielą mu asystenta do takich dupereli. Pomyślał, że zgodziłby się na kobietę. Blondynkę. Oczywiście ładną. Z długimi nogami...**

**Ale teraz najważniejsze było bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo każdego człowieka znajdującego się na promie. Domagało się tego jego sumienie. Bezpieczeństwo na pierwszym miejscu.**

**I tak, kiedy tylko nasz strateg Carlsson zszedł na opuszczony pokład C tuż nad linią wodną, upewnił się, gdzie ulokowano najbliższy przycisk alarmu pożarowego. Znalazł wreszcie małą oszkloną skrzynkę z maleńkim młotkiem na łańcuchu służącym do stłuczenia szyby.**

**Bezpieczeństwo przede wszystkim. Nie można pozostawić miejsca na błąd... Musi zdobyć gaśnicę. Była powieszona dalej w korytarzu. W kącie obok niej wisiał toporek strażacki i zrolowany czerwony wąż podłączony do hydrantu... przynajmniej to było w porządku.**

**Pobiegł w kierunku rafy, otworzył szklane drzwiczki, wyrwał ciężką, wypełnioną wodą gaśnicę z mocowania i postawił pod przyciskiem alarmu. Usunął nawet**

**zawleczkę z głowicy gaśnicy, przygotowując urządzenie do akcji. Aby uwolnić z pojemnika płyn gaśniczy, musiał tylko nacisnąć rączkę...**

**Bezpieczeństwo przed wszystkim. Bohaterowie nie podejmują niepotrzebnego ryzyka... Carlsson uśmiechnął się zadowolony, że udało mu się wymyślić to stwierdzenie. Jeśli są tak sprytni jak on, to nie podejmują!**

**Prawie gotowe. Teraz musiał tylko znaleźć miejsce, gdzie mógłby podłożyć ogień.**

**Oczywiście z zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa.**

**Magazyn pościelowy pomiędzy zewnętrznymi kabinami C313iC314 stanowił dla Svena Carlssona kolejny znak aprobaty Boga dla jego poczynań. Nie dość, że Wszechmocny sprawił, iż pokład był kompletnie opuszczony, to jeszcze**

**10-Ostatniorejs 145 dostarczył mu w jedno miejsce wszystko, o czym mógł marzyć początkujący podpalacz. Magazyn ze świeżo wypraną bielizną pościelową, ręcznikami... rzeczy łatwopalne, ale tu nie straci kontroli nad żywiołem.**

**Prom napotkał czołową falę i zawisł na moment nieruchomo, po czym dało się odczuć lekki wstrząs, który przeszedł przez całą długość statku. Carlsson przestraszył się. Nagle krew zaczęła mocno dudnić w jego głowie, a po grzbiecie przebiegły mu mrówki... Ruszaj się, człowieku! Ktoś może cię w każdej chwili zaskoczyć... gdzieś tu przez cały czas łazi nocny strażnik. Widział go wcześniej na pokładzie szalupowym: marynarz nosił krótkofalówkę i miał nos boksera. Wyglądał na twardziela.**

**Pospiesznie sięgnął do tylnej kieszeni dżinsów po zapalniczkę i spróbował zapalić ogień, kręcąc kółkiem. Ręce mu się trzęsły. Było to zrozumiałe. W końcu to najbardziej krytyczny moment operacji... nie ma róży bez kolców, kolego. Facet musi naprawdę wykazać się odwagą, jeśli chce stworzyć okoliczności, w których mógłby zostać uznany za bohatera.**

**Carlsson zawahał się na kilka sekund. Teraz, w krytycznej chwili, nie był już tym zdecydowanym, odważnym młodym mężczyzną. Do tej pory starał się zachowywać przede wszystkim ostrożność, nawet gdy nachodziły go najbardziej wariackie myśli... Może powinien jeszcze dodatkowo się zabezpieczyć? Może najpierw powinien wcisnąć alarm, a dopiero potem podłożyć ogień...? Załodze trzeba dać czas na podjęcie akcji. Nie może ryzykować...**

**Ale ile czasu może im dać? Rozważał różne możliwości, aż mu gardło wyschło z wrażenia. Przypuśćmy, że... przypuśćmy, że sąlepiej zorganizowani, niż się wydają na oko? Co będzie, jeśli przybiegną tu, gdy tylko wcisnie alarm? Przypuśćmy, że zduszą ten ogień, zanim on zdoła podnieść gaśnicę...?**

**Pospiesznie sięgnął na dolną półkę, zwinął w jeden kłęb kilka prześcieradeł i parę powłoczek na poduszki i rzucił je na podłogę korytarza. Nie chciał przecież, żeby cały magazyn zajął się ogniem! Odrętwiałym kciukiem spróbował znowu uruchomić zapalniczkę... O Boże – nie chce się zapalić! Cholerny producent tego szaj...**

**Zadziałała! Ale dlaczego płomień tak się trzęsie? Chwyć ją mocniej, Sven, chłopie...! Bohaterze! Pamiętaj: bohaterze... A potem będzie dyrektorski gabinet, plaża na Bahamach i własna, bardzo osobista asystentka... blond piękność z długimi nogami...**

**Musiał unieruchomić przegub ręki drugą dłonią i dopiero wtedy udało mu się przytknąć płomień do skraju prześcieradła. Zaczął przesuwać zapalniczkę wzdłuż brzegu białego materiału. Powoli, niechętnie bawełna zajęła się wreszcie. Poskręcane włókna zaczęły się zwęglać, a małe płomyki pełgając po kłębie przedostały się do środka zwoju pościeli. W chwilę później spod tej przepustki Carlssona do lepszego życia zaczęły się sączyć gęste kłęby szarego dymu...**

**Powoli wstał i cofnął się od swego dzieła. Wlepił hipnotycznie wzrok w tę żywą istotę, którą sam stworzył. Teraz, gdy już klamka zapadła, poczuł się o niebo lepiej... już prawie po wszystkim... napięcie oczekiwania minęło. Stał się pewny siebie. Pozwólmy płomieniom trochę poharcować... nie ma mowy, żeby ogień wymknął się spod kontroli.**

**146 Małe ogniki zniknęły. Znowu się pojawiły. Wdarły się głębiej w ułożony stos, ale nie chciały wyrosnąć na duże, dorosłe, groźne płomienie. Sven zapomniał już, jak zaniepokojony był jeszcze chwilę przedtem; teraz stawał się coraz bardziej zniecierpliwiony.**

**Dawaj, do cholery – pal się! Nie przejmuj się moim gadaniem o kontroli – płoń sobie wolno!**

**Ogarnęły go wątpliwości. A może pościel była zawilgocona, ponieważ na przykład przewieziono ją z pralni za wcześnie...?**

**Niezdecydowane, małe ogniki nagle wystrzeliły wysoko w górę... i płomień zgasł!**

**Carlsson z dziecięcą złością kopnął gaśnicę, wyzywając się na niewinnym przedmiocie.**

**Na mostku, pięć pięter ponad młodym człowiekiem, który usiłował zniszczyć statek, wskazówki zegara nieubłaganie posuwały się do przodu.**

**Było jedenaście po drugiej nad ranem. Do tej pory nocna wachta drugiego oficera Delucciego przebiegała bez zakłóceń.**

Jedną z kilku zalet niezrównoważenia umysłowego jest – jak sama nazwa wskazuje – niestałość złych humorów, nastroje szybko się zmieniają.

Niestety dobry humor także prędko zanika. Jednak w tej chwili Sven Carlsson był w naprawdę złym nastroju – jakże by inaczej, skoro niespodziewanie stanął wobec groźby, że mimo iż zadał sobie tyle trudu, może mu się nie udać podpalenie statku... cóż, oznaczało to, że teraz jego nastrój już tylko się poprawi.

Gdy przestała go boleć stopa, którą kopnął gaśnicę, zaczął patrzeć na cały incydent z innej strony. Porażka oznaczała tylko konieczność zrobienia dodatkowego kroku w kierunku szczęśliwości. Strategia! Dokładne planowanie! To była cała tajemnica sukcesu. Precyzja myślenia. Trzeba umieć przewidywać niespodzianki.

Oznaczało to, ni mniej, ni więcej, że należało być na tyle przewidującym, by mieć pod ręką kilka litrów benzyny. Strażacy nazywają ten płyn „przyspieszaczem”. Sven był przygotowany – benzyna czekała w kabinie jego ciężarówki. Na wszelki wypadek, gdyby plan A się nie powiódł. Inaczej mówiąc – gdyby nie wypalił.

Uchylnie stalowe drzwi prowadzące do ładowni znajdowały się tuż obok. Czyżby na zasuwie nie było kłódki? Ktoś ponadprzeciętnie sprytny musiał najwidoczniej schować ją zaraz po zaokrętowaniu się. I – jak to przewidział – nikt nie zadał sobie trudu, by założyć nową... Och, co za spryciarz z tego Svena Carls-sona.

Jednak gdy wszedł do ładowni, opuściła go pewność siebie. Te wszystkie straszne hałasy! I chłód tego miejsca. Wszystkowidzące spojrzenia wysoko zawieszonych lamp. Światło załamujące się na metalicznych liniach rozkraczonych, złośliwych maszyn. Samotność człowieka otoczonego, nie – zanurzonego w ciągłym szumie przepływającej obok wody...

147 Nerwy...? Sven oddychał z trudem, gdy już z pięciolitrowym plastikowym kanistrem wybiegł w końcu z kabiny scanii i gnał z powrotem do magazynu pościeli.

Przerażało go tak duże opóźnienie realizacji planu. Droga do ciężarówki i z powrotem zajęła mu dobre pięć minut. Nocny strażnik albo ktoś z załogi musi w końcu wkrótce tu zajrzeć. Nawet jeśli uda mu się niepostrzeżenie uciec, to i tak oznaczałoby to koniec jego wielkiego planu. Na pewno zwróciliby uwagę na gotową do użycia gaśnicę, stos na wpół zwęglonej pościeli na korytarzu...

Carlsson pospiesznie odkręcił korek kanistra z benzyną, usiłując rozpaczliwie zebrać myśli. Tylko prysnąć... ulać trochę, by materiał zajął się, ale nie za dużo, by nie zostawić śladów, które pomogłyby ustalić przyczynę wybuchu pożaru. Nie urodził się w końcu wczoraj. Widział w telewizji i, w jaki sposób potrafili stwierdzić, czy pożar wybuchł samoistnie, czy też został spowodowany celowo. To właśnie z telewizji nauczył się terminu „przyspieszacz”.

**A co z alarmem? Tak – tym razem wciśnie przycisk, zanim podpali stos... nie może pozwolić, by sytuacja wymknęła się spod kontroli. Bezpieczeństwo! Bezpieczeństwo przede wszystkim! Sven, chłopie, pamiętaj o podstawowej zasadzie!**

**Przymknął na chwilę oczy. Usiłował przeczekać huk w skroniach. Pomyśl, do diabła – pomyśl! Może powinien poświęcić jeszcze trochę czasu na ponowne przemyślenie planu całej akcji... sprawdzić, czy gaśnica jest w zasięgu ręki... korek zdjęty z kanistra... zapalniczka gotowa... dobra, wcisnąć alarm...**

**Och, zrób to, na miłość Boską...!**

**Kierowca Sven Carlsson specj alnym młoteczką zbił szybką ochronną i mocno wcisnął czerwony guzik alarmu. Natychmiast poczuł się lepiej – znowu wiedział, że kontroluje sytuację. A więc nadaje się na szefa firmy. Tylko twardzi ludzie wygrywają.**

**Gdy obwód elektryczny przesłał impuls na mostek „Orion Venturera”, zapalając czerwone światło na tablicy rozdzielczej i uruchamiając brzęczyk w sterówce, Carlsson szedł już w kierunku stosu białizny. Trzymał w wyciągniętej ręce swój plan B.**

**Wskazówki zegarów na całym promie przesuwają się nieubłaganie na godzinę drugą siedemnaście nad ranem.**

**Pierwsze chluśnięcie benzyną okazało się zbyt nieśmiałe.**

**Carlsson patrzył, jak bursztynowy płyn wsiąka natychmiast w bawełnę bez śladu. Zadanie było trudne – niełatwo jest kontrolować ilość wylewanej benzyny, trzymając kanister w jednej ręce i zapalniczkę w drugiej... pospiesznie włożył zapalniczkę do tylnej kieszeni spodni i oburącz chwycił plastikowy pojemnik. Jeszcze trochę i wystarczy, ocenił w myślach. Wyciągając dla ułatwienia koncentracji język, rozlał na prześcieradła jeszcze szklankę benzyny. Wstrzymał się rozważnie, popatrzył... Jeszcze jedno chluśnięcie, tak tylko dla pew...?**

**Aaaaa, Jezu – czy to dym? Proszę... to nie dym? Ledwo go widać? Tylko smużka wydostająca się spod stosu...?**

**148 Oczy Carlssona rozszerzyły się ze zdumienia, gdy maleńkie płomyki ruszyły nagle w górę, całkowicie go zaskakując. Nie zdążył się cofnąć ani odrzucić kanistra z benzyną, zanim ogień buchnął złowrogo w górę. Płomyki w końcu jednak dorosły. Cały czas tego chciały, jednak okazały się dużo sprytniejsze od niego, czekając w zasadzce. Żarzące się iskierki pod zwęgloną powłoką materiału.**

**Sven był tak zdumiony, że nie miał nawet czasu osłonić twarzy, gdy kanister wybuchł mu w rękach. Na wysokości jego piersi powstała ognista kula. W ostatniej mikrosekundzie istnienia nie można już zrobić wiele, by się ratować – nie można**

**nawet krzyczeć.**

**Można oczywiście próbować biec... albo raczej pełzać.**

**Ale może starczyć czasu, by sięgnąć do alarmu pożarowego i ponownie go wcisnąć w ostatniej próbie szukania pomocy, co Carlsson – nagle cały ogarnięty przez płomień – uczynił.**

**Można jeszcze sięgnąć do drugiego guzika, usytuowanego bliżej schodów... oczywiście zakładając, że szok nie sparaliżował do tego czasu systemu ruchowego... i wcisnąć go w rozpaczliwej nadziei, że zdublowanie sygnału pomoże sprowadzić na dół ratunek dwukrotnie szybciej i ból oraz strach minie...**

**Ale zwykle wciskanie przycisku alarmu pożarowego – nawet tysiąca przycisków – nie pomoże przetrwać ani sekundy dłużej... nawet jeśli w tej chwili pojawiłaby się jakimś cudem cała brygada strażaków. W takim momencie ratunek nie leży już ani w ludzkiej, ani w boskiej mocy. Oczy już nic nie widzą, płuca nie mają czym oddychać w wyziewach płonącej benzyny, całe ubranie pali się, skóra odchodzi płatami, niegdyś jasne włosy płoną żywym ogniem, wargi i powieki topią się jak rozpływająca się woskowa świeca.**

**Ucieczka – na przykład w kierunku następnego guzika alarmu pożarowego – nawet jeśli się powiedzie, i tak nic nie da. Miejsce to do tego czasu zdążą ogarnąć płomień. Szczególnie jeśli korytarz wyłożony jest łatwopalnymi plastikowymi, laminowanymi panelami, założonymi przez budowniczych „Orion Venturera” trzydzieści latwcześ...!**

**Ale nie czas na przedwczesne dygresje na tematy techniczne, gdy na korytarzu buzuje ogień.**

**Sven Carlsson jeszcze żył, jeśli tak nieodpowiednie określenie może zostać użyte do opisanego agonii rozpływającego się człowieka. Żył jeszcze, gdy tłuszcz zawarty w jego tkankach zaczął się palić, choć Sven nie był już w staniemyśleć o tak istotnych sprawach, jak wartość kaloryczna, prędkość rozszerzania się gazów podczas spalania, charakterystyka rozprzestrzeniania się ognia na różnych materiałach używanych do budowy statku w latach sześćdziesiątych.**

**Nie pomyślał nawet – choćby przelotnie – o zapalnych właściwościach niebezpiecznych produktów petrochemicznych.**

**Chociaż – gdyby miał trochę czasu, by zdać sobie z tego sprawę – mógłby poświęcić chwilę na okazanie wściekłości na tę przewrotność losu, przez którą umierał, choć wcale nie musiał... nie zginąłby, gdyby pomyślał wcześniej i odsunął haczyk z uchylonych lekko drzwi do kabiny sąsiadującej z magazynkiem pościeli.**



**149 W miejscu tym – w kabinie numer C313 – odkryłyby daleko bezpieczniejszy i bardziej posłuszny jego woli „przyspieszacz”. Sześćdziesiąt parę litrów malarskiego rozpuszczalnika przechowywanego w tej kabinie byłoby idealnym środkiem do spełnienia jego celu.**

**Ale gdyby Carlsson tam zajrzał, na pewno nie przeoczyłby zdecydowanie mniej posłusznych „przyspieszaczy”, lekceważąco porzuconych w samym brzuchu statku. Ich śmiercionośny potencjał, oczywisty nawet dla kogoś tak odciętego od rzeczywistości jak Sven, mógłby nim wstrząsnąć i spowodować, że zdałby sobie sprawę, jak blisko wielkiej katastrofy zawiodły go fantazje. Może wówczas Sven Carlsson porzuciłby myśl o realizacji swego planu, za co w nagrodę żyłby na tyle długo, by bezpiecznie wysiąść na brzeg w Góteborgu.**

**Te łatwopalne puszki z farbą. Wypełnione tlenem butle spawalnicze. A na ich wierzchu cztery ciśnieniowe cylindry płynnego gazu acetylenowego...**

**Carlsson wciąż jeszcze żył, wciąż usiłował uciec, wciąż zataczał się z boku na bok w tunelu ognia, który zdążył się uformować wokół niego na ścianach i suficie. Nagle przed sobą ujrzał – a raczej wyczuł, ponieważ prawie nic już nie widział – jak otwierają się uchylne drzwi przeciwpożarowe. Dostrzegł jeszcze zamazaną sylwetkę pierwszego z ratowników, którego wmurowało w podłogę z niedowierzania.**

**Sven gdzieś głęboko uczył przepelniającą go wdzięczność. I potrzebę samoobrony. A więc w końcu udało mu się. Spełnił swe marzenie i stał się ośrodkiem uwagi...**

**Otwierając szeroko ramiona rzucił się – płonący ludzki krzyż – w objęcia marynarza Conroya. 19**

**Za każdym razem krzyczał: „Pożar!” Odpowiadali na to: „Kłamczuch!”**

**Hilaire Beloc (1 870-1 953)**

**Przez kilka istotnych minut nikt nie wierzył, że na pokładzie „Orion Venture-ra” był pożar. Oczywiście nikt oprócz Svena Carlssona.**

**I marynarza Conroya, który właśnie zaczął się o tym dowiadywać.**

**Ale nawet drugi oficer Delucci i sternik Madariaga, którzy widzieli powtórny sygnał alarmowy na przeciwpożarowej tablicy rozdzielczej – nie przyjmowali do wiadomości, że na promie może szaleć pożar. Prawdziwy pożar, z ogniem i dymem.**

**To niedowierzanie było całkiem uzasadnione. Wachtowi na mostku, usytuowanym w przedniej części nabudówki wielkiego statku, znajdowali się daleko od dolnego pokładu. Nie można przecież spodziewać się, by mieszkańiec ósmego piętra wieżowca zaczął wdrapywać się na parapet tylko dlatego, że ktoś mu powie, iż**

gdzieś na trzecim piętrze w drugiej części budynku wybuchł pożar. Istnieje bowiem wielkie prawdopodobieństwo, że ostrzeżenie okaże się fałszywe.

Rozterki Delucciego pogłębiła duża różnica czasu pomiędzy pierwszym i drugim sygnałem przekazanym przez system alarmowy. Czemu ktoś miałby odczekać kilka minut, zanim ponownie wcisnął przycisk na pokładzie C? I jeśli już o to chodzi, to dlaczego uruchomił tylko dwa alarmy, podczas gdy w korytarzu znajdowało się ich znacznie więcej?

Chyba, że to nocny strażnik zauważył coś podczas obchodu i włączył sygnalizację. Ale w takim razie dlaczego Conroy nie użył krótkofalówki, by wezwać pomoc?

Delucci zastanawiał się, że coś tu się nie zgadza. Chociaż nie miał wątpliwości, że na dole dzieje się coś dziwnego.

151 Coś znacznie poważniejszego niż fałszywy alarm wywołany przez krótkie spięcie w instalacji. Czy też przez jakiegoś lunatyka błąkającego się po statku – co było zupełnie idiotycznym przypuszczeniem...

Młody Amerykanin nie był w stanie zaakceptować prawdy – nie reagował na sygnały, gdyż wokół na morzu wszystko działo się normalnie. Delucci właśnie zszedł ze skrzydła mostka, gdzie obserwował horyzont.

Niedaleko płynęły inne statki: duży jacht albo prom pasażerski, którego kadłub schował się już za horyzontem – widać było tylko poświatę na północnej części widnokręgu; za rufą mieli kuter rybacki; białe światło rufowe oznaczające małą jednostkę, poruszające się podobnym kursem jakieś cztery mile przed dziobem na prawo. Dobra, może to trochę nielogiczne, ale uspokajająca obecność tych statków wzmacniała iluzoryczne poczucie bezpieczeństwa oficera wachtowego.

Rzucił także okiem na zalany światłami pokład „Orion Venturera”, szukając oznak jakichkolwiek nieprawidłowości. Na razie wszystko wskazywało na to, że nie dzieje się nic niezwykłego. Nawet ta parszywa pogoda wydawała się całkiem normalna na Morzu Północnym w okresie wiosennym. Nie widział nic niezwykłego w tym, że stan morza jest dość wysoki, a porywisty wiatr od dziobu miota strugami deszczu po pustym pokładzie.

Muzyka zespołu Oazis grzmiąca z nocnego klubu, mieszała się z dźwiękami chóralnie wykonywanej w „Barze Admiralskim” piętro wyżej „Mojej drogi szczęścia”. To dodatkowo utrzymywało w nim przeświadczenie, że na pokładzie wszystko jest w porządku.

Chociaż więc drugi oficer w miarę upływu czasu coraz bardziej się niepokoił, wciąż uważał, że przyczyną uruchomienia alarmu było spięcie w instalacji. Dlatego powstrzymywał się przed ogłoszeniem na promie alarmu pożarowego. Nie chciał tego

**robić bez powiadomienia zwierzchników. Nie miał przecież potwierdzenia nocnego strażnika... ani nikogo z dolnego pokładu... Nie miał żadnych pewnych informacji, że na dole dzieje się coś niedobrego.**

**Delucci trochę na siłę patrzył na tę sytuację optymistycznie, ale nie uchroniło go to od widocznego drżenia rąk, gdy sięgał po słuchawkę telefonu i wykręcał numer kabiny kapitana.**

**Trzeci mechanik Stamper w ogóle nie zastanawiał się, czy na statku wybuchł pożar. Stamper znajdował się w tym czasie głęboko w czeluściach promu. Nic tam nie wskazywało na to, by na statku szalał ogień. Umieszczony w sterowni silnika repetytor wskazań przeciwpożarowej tablicy kontrolnej został odłączony, gdyż był zepsuty. Ale odłączono go dopiero po inspekcji przedstawiciela Brytyjskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego...**

**Bert miał teraz większy dylemat: wybrać kanapki z kurczakiem czy z szynką. Pudełko z posiłkiem otworzył równo z wybiciem czterech szklanek – o drugiej nad ranem. Ostatecznie, siedząc i czekając, aż zagotuje się wodaw czajniku, zdecydował, że zje kanapki z kurczakiem, sałata majonezem, a jakże.**

**152 Wziął do ręki zawinięte w folię kanapki z gotowaną szynką, posmarowane angielską musztardą, i unosząc paczuszkę ku oknu sterowni, pokazał ją motorzyście Garillao. Teofisto wyraźnie rozchmurzył się – nie był zadowolony z roboty, jaką przydzielił mu Stamper. Trzeci mechanik ostatecznie uznał bowiem, że umiejętności Filipińczyka kwalifikują go do wyczyszczenia grodzi za prawoburtową dmuchawą powietrza, używaną podczas postojów w portach. Garillao na znak Stamera zaczął zbierać swe szczotki i wiadra.**

**Gdy motorzysta wchodził do sterowni, Bert dyskretnie bekał. Przesunął kanapki po stole w stronę Filipińczyka, sypiąc jednocześnie do kubka cztery łyżeczki cukru.**

**–Weź je i zjedz, marynarz – zaprosił go do posiłku czystym marynarskim esperanto.  
– Naładuj sobie akumulatory.**

**Nagle przypomniał sobie fotkę Garillao z ósemką dzieci i pomyślał, że uwaga o ładowaniu akumulatorów była nie na miejscu.**

**–Wiele panu dziękuje, inżynier Jezus.**

**Kiedy odpakował kanapki, wyraz jego twarzy w jednej chwili zmienił się. Zadowolony początkowo Filipińczyk pogrążył się teraz w czarnej rozpacz.**

**–Świnia, czeci – powiedział oskarżycielskim tonem.**

**–Uspokój się, kolego, nie musisz się tak zachowywać – bronił się Bert, lekko**

**zdezorientowany. W końcu to jego sterownia. Był cholernym oficerem i miał prawo pierwszeństwa wyboru kanapek.**

**–Nie, ta kanapka być świnia, pan Tamper. Tak?**

**–Szynka – odparł zachęcająco Stamper. – Z musztardą.**

**–Ale być haram.**

**–Nie, Garillao – szynka. Mięsko... hm... emmmm...?**

**–Nie – haram, czeci. Prorok Mahomet mówić haram mieć hadżis – brudne rzeczy. Nie jak czyste halal. My nie jeść świnia. Ani pies.**

**Bert zastanawiał się przez chwilę nad smakiem psiej polędwicy z musztardą, po czym rozchmurzył się. Dobrze, że wybrał kurczaka, nawet nie przypuszczał, że aż tak dobrze.**

**–Ty twierdzić, że jesteś muzułmanin, Garillao?**

**–Tak, indżynier Jezus.**

**–I religia zabrania ci jeść kanapki ze świnia, prawda?**

**Mały Filipińczyk żałośnie pokręcił głową.**

**–No dobra – zdecydował trzeci mechanik Stamper, uznając, że nie można przecież wyrzucać jedzenia. Sięgnął po pierwszą z ośmiu równo pokrojonych trójkątnych kanapek. – To właśnie woła o pomstę do nieba...**

**–Kapitanie, gdzie jesteś? No chodź tu, chodź tu...!**

**Drugi oficer Delucci spostrzegł cień kręcącego się nerwowo po sterówce Madariagi. Jego oczy świeciły czerwonym blaskiem, odbitym od lampek na przeciwpożarowej tablicy rozdzielczej. Delucci rzucił słuchawkę telefonu i uniósł rozkazująco brodę.**

**153 – Sternik, wyłącz autopilota... finito automatical Przejdź na ręczne sterowanie. Ten sam kur...**

**–Jal Hva det... I – usłyszał w słuchawce całkowicie przytomny głos Halvorsena. Kapitan przeszedł natychmiast na angielski. – Co się dzieje?**

**–Tu wachtowy oficer Delucci, panie kapitanie. Przepraszam, że pana niepoko... – Ale napięcie wzięło w nim górę. Pieprzyć uprzejmość, pomyślał, i wyrzucił z siebie: – Mam tu ostrzeżenie o pożarze w korytarzu na pokładzie C!**

**Nastąpiła cisza. A potem westchnienie, które wcale nie napełniło Deluccie-go optymizmem. Mogła to być albo reakcja człowieka przewidującego najgorsze, albo – gdyby alarm okazał się fałszywy – początek ostrej reprimendy.**

**–Potwierdził pan te sygnały?**

**–Panie kapitanie, zaraz potem zapaliły się znowu dwie lampki. Ta sama lokalizacja.**

**–Wysłał pan kogoś, żeby to sprawdził?**

**–Nocnego strażnika. Powinien już tam być.**

**–Zaraz przyjdę na mostek. Proszę wezwać głównego mechanika i pana McCullocha.**

**–Czy życzy pan sobie, żebym podjął jakieś dzia...?**

**–Czy wie pan na pewno, że mamy na pokładzie pożar, panie Delucci?**

**–Nie, panie kapitanie.**

**–Proszę więc nic nie robić, dopóki nie przyjdę. Nie chcę na razie niepokoić pasażerów.**

**Połączenie nagle się urwało. Delucci miał nieprzyjemne uczucie, że właśnie nastąpił koniec jego marynarskiej kariery. Przez chwilę żywił nawet nadzieję, że prawdziwe okażą się sygnały o pożarze... ale małym pożarze, Panie Boże, proszę. Taki ogień, który można ugasić za pomocą jednej zwykłej gaśnicy, ale wystarczający, by kapitan się nade mną nie znęcał.**

**Bracamontes wątpił w możliwość wybuchu pożaru.**

**–To najprawdopodobniej te cholerne obwody. Obudzę naszego elektryczka. Widzisz z mostka jakiś dym, Delucci?**

**–Na Boga, nie – odparł Delucci. Gdybym z tej wysokości widział dym, szefie, to słyszałby pan mój wrzask bez pośrednictwa linii telefonicznej, pomyślał z przejęciem.**

**Zawiadomił pierwszego oficera Stewa McCullocha, po czym pogonił na prawe skrzydło mostka. Ignorując deszcz bębniący mu po plecach, ponownie uważnie przyjrzał się tylnym pokładom promu. Wciąż nic. Nie widział dymu, ale wiał dość ostry wiatr, który porwałby dym bez śladu... Nie było jednak widać ognia. Gdyby coś paliło się na rufie, na pewno spostrzegłby to w ciemnościach.**

**Nagranie zespołu Oasis skończyło się i zastąpiła go kapela Fugees, natomiast „Moja droga szczęścia” nadal była doskonale słyszalna nawet na szarpanym wiatrem skrzydle mostka.**

**Delucci, nieco uspokojony, wszedł do sterówki i stanął przy stole nawigacyjnym. Sprawdził aktualną pozycję „Orion Venturera”. Zastanawiał się, czy mimo wyraźnych poleceń kapitana nie zadzwonić również do szefa zmiany**

**154 w maszynowni, trzeciego mechanika Stampera. Mógłby mu poradzić, żeby przygotował się do alarmu i włączył pompy przeciwpożarowe i hydranty. I jeśli już o to chodzi, to czy nie powinien przynajmniej ostrzec dyżurnego intendenta w recepcji na pokładzie E. Czy czasem dzisiaj nie miała nocnej wachty ta ładna dziewczyna z Danii, Marianne? W każdym razie, ostrzeżenie kogokolwiek na dole pomogłoby usprawnić ewentualną ewakuację; można by już zacząć wydawać stewardom polecenia...**

**Pozostawała jeszcze możliwość wybiórczego, zdalnego odcinania z mostka wentylacji poszczególnych segmentów statku. Dawałoby to szansę na szybsze zduszenie ognia w dotkniętych pożarem pomieszczeniach. Jednocześnie Delucci pomyślał, że może włączyć sterowanie zamykaniem zdublowanych automatycznych drzwi przeciwpożarowych – niekoniecznie wszystkich, ale na pewno trzeba uruchomić te, które znajdują się w rejonach domniemanego pożaru, gdzie są kabiny pasażerskie – na pokładach D i E. A może powinien posunąć się dalej i obudzić bosmana? Nakazać mu zmontowanie ekipy gaśniczej – szczególnie że nie istniał przecież żaden plan postępowania w przypadku zagrożenia – posłać na dół na rufę...?**

**Problem polegał na tym, że nie mógł niczego zrobić – kapitan wydał mu jasny rozkaz, by nie podejmował żadnych działań.**

**Słowa Halvorsena nie pozostawiły miejsca na jakiegokolwiek interpretacje. Trzeba przyznać, że stary miał wiele racji. Po co podejmować decyzje bez właściwego rozeznania sytuacji? To był ciężki orzech do zgryzienia dla każdego kapitana statku pasażerskiego. Dowódca nie mógł działać pospiesznie, ale i nie powinien się zbyt długo wahać. Często wśród pasażerów są ludzie starsi, niepełnosprawni, chorzy bardziej podatni na panikę, ponieważ dodatkowo znaleźli się w obcym sobie żywiole. A panika potrafi się szybko rozprzestrzeniać po statku. A jeśli jeszcze każe się któremuś marynarzowi, aby się pospieszył i ten zacznie biec zamiast iść spokojnym krokiem... Wyobraźmy sobie teraz, że uzbrajamy armię hiszpańskich marynarzy w gaśnice, wysyłamy ich w sektory zamieszkałe przez pasażerów... i panika gotowa.**

**Człowiek o mniej życzliwym nastawieniu niż Delucci uznałby kapitana Halvorsena za zmuszonego do kompromisów zakładnika handlowych zależności. Spokój i cisza en voyage pozwala na stałe zwiększanie sprzedaży biletów. Jeśli jednak niepotrzebnie zdenerwujemy pasażerów – choćby czyniąc aluzję, że podczas rejsu może wyniknąć jakiś problem – to następnym razem wsiądą na prom innej linii!**

**A wtedy załoga statku jest zwalniana. Zaczynając od samej góry...**

**Drugi oficer Delucci postanowił na razie nic nie robić. Nie podejmować żadnych samodzielnych decyzji, ponieważ mogłyby one zostać uznane za histeryczne lub przedwczesne. Zdecydował tak, mimo że na myśl przyszedł mu fragment z dawno zapomnianego Szekspira. Henryk VI, część trzecia. A może druga? nie ugasi.**

Mały pożar szybko się gasi. Ale cierpienia nawet rzeka i Szekspir był sprytny. Kapitan przejął dowodzenie na mostku o drugiej dwadzieścia osiem; jedenaście minut, które można było poświęcić na zapobieżenie katastrofie, zostało zmarnowane przez niezdecydowanie oficera wachtowego i kapitana.

Do tego czasu ogień płonący w prawoburtowym korytarzu rufowym na pokładzie C osiągnął krytyczną temperaturę, wystarczającą do stopienia kadłuba. Pożar szybko rozprzestrzenił się teraz w stronę najbliższej klatki schodowej wiodącej do znajdujących się wyżej kabin.

A tam – mimo że nie dotarł jeszcze na wyższe pokłady ani jeden płomyk – zaczęli już umierać pierwsi pasażerowie. Kataklizm

### Pierwsza faza

Katastrofalny pożar najprawdopodobniej zaczął się zaraz po godzinie drugiej w korytarzu prowadzącym do klatki schodowej 2S na prawej burcie na poziomie 3 (pokład C). Praktycznie nie ma wątpliwości, że pożar został wywołany przez płomień z zapalniczki bądź zapalki, od którego zajął się stos prześcieradeł, celowo ułożony na podłodze korytarza.

W ciągu kilku minut ogień osiągnął taką moc, że rozprzestrzenił się na cały korytarz. Od tej chwili pożar rozwijał się już wyjątkowo szybko.

Kiedyż korytarza przeniósł się na klatkę schodową na prawej burcie, zajął poziom 5 (kabiny pasażerskie), przeszedł na lewą burtę i poprzez klatkę schodową rozlał się do ładowni samochodowej na poziomie 3 (pokład C) oraz na poziom 6 (pokład główny) i sektor barowy.

Wielkie ilości gęstego dymu zaczęły rozchodzić się po korytarzach na poziomach 4 i 5 (kabiny pasażerskie) w rufowej części statku...



**Wszystkie przedmioty, wszyscy kapłani płoną... oko**

**płonie; kształty płoną; wzrok płonie; wrażenia**

**przechwytywane przez wzrok płoną.**

**Budda (V w. p. n. e.)**

**Marynarz Conroy nie był w stanie rozpoznać, że pełzający i drgający kształt to płonący człowiek.**

**W każdym razie nie od razu. Nie w chwili, kiedy stał się pierwszym członkiem załogi „Orion Venturera”, który ponad wszelką wątpliwość ustalił, że na promie naprawdę wybuchł pożar.**

**Kiedy Conroy zobaczył piekielny ogień na pokładzie C, miał wrażenie, że padł trupem gdzieś pomiędzy mesą na pokładzie A – gdzie pił herbatkę – a tym straszliwym piecem, i że właśnie został zatrudniony przez Lucyfera jako palacz w jego kotłowni.**

**I nic dziwnego. Wszystko płonęło! Korytarz zamienił się w tunel o ścianach z ognia. Grodzie, drzwi do kabin, nawet pokład... wszystko płonęło, również powietrze, które wdychał. Powietrze przedostawało się przez na wpół otwarte drzwi i dawało płomieniom doskonałą pożywkę.**

**Był jeszcze dym. Czarny, pogrzebowy dym. Wielkie kłęby dymu: gęstego, drapiącego w gardło – i to nawet gardło Conroya, który palił po pięćdziesiąt papierosów dziennie! Dym był wszechobecny; wirował w dziwacznych spiralach w przeciągu powstałym wskutek otwarcia drzwi. Unosił się pod panelami sufitu, po których pełgały czerwone płomyki. Panele zwijały się z gorąca; czarne spirale opadały następnie na podłogę...**

**Conroy był twardym mężczyzną; został też przeszkolony do walki z ogniem. Gasił już kilka pożarów, ukończył wszystkie możliwe kursy i miał wszelkie moż-**

**158 liwe certyfikaty. O pożarach na statkach wiedział co najmniej tyle, co inni marynarze – ale to...? Jezu, to nie był zwyczajny pożar; to było... to było żywe, oddychające, błyskawicznie rosnące stworze...!**

**Na Boga, ten ogień był żywy! Głęboko w płomieniach coś się poruszało, usiłowało**

wydostać się z ognia... pełzło ku niemu na oślep, objając się o plastikowe panele ścian... Za każdym razem, gdy stworzenie ocierało się o plastik, wydawało się, że rozdziela płomień – ściany zajmowały się systematycznie i ogień gwałtownie buchał w górę...

Conroy wciąż stał nieruchomo jak bryła lodu... może to nie najwłaściwsze porównanie, ponieważ brwi miał już spalone, a nitki na wełnianej bluzie zaczynały się zwęglać... Może odpowiedniejsze byłoby stwierdzenie: stałjakprzyspa-wany? I wtedy ten żywy płomień wydał z siebie zwierzęcy ryk. Gdy stanął o krok od przyspawanego Conroya, rozpostarł szeroko ramiona i ruszył w jego stronę. Chciał objąć marynarza. Byłby to bardzo gorący uścisk.

Przez jeden straszliwy moment strażak i płomień stali naprzeciwko siebie, twarz przy twarzy, stykając się niemal czubkami butów. Płomień otworzył nagle szeroko oczy, błyszczące gorączkowo, o osmolonych białkach, i spojrzał prosto na Conroya z niezmiernym błaganiem. Rozchylił następnie usta, z których wyrwało się nieludzkie rżenie.

Czy nie wydostał się z nich przy tym obłoczek dymu...?

I wówczas Conroy ocknął się nagle. Był przerażony do granic możliwości.

Stało się tak dlatego, że w chwili, gdy Sven Carlsson osunął się przed nim na kolana, zwinął się i wyzionął w końcu ducha, tunel ognia wydał z siebie głębokie westchnienie – bez wątpienia doceniając smak tlenu napływającego przez otwarte przez strażaka drzwi – i natychmiast buchnął wysoko i zaczął przesuwac się w stronę Conroya.

Marynarz, który zaczął się już smażyć, wrzasnął przerażony:

–Jezu Chryste!

Okazał się chyba wystarczająco bogobojny, ponieważ został nagrodzony niezwykłą siłą w nogach... Obrócił się szybko, nie mówiąc nawet nowo poznanemu towarzyszowi: „Proszę mi wybaczyć”. Ostro skręcił w prawo i pognał schodami do góry, jakby gonił go sam szatan.

Ogień nie zachowywał się tak jak zazwyczaj. Zamiast minąć otwarte drzwi – zablokowane przez rozpływające się ciało Carlssona – i iść dalej prosto korytarzem, wziął również ostry zakręt w prawo, ścigając zawzięcie uciekającego nocnego strażnika „Orion Venturera”.

Droga, którą obrał strażak i goniący go ogień, prowadziła na górę do rufowej części pokładu D i dalej na pokład E, gdzie o tej porze – o drugiej dwadzieścia cztery nad ranem – większość pasażerów promu spała lub drzemała za zamkniętymi drzwiami

kabin.

Ogień w tym miejscu mógł już zacząć zanikać. Wypaliła się już cała energia i pęd uzyskane z eksplozji oparów benzyny. Nigdy nie dotarłby do otwartego pokładu; nie strawiłby też następnych korytarzy ani klatek schodowych; nawet ogień goniący Conroya jedynie osmałił schody i ściany. Pasażerowie i załoga nie

159 ucierpieliby od ognia więcej niż marynarz Conroy, który wyszedł z incydentu jedynie osmolony i na śmierć przerażony.

Ale to nie ogień miał się okazać najbardziej niszczącą siłą, wyzwoloną przez psychicznie niezrównoważonego człowieka, któremu udało się podpalić zarówno siebie, jak i statek, którym płynął. Teraz dym miał pójść śladami Con-roya.

To właśnie dym okazał się najbardziej śmiertelnością spuścizną Carlssona.

Każdy rodzaj dymu jest trujący. O tym, jak szybko zabija, decyduje ilość i chemiczny skład wyziewów wdychanych do płuc.

Dym na „Orion Venturerze” powstawał bardzo szybko i był niezwykle toksyczny. Ta śmiertelna kombinacja utworzyła się w chwili, gdy ognisko z prześcieradeł, podsycone przez Carlssona benzyną, osiągnęło temperaturę dwustu stopni Celsjusza. Wówczas zapaliły się panele ścian i sufitu korytarza na pokładzie C.

Konstrukcja grodzi, ścian i pokładów została zrobiona z niepalnych materiałów – głównie ze stali. Jednak zewnętrzne panele poddawały się ogniovi dość szybko, ponieważ zastosowano tu grube, łatwe do mycia plastikowe płyty, które były niezwykle łatwopalne – tak jak większość paneli na korytarzach i w kabinach „Orion Venturera”.

Nowi właściciele nie zamierzali wymieniać tych niebezpiecznych paneli. Wprawdzie przepisy przeciwpożarowe dotyczące budowy statków są bardzo surowe w stosunku do nowo powstających jednostek, nie mają one jednak zastosowania wobec starych statków. Natomiast międzynarodowe przepisy odnoszące się do materiałów używanych w konstrukcj i statków w ogóle nie regulują kwestii toksyczności dymu wytwarzanego przez takie materiały.

Wynika z tego, że śmiertelna koncentracja tlenku węgla i cyjanku wodoru – oparów kwasu pruskiego – wytworzona przez plastik płonący na „Orion Venturerze” była w zupełnej zgodzie z istniejącymi przepisami. W wyniku spalania paneli powstały też drażniące drogi oddechowe izocyjanaty, formaldehydy i tlenki azotu.

W dodatku dym zawierał substancje rakotwórcze z grupy znanej jako wielocykliczne węglowodany aromatyczne. Te najbardziej niebezpieczne ze wszystkich związków kancerogennych sprawiają, że nawet jeśli dym nie zabije ludzi jeszcze en

voyage, to – nawet po dwudziestu latach – będzie zbierać żniwo wśród tych, którzy nabrali w płuca wystarczającą ich ilość podczas nocnej wachty na „Orion Venturerze”.

Ale w końcu dymowi rzadko się spieszy. Porusza się powoli. Od kiedy Carls-son rozniecił ogień, dym rozchodził się bardzo niespiesznie. Trochę więcej czasu niż płomieniom – i marynarzowi Conroy owi – zajęło mu wyjście z korytarza na pokładzie C w poszukiwaniu przestrzeni i płuc, w których mógłby się zagnieździć. Zgromadził się i zgęstniał sobie na pokładzie C, a potem prąd ogrzanego powietrza, wspomagany przez system wentylacyjny poniósł go na obiecujące pole walki.

160 Dym jest także dokładniejszy: bardziej metodycznie wnika w zakamarki, które ogień często omija. Nie jest tak zuchwały i efektowny jak płomień. Odznacza się większą subtelnością, ale jest bardziej podstępny. Skrada się po cichu, zanim jeszcze pożar ogarnie całość: czarny, aksamitny zabójca, działający pod osłoną nocy. Zamiast jak ogień, trzaskając i skwiercząc, ostrzegać o swym nadejściu, dym raczej powoli i starannie szuka swoich ofiar w zakamarkach i szczelinach, których tamten nawet nie zauważył.

Zapytajcie Conroya, co wie na temat dymu. Wie dużo. Nie był wprawdzie chemikiem i nie rozpoznałby czynnej cząsteczki izocyjanitu nawet wówczas, gdyby uderzyła go w głowę, ale zdawał sobie doskonale sprawę, jak niebezpieczny jest dym. Szczególnie we wnętrzu statku.

Idźcie – zapytajcie go.

Oczywiście jeśli Conroy ma teraz czas, by zatrzymać się na pogaduszki.

Ponieważ Conroy teraz udaje bolid Formuły 1.

11 – Ostatni rejs 21

I wykrzywił twarz w chorym uśmiechu, i zwinął się na

podłódze, I przyszłość przestała już go interesować.

Francis Brett Harte (1836-1902)

Była druga dwadzieścia siedem nad ranem. Kapitan Halvorsen opuszczał swą kabinę i z rosnącym niepokojem spieszył na mostek; trzeci mechanik Stamper cieszył się z przypadkowo otrzymanych od losu dodatkowych kanapek z szynką. Afrykański biznesmen Kumbweza Munyenyembe natomiast obudził się raptownie w swej jednoosobowej kabinie usytuowanej przy prawoburtowym korytarzu na pokładzie D.

**Trudno było dokładnie określić, co go obudziło. Jakiś odległy hałas? Urwany nagle krzyk? Zanikający odgłos... kroków, tak, na pewno. Ktoś biegł? Schodami, tuż obok drzwi do kabiny...?**

**Przez chwilę pan Munyenyembe nic nie rozumiejąc patrzył w ciemność. Usiłował przypomnieć sobie, gdzie się znajduje. W końcu zdał sobie sprawę, że jest na promie płynącym do Góteborga – jednej z wielu miejscowości, które odwiedzał podczas podróży handlowej po Wielkiej Brytanii i Skandynawii. W trakcie objazdu miał spotkać się z importerami przedmiotów sztuki afrykańskiej.**

**Przypomniał sobie także z trudem, że po kolacji, w wielkim barze, w towarzystwie niezwykle towarzyskich brytyjskich dżentelmenów wypił trochę zbyt wiele kufli duńskiego piwa. Brytyjczycy śpiewali piosenki dialektem, który był dla niego niezrozumiały; ale ich śpiew przypominał śpiew aniołów... Natomiast po takiej ilości piwa pęcherz Afrykanina nie dawał mu spokoju. Wreszcie Munyenyembe obudził się.**

**Niestety, kurs wymiany waluty w Afryce nie jest zbyt korzystny. Fundusze przekazane Kumbwez... Fredowi przez jego pracodawcę w Mzuzu nie były do-**

**162 statecznie wysokie, by pokryć dopłatę za kabinę z łazienką; nie wydawało mu się to istotne; tyle że musiał teraz przejść się do wspólnej toalety, na szczęście niedaleko.**

**Malawijczyk leżał jeszcze przez kilka sekund, bezskutecznie usiłując zwalczyć zew natury. Był niezadowolony. Wciąż kręciło mu się w głowie od zbyt wielkiej ilości alkoholu, a poza tym uświadomił sobie, że wcześniej przez szparę pod drzwiami widział znacznie więcej światła niż teraz. A on myślał, że dla wygody pasażerów przez całą noc będą się palić w korytarzu lampy!**

**Niechętnie sięgnął do włącznika lampki nad głową. Wygrzebał się z pościeli, wyciągając zbyt długie nogi ze zbyt krótkiej koi i zawahał się na chwilę. Wydało mu się, że wyczuwa jakiś zapach – bardzo lekki zapach... chyba z kuchni? A może był to jakiś inny zapach typowy dla europejskiego statku? Uśmiechnął się w duchu i postanowił o tym więcej nie myśleć. Facet, jeśli ci przeszkadzają jakieś zapachy, powinienes wsiąść na afrykańską łajbę i przepłynąć się wzdłuż wybrzeża. Na przykład na zambijskim promie. Jeśli popłyniesz najtańszą klasą, to twoje szczęście, jeśli pod sąsiednią drewnianą koją współpasażer nie będzie przewoził upchanych w koszu żywych prosiaków albo stada kurczaków.**

**Wcisnął się w długi kaftan, na wypadek gdyby podczas tej nocnej przechadzki spotkał kogoś, kto również miał przepełniony pęcherz. Otworzył w końcu drzwi i – wciąż na wpół śpiący – niepewnie wyszedł na zewnątrz. Korytarz wydawał się kompletnie zaciemniony...**

**Czarnoskóry Kumbweza Munyenyembe miał stać się pierwszą niewinną ofiarą śmiertelną w tym pierwszym rej sie „Orion Venturera” na linii pomiędzy Wielką Brytanią i Skandynawią.**

**A raczej drugą, jeśli liczyć Charlesa Smitha, który wyprzedził Malawijczyka o dziewięć godzin, w czasie, gdy za umiarkowaną opłatą w „Barze Admiralskim” podawano kornwalijską popołudniową herbatkę ze śmietanką.**

**Ale pan Smith odszedł w najszcześniejszym momencie swego życia, w miłosnym uścisku w ramionach Effie. A pan Munyenyembe... Fred... umrze samotnie, w mniej szczęśliwym momencie swego życia.**

**Charles Smith zmarł, ponieważ jego serce okazało się mniej wydajne od jego możliwości seksualnych.**

**Kumbweza Munyenyembe musiał umrzeć, ponieważ był zbyt wysoki. I ziewnął w nieodpowiednim momencie.**

**Po krótkotrwałej burzy ogniowej, która połknęła Carlssona, a potem pojawiła się na klatce schodowej – czego nie należało ignorować, jeśli ktoś by się znalazł w tym czasie na miejscu Conroya – pierwszą oznaką, że coś jest nie w porządku na poziomie o piętro wyższym był dym, który jakieś dwie minuty później pojawił się na pokładzie D... pokładzie Freda Munyenyembe...**

**Tu dym rozdzielił szyki. Podczas gdy główna kolumna ciągnęła na górę, na pokład E, to spora część rozlała się z klatki schodowej, ściągnięta ruchem powietrza z wentylatorów, i zaczęła wnikać w zakamarki rufowej części „Orion Venturera”.**

**163 Dym unosi się wysoko w powietrzu, wypierając w dół tlen, dlatego zdołał przebyć tylko pół długości korytarza. Wciąż dryfował jednak dalej, jak klin wdzierając się w górne warstwy powietrza. I wtedy pan Munyenyembe nie zdając sobie sprawy z sytuacji wyszedł na ciemny od dymu korytarz.**

**Zamykając drzwi ziewnął głęboko, przymykając przy tym oczy. Wielkie, przyjemne ziewnięcie zassało w jego płuca sporą dawkę zaskakująco ciepłego powietrza z korytarza...**

**Gdyby Frank wypił o parę piw mniej, może łatwiej spostrzegłby niebezpieczeństwo. Gdyby tylko zdał sobie sprawę, że lampy w korytarzu świeciły całkiem jasno; ciemność powodował dym, pełzający na wysokości jego ramienia i przysłaniający blask jarzeniówek... Gdyby więc nie był tak wysoki, gdyby nie ziewnął tak rozdzierająco, wdychając równocześnie nozdrzami i ustami górną, gęstszą warstwę mieszaniny tlenu węgla i oparów cyjanku...**

**Ale był wysoki, ziewnął... i tyle.**

**Kumbweza Munyenyembe przebył bezpiecznie całą drogę z Malawi do Europy, by na zimnym północnym morzu spotkać się z przeznaczeniem. Poczł tylko, jak cały świat zaczyna wirować. To receptory w jego mózgu zostały zablokowane przez monstualny atak toksyn.**

**Nie cierpiał. Najprawdopodobniej stracił przytomność, zanim jeszcze opadł na podłogę. Szeroko otwarte oczy niczego już nie widziały i niczego nie rozumiały, gdy oparty plecami o tanią ścianę z plastikowych paneli przysiadł na pokładzie.**

**Z pewnością w ciągu trzech minut był martwy. W tym czasie dym owinął go całkowicie swym całunem.**

**Gertrud była taka szczęśliwa.**

**Nie zważała, że dochodziła już prawie druga trzydzieści nad ranem i że będą wyczerpani, gdy w końcu wylądują w porcie. Potem czeka ich jeszcze droga do nowego locum w Soderkoping, z biało pomalowanymi framugami okien i maleńkim ogródkiem nad Kanałem Gotajskim. Odczuwała taką radość leżąc w mocnym uścisku Lennarta. Tak samo szczęśliwa była każdego dnia przez ostatnie dwa tygodnie – od kiedy została panią Gustafsson. Tej nocy też przepelniała ją radość, mimo że we dwoje z trudem się mieścili na dolnej koi najtańszej kabiny usytuowanej na pokładzie D.**

**Te koje naprawdę były jednoosobowe. Ale oni nie chcieli spać oddzielnie. Natychmiast po zaokrętowaniu się złożyli górną koję opierając ją o ścianę: poświęcili wygodę na rzecz bliskości. Poza tym kabina całkowicie im odpowiadała. Była idealnie czysta. I chyba niedawno odnawiana, ponieważ wciąż jeszcze czuło się farbę i uszczelniacz.**

**W końcu zresztą sami chcieli spędzić miesiąc miodowy najtaniej, jak to tylko możliwe, by zaoszczędzić jak najwięcej pieniędzy na urządzenie domu. Niezwykle niskie, promocyjne ceny biletów oferowanych przez nową linię oznaczały, że na powrót do Szwecji wydadzą znacznie mniej niż dwa tygodnie temu zapłacili za samolot do Wielkiej Brytanii.**

**164 A zresztą, po co im szerokie łóżko, skoro mają po dwadzieścia lat, są dopiero po ślubie i cały świat należy do nich. I naprawdę bardzo się kochają, ci młodzi Gustafssonowie. Niewątpliwie to największa miłość, jaką świat kiedykolwiek widział. Wiedzieli o tym, od kiedy skończyli czternaście lat. Gdy tylko pierwszy raz spojrzeli sobie głęboko w oczy, byli przekonani, że ich przeznaczeniem jest spędzenie razem całego życia. Działo się to sześć lat temu. Teraz wreszcie bajka się spełniła.**

**Gertrud leżała z przymkniętymi oczami. Marzyła i wspominała miesiąc miodowy, myślała też o następnym dniu. Pierwszą rzeczą, jaką zrobi rano – no, może drugą, bo**

jej libido okazało się jeszcze bardziej nienasycone niż Lennarta – będzie wybranie materiału na zasłony w kuch...

Raptownie otworzyła szeroko oczy, mrugając niepewnie powiekami. To dziwne, ale mogłaby przysiąc...? Czy nie przygasł nagle uspokajający blask sączący się przez szparę pod drzwiami? Czy nie zmniejszyły się kontrasty cieni, wywijających na suficie spirale w miarę kołysania się promu na fali...?

Pewnie załoga przygasiała światła na noc. Może oszczędzają energię...?

Rozbudzona już całkowicie, poczuła, że jest całkiem mokra od potu. Stwierdziła, że musi pójść pod prysznic. Kiedy po północy wrócili z kolacji we dwoje w barze na górym pokładzie, długo się kochali. Nie miała ochoty iść o tej porze do sterylnej łazienki w korytarzu. Wiedziała jednak, że jeśli nie zmusi się do tego wysiłku, to nie uśnie ani na chwilę już do końca podróży.

Niechętnie, aczkolwiek delikatnie wyswobodziła się z ramion Lennarta i wymacała w ciemnościach ich wspólny szlafrok oraz kosmetyczkę i ręcznik. Len-nart obrócił się we śnie i westchnął cicho. Gertrud znieruchomiała, nie chcąc go budzić. Na przepeconej głowie czuła chłodny strumień powietrza z wentylatora umieszczonego nad drzwiami.

Chwytała już za klamkę, gdy usłyszała zaspany głos:

–Kocham cię, najdroższa. Tak bardzo cię kocham.

Najdroższa żona na świecie uśmiechnęła się do siebie i szczęśliwa spojrzała w dół na swego ledwo widocznego Adonisa. Zatrzymała się na chwilę i przyglądała loki za jego uchem.

–Też cię kocham. Bardzo, ale to bardzo... Zaraz wracam, kochanie, obiecuję.

Gertrud cicho wysunęła się tyłem za drzwi w zacieniony korytarz, nie mogąc oderwać oczu od ukochanego mężczyzny.

Zbyt późno – dopiero gdy zamknęła drzwi i ułyszała zapadkę zamka – zdała sobie sprawę, że zapomniała wziąć klucz i będzie musiała jednak obudzić Lennarta.

Dosłownie sekundę później świeżo upieczona pani Gustafsson zobaczyła pierwsze pasma dymu, spływające spod sufitu korytarza. Zaniepokojona, obróciła się na pięcie i rzuciła okiem w kierunku dziobowej części korytarza. Spostrzegła gęstą, nieprzejrzystą mgłę, która przemieszczała się w jej stronę... Tępo popatrzyła, jak pasma snują się wokół... aż połknęły rozrzucone, nieruchome nogi czarnoskórego mężczyzny. Jego jaskrawokolorowy kaftan był podwinięty aż do pasa; pasażer



**siedział tak w korytarzu o dwie kabiny dalej nie zważając na wstyd...?**

**165 Gdy już uświadomiła sobie, że to, co widzi, dzieje się naprawdę, zaczęła histerycznie bębnić w drzwi, które tak bezmyślnie przed chwilą zatrzasnęła, i głośno wołała Lennarta.**

**Na pokładzie o poziom wyżej marynarz Conroy i goniący go ogień dopadli niemal w tej samej chwili podestu schodów. Conroy czuł na twarzy gorący oddech żywiołu.**

**Obaj opadli z sił. Ogień w obłoku zwęglonych wyziewów petrochemicznych zrobił głośne „puff” jak przekłuty balon. Marynarz zaś, klnąc z wysiłkiem: „K... mać...!” potknął się na ostatnim schodku i głową naprzód, w pozycji horyzontalnej, lecz wciąż z dużą prędkością wpadł na pokład E. Szybkość poruszania się Conroya była zadziwiająca – aż do tego momentu znany był na statku jako mistrz letargu.**

**I wtedy, ślizgając się po podłodze wyłożonej antypoślizgowym materiałem, nocny strażnik „Orion Venrurera” z dużą siłą uderzył przegrzaną czaszką w grodzie.**

**Choć był tylko na wpół przytomny i śmiertelnie prerażony, zdawał sobie sprawę, że nie miał jak ostrzec wachty na mostku. Gdy Delucci kazał mu sprawdzić, co się dzieje, Conroy, wpadł w zły humor i zapomniał zabrać ze stołu w mesie służbową krótkofalówkę. Dowództwo wciąż nie miało żadnych informacji i nie wiedziało, czy ogłaszać alarm; tylko on z całą pewnością znał powagę położenia, w jakim się znaleźli.**

**Mimo bólu poparzonej skóry Conroy wstał chwiejąc się na nogach i usiłował w nieskończenie długim, jaskrawo oświetlonym korytarzu dostrzec jakieś oznaki życia... jakiegoś stewarda... pasażera...? Kogokolwiek, na Boga...?**

**Ale nikt się nie pojawił. W obie strony prawoburtowego korytarza na pokładzie E ciągnęły się rzędy zamkniętych kabin. Był sam. Chwiał się lekko; najpierw na lewo... potem na prawo. Poddając się ruchom promu.**

**Płonącego promu.**

**Conroy spróbował wykrzyknąć: „POŻAAAR!” tak, jak powinien to uczynić prawdziwy nocny strażnik, ale z jego poparzonych ust wydobyło się tylko żalosne rżenie. Łkając i klnąc zaczął posuwać się do przodu, w kierunku najbliższego przycisku alarmowego... zbił szybką zakrwawioną i poczerniałą pięścią i wcisnął guzik. Zmusił się następnie, by przejść jeszcze do następnego punktu alarmowego: zbił następną szybką, wcisnął guzik... wtedy przypomniał sobie, że dalej w kierunku rufy powinien być hydrant i zwinięty wąż strażacki... Trzeba popryskać ściany przy schodach, kolego – pomyślał tępo – woda powinna związać dym do czasu, aż na górze zmontują ekipę strażacką albo coś w ten deseń...!**

**Marynarz Conroy przebył tylko połowę drogi do celu – doszedł do miejsca, gdzie z**

prawoburtowej klatki schodowej numer dwa dym zaczął wydobywać się jak z komina. Chmury toksycznej substancji rozlały się po głównym pokładzie pasażerskim „Orion Venrurera”. Conroy zwał się bez czucia.

Upadł i po chwili ogarnęła go chmura dymu.

166 Dziewięciu pozostałych pasażerów na pokładzie D było pogrążonych w głębokim śnie. To tu właśnie mieli swą kabinę Gustafssonowie i powalony już na ziemię Munyenyembe. Tylko jedna osoba obudziła się słysząc krzyk młodej kobiety i następujące po nim oszalałe walenie w sąsiednie drzwi.

Pasażer miał pięćdziesiąt lat, był kierowcą ciężarówki i pochodził z Dublina. Nazywał się Garret O’Leary i na zawodowego szofera ciągnącego kontenery po całej Europie nadawał się co najmniej tak samo jak Sven Carlsson... świętej pamięci Sven Carlsson.

O’Leary przewiózł swój drogocenny ładunek whisky promem przez małe Morze Irlandzkie do Liverpoolu. Potem całą noc jechał przez Wielką Brytanię, by zdążyć załadować się na „Orion Venturera”. Jego kurs wiódł do Sztokholmu. Czyż nie miał więc prawa być zmęczony, szczególnie że musiał zwalczać w sobie przez cały czas pokusę podsycaną przez te wszystkie kochane butelki z rajskim napójem – nie mówiąc już o wcale niemałym prywatnym szmuglu ukrytym w kabinie?

Wyjaśniało to trochę, dlaczego O’Leary bez współczucia przez kilka sekund przysłuchiwał się histerycznym krzykom dziewczyny. Pewnie, gdybym miał tyle farta, żeby sobie przywlec taką zalaną babeczkę, to po wszystkim sam bym ją wyrzucił za drzwi – pomyślał bez współczucia.

I znowu zasnął.

Podobnie jak Conroy, już dawno doszedł do wniosku, że na promie można spotkać ludzi różnego pokroju. Nawet jednak człowiek o towarzyskiej naturze powinien unikać ich w miarę możliwości, jeśli ma taki zawód, że nie powinien pić alkoholu.

Gdyby Irlandczyk był nieco mniej cyniczny albo trochę bardziej rycerski, jak na prawdziwego rycerza szos przystało, to na pewno zainteresowałby się, co się stało... i w rezultacie zapewne przeżyłby ten rejs.

Ale w końcu wielu pasażerów „Orion Venturera” w czasie tej ostatniej nocnej wachty nie zwróciło uwagi na niezwykle i często bardzo niepokojące dźwięki pod drzwiami ich kabin. Zamiast jednak zareagować, leżeli w napięciu myśląc, że te nocne hałasy w końcu ucichną albo przyjdzie zaraz przeszkolony członek załogi i powie im, co mają robić.

Wyjaśniało to, dlaczego kierowca Garret O’Leary obudzi się dopiero w niebie.

**A miał szansę przeżyć.**

**W trzeciej – licząc od O'Leary'ego – kabinie najtańszej klasy dwudziestoletni Lennart wyskoczył przerażony spod koców – oprzytomniał, gdy tylko rozpoznał głos Gertrud i dosłyszał jej walenie w drzwi.**

**Strach spowodował, że nie mógł w ciemnościach odnaleźć klamki... otworzył w końcu szeroko drzwi i ujrzał przed sobą zbliżający się obłok dymu... potem spojrzął w dół... zamurowało go na chwilę... złoto rozrzuconych włosów – to Gertrud opadła już na kolana...**

**167 Kaszłała. Zmusiła się, by spojrzeć na niego. W jej wzroku było tyle ufności, tyle dziecięcej pewności, że on – jej Lotario – ocali ją. Jej pobladłe policzki wykrzywiły się od strasznego kaszlu. Bardzo już słaba, zdołała wyciągnąć ku niemu rękę. Lennart ujął jej dłoń starając się ją pocieszyć.**

**–Pomóż mi, kochanie...? – Była to z jej strony nie tyle nawet prośba, co niedowierzenie, że coś takiego mogło im się przytrafić.**

**Ale w tym czasie pasmo dymu zafalowało zdradziecko, poruszone przez ciąg z nawiewu wentylacji w kabinie, i spiralą skierowało się w kierunku otwartych drzwi. Lennart nabrał powietrza w płuca i to był pierwszy gwóźdź do trumny... a tymczasem strach, który w nim narastał, zdążył przekształcić się w bezgraniczne przerażenie.**

**Szlochając zatrzasnął drzwi, odcinając się od największej i jedynej miłości swego życia. Od jedynej osoby, której życie cenił niemal tak samo jak swoje własne.**

**Lennarta Gustafssona tylko minuty dzieliły od zostania wdowcem po dwóch zaledwie tygodniach małżeńskiego szczęścia. Płacząc opadł na czworaki i poszukał w ciemnościach tartanowego pledu. Znalazł wreszcie i zaczął upychać gruby materiał w szparę pod drzwiami.**

**Uciekł w głąb kabiny tak daleko, jak pozwalały na to niewielkie wymiary pomieszczenia. Usiadł na końcu łóżka, oparłszy się plecami o ścianę. Oczy miał szeroko otwarte i puste z przerażenia.**

**Histeryczne walenie w drzwi stopniowo słabło; siły Gertrud zaczęły się wyczerpywać.**

**Wkrótce oboje umarli. 22**

**Bądźcie trzeźwi! Czuwajcie! Przeciwnik wasz, diabeł, jak lew ryczący, krąży szukając, kogo pożreć.**

**Pierwszy List św. Piotra Apostoła; 5, 8**

**Dym rozprzestrzeniał się coraz szybciej, w miarę jak ogień, wciąż przemieszczający się w kierunku klatki schodowej 2 S, osiągał coraz wyższą temperaturę. Gdy przekroczyła 400 stopni Celsjusza, stężenie śmiertelnych gazów gwałtownie wzrosło.**

**Pierwsze smugi szybko przebyły dwa piętra; na pokładzie E znalazły się w dziewięćdziesiąt sekund po Conroyu. Schody te nie prowadziły dalej w górę, na wyższe pokłady statku, dlatego ponad pogrążonym w śpiączce nocnym strażnikiem poczęły gromadzić się toksyczne wyziewy, uwięzione pod pokładem.**

**Dym nie mógł się przedostać wyżej, musiał więc poszukać sobie innej drogi. Miał przed sobą wiele możliwości wyboru. Na początek mógł przypuścić atak na którykolwiek z korytarzy tworzących labirynt przejść łączących rufową, pasażerską część promu.**

**Nie powinien jednak wędrować dalej. W obronie przed takimi właśnie wypadkami statek był podzielony na szczelne strefy przeciwpożarowe. Miały one chronić pozostałe sektory statku przed rozprzestrzenianiem się ognia i dymu – albo przynajmniej opóźnić ten proces. Zaporą ognioodporną i dymoszczelną były drzwi w korytarzu przy klatce schodowej w kierunku dziobu statku – jedne z wielu rozmieszczonych na całym promie.**

**Te właśnie drzwi poprzedniego wieczora zostały zdalnie zamknięte z mostka przez drugiego oficera Perta, zgodnie z nocną procedurą. Zamknięcie tego przejścia rzeczywiście powinno – i mogło – opóźnić zagrożenie dla całego statku.**

**169... i tak by się stało, gdyby nocny steward Cardoso, po raz pierwszy płynący statkiem i w związku z tym wciąż chory i przytulony permanentnie do wiaderka, nie wpadł na jeden ze swych sprytnych pomysłów.**

**Kiedy Conroy zakończył poprzedni obchód – mający na celu między innymi zapobieganie takim głupim i niebezpiecznym praktykom – Cardoso wymyślił, że może zaoszczędzić sobie trochę pracy, blokując w pozycji otwartej mechanizm zamykający samoczynnie drzwi przeciwpożarowe. Wsunąwszy pod drzwi złożony ręcznik kąpielowy, nie musiał już patrolować całego korytarza, co pogłębiało tylko jego chorobę morską. Wystarczyło teraz raz najakiś czas wystawić głowę zza drzwi służbowego pomieszczenia i widać było korytarz na całej jego długości.**

**Zrobił tak z głupoty. Pomocnik płatnika Everard, specjalnie używając najprostszycich słów dla upewnienia się, że zostanie dobrze zrozumiany, objaśniał pracownikom obsługi kabin przed wypłynięciem z portu, co można, a czego nie można robić na promie podczas nocnej zmiany. Mówił między innymi, dlaczego drzwi przeciwpożarowe powinny być cały czas zamknięte. Portugalczyk szczerze przytakiwał każdemu słowu oficera, starając się zadowolić zwierzchnika... choć nie**

**rozumiał ani jednego słowa, które wypowiedział Everard. Tak jak wytrzymałość łańcucha zależy od jego najsłabszego ogniwa, skuteczność środków bezpieczeństwa jest uwarunkowana ich przestrzeganiem.**

**I dlatego gdyby dym był cielesny, pewnie teraz upiłby się z radości. Zamiast zagęszczać się, przynajmniej na razie, w rufowej strefie przeciwpożarowej na pokładzie E – choć i tak wyrządziłby tam wystarczająco wielkie spustoszenie – mógł zająć już teraz dwie trzecie długości „Orion Venturera” przesuając się do strefy numer dwa na śródokręciu. Strefa ta obejmowała dalsze kabiny pasażerskie aż do recepcji.**

**Teraz otwarte drzwi zapraszały dym, aby wszedł na jeszcze bardziej żyzne tereny.**

**Obie strefy razem wzięte obejmowały kabiny pasażerskie na całej szerokości „Orion Venturera” – w poprzek statku znajdowało się sześć kabin. Dostęp do nich umożliwiały trzy korytarze idące wzdłuż statku i połączone pięcioma poprzecznymi łącznikami. W sumie, dzięki bezmyślnemu działaniu nie przeszkolonego kelnera hotelowego bez morskiego doświadczenia, dym miał teraz swobodny dostęp do prawie osiemdziesięciu podwójnych i poczwórnych kabin. Jediną drogą ucieczki dla prawie trzystu osób były korytarze i łączniki.**

**Wielu gości z pokładu E – w dobrym humorze – wciąż zabawiało się w barach i zażywało innych dostępnych na górnych pokładach rozrywek. Jednak ogromna większość pasażerów już od dawna spała w swoich kabinach.**

**Ludzi tych było dobrze ponad dwie setki.**

**Nie licząc tych, którzy właśnie zaczęli umierać piętro niżej.**

**Wśród pasażerów, którzy schronili się w swych kabinach, zanim jeszcze Carlsson zdecydował, który jego profil lepiej prezentuje się przed kamerami –**

**170 i zanim poszedł popełnić niechcący samobójstwo i morderstwo – znajdowała się żona amerykańskiego turysty Charliego Periera, Margrite. I większość towarzyszy broni z USS Thompson oraz ich żony.**

**Niedaleko kabiny pani Periera spały dzieci Milesów: Lucy i William. Wyglądały jak małe zmęczone aniołki. Ich rodzice znajdowali się na górze. Usiłowali ratować swe małżeństwo.**

**Było tu też czternaścioro jedenastoletnich dzieci ze szkoły podstawowej w norweskim regionie Ostfold. Chociaż pani Evensen stanowczo nakazała im spać, dzieci jeszcze szalały w swoich kabinach. Ale pani Evensen tego nie wiedziała, ponieważ w swej kabinie gościła Trygrega.**

**I jeszcze Herr Neugebauer, ulokowany zaraz obok dzieci. Herr Neugebauer święcie wierzył, że jeśli będzie wcześniej chodził spać i wcześniej wstawał, w rezultacie zyska mnóstwo czasu na wybór bielizny na nadchodzący dzień.**

**I mama Heikki w kabinie E334. Wzięła tabletkę nasenną i była nieświadoma faktu, że jej córka, zamarzając na pokładzie szalupowym dwa poziomy wyżej, zaczynała właśnie drugą fazę eksperymentu pozbywania się płodu za pomocą czarów... Pozostawał jeszcze pastor-niedowiarek Lutgendorf, skłaniający się ku drugiej stronie boskiego spektrum, wątpiący w istnienie takich rzeczy jak Nieskończona Łaska Boska... I osiemdziesięciolatka z Belgii, Antoinette Cha-bert, która z radością wypiłaby kilka kufelków piwa w barze na górze, ale uważała, że to niesprawiedliwe, aby jej kot musiał do późna w nocy czekać na powrót pani.**

**I dwadzieścia trzy dalsze osoby odpoczywające w wyłożonych plastikiem pomieszczeniach trzy poziomy nad linią wodną wielkiego promu.**

**Można by pomyśleć, że statystycznie istniały duże szanse, aby wykryć ogień, zważywszy że na pokładzie znajdowała się wielka i bardzo różnorodna grupa ludzi. Ktoś z pasażerów mógłby pójść do toalety, tak jak chwilę wcześniej Fred Munyenyembe. Tu prawdopodobieństwo przeżycia było większe, przynajmniej dopóki rozrzedzony w powietrzu, na razie tylko drażniący drogi oddechowe dym nie stężeje do stanu gęstej, śmiertelnej trucizny.**

**Najsmutniejsze w całej historii jest to, że kilku pasażerów mogło nawet tak uczynić – ale nie mieli najmniejszej możliwości, aby wpłynąć na rozwój wydarzeń. Kabiny rozmieszczono bowiem w taki sposób, że nawet gdyby ktoś poszedł w tym czasie do najbliższej toalety, to i tak nie mógłby podnieść alarmu, który przekonałby wachtowego oficera na mostku, że statek jest zagrożony.**

**Conroy potrafiłby wyjaśnić, dlaczego tak było. Potrafiłby, gdyby nie leżał teraz bez czucia na podłodze.**

**Marynarz Conroy wytłumaczyłby zatem, w typowy dla siebie szorstki sposób, że statystyka nie ma tu nic do rzeczy, a kiedy dym zaczynał gęstnieć, nikt nie czuł potrzeby, żeby wyleźć z kabiny de luxe i pójść do kibla... dlatego nikt nie wyszedłby na prawoburtowy korytarz, gdy ponad klatką schodową 2 S zaczynała tworzyć się gęsta chmura.**

**Nie mówiąc już o tym, że nikt nie zwróciłby uwagi – dodałby Conroy nie mogąc się opanować – na jakiegoś nieprzytomnego, biednego, ciężko pracującego**

**171 cholernego marynarza, rozciągniętego na podłodze, w roztopionej wełnianej bluzie, o spalonej skórze na twarzy i głowie!**

**Dlaczego...?**

**Ponieważ większość kabin na tym pokładzie wyposażono w miniłazienki. Co oznaczało, że zajmujący je za odpowiednią dopłatą goście nie musieli wychodzić na korytarz, by wypompować zęzy – w przeciwieństwie do tych obszarpań-ców z tańszej klasy, którzy mają wiele wspólnego z marynarzami mieszkającymi poniżej linii wodnej, na pokładach A i B.**

**Dlatego, do cholery! 23**

**Akcja przemija; to krok, to podmuch.**

**Poruszenie mięśnia, w tę czy inną stronę –**

**Gotowe, i w pustce spełnienia**

**Patrzemy na siebie jak ludzie zdradzeni.**

**William Wordsworth (1770-1850)**

**Halvorsen pierwszy przybył na mostek. Mimo szybkości, z jaką dotarł na górę, pojawił się ubrany w kompletny mundur, miał nawet czapkę na głowie. Drugi oficer Delucci nie mógł pojąć, jak stary zdołał to zrobić w tak krótkim czasie. Chyba że spał już na wpół ubrany... niemal jakby przewidywał – albo obawiał się – że coś się stanie.**

**To wydawało się raczej mało prawdopodobne. Oznaczałoby bowiem, że kapitan miał zszargane nerwy, a Delucci nigdy by nie pomyślał, że stary Norweg może odczuwać niepokój.**

**Halvorsen kilkakrotnie dawał do zrozumienia, że oficer promu pasażerskiego w czasie pełnienia służby musi mieć na sobie kompletne umundurowanie, łącznie z czapką.**

**Cholera, pomyślał Delucci... poszukał czapki i założył ją na głowę. Automatycznie, wcale o tym nie myśląc, zapisał w dzienniku czas przybycia starego -"Kapitan na mostku: druga dwadzieścia sześć" po czym poderwał się znad stolika nawigacyjnego, by go powitać.**

**–Dzień dobry, panie kapitanie.**

**Usiłował dostosować ton do sytuacji. Jego głos zabrzmiał spokojnie.**

**–Panie Delucci.**

**Trudno było jednoznacznie stwierdzić, czy Halvorsen po prostu odpowiada na jego powitanie, czy też domaga się natychmiastowego raportu; a może usiłuje tylko rozpoznać, kto się do niego zwraca?**

173 – Nie pojawiły się żadne dalsze sygnały, panie kapitanie. Nic od czasu drugiej serii alarmów z pokładu C na rufie na prawej burcie. Nocny strażnik jeszcze się nie zgłosił. Z mostka nie widać dymu... Sternik właśnie wyłączył autopilota.

Precyzyjnie i klarownie – w kilku zdaniach opisał całą sytuację. Pełna kontrola.

–Jaka jest nasza pozycja?

–Dobry kawał drogi w worku. Około osiemnastu mil od...

–Około, panie Delucci?

Drugi oficer poczuł się zraniony. Nie można przecież w nawigacji czepiać się kilku zer po przecinku – domagać się dokładnej pozycji w Skaggeraku – gdy na statku może być pożar? Szczególnie że przy tej prędkości statek w chwili, gdy – Boże uchronaj – zaszłaby potrzeba przekazania pozycji, znajdzie się już kilka mil dalej.

Chyba że Halvorsen nie zamierza czekać na potwierdzenie najgorszych przypuszczeń. Rozkaże natychmiast zmniejszyć obroty silnika i do diabła ze wzbudzeniem niepokoju u bardziej nerwowych pasażerów... Redukcja prędkości zwiększyłaby ich margines bezpieczeństwa: zmniejszyłaby się wtedy siła ciągu powietrza, które wpływa przez wentylatory.

W każdym razie drugi oficer nie zdołał powstrzymać grymasu, podejmując obronę.

–Naniosłem pozycję na mapie trzy, cztery minuty temu, panie kapitanie. Robimy dobre dwadzieścia węzłów. – Delucciemu minął już buntowniczy nastrój i sprecyzował ugodowo: – Dokładnie dziewiętnaście i osiem dziesiątych.

Kapitan nie wydał rozkazu zmniejszenia prędkości. Podeszedł do przeciwpożarowej tablicy rozdzielczej i zasępił się nad schematem dziewięciu pokładów „Orion Venturera”. Wyraz jego twarzy wskazywał, że marzy o tym, aby oba czerwone światelka zaraz zgasły. Dwanaście minut wcześniej, gdy się to wszystko zaczęło, Delucci zareagował tak samo.

Dzwonek alarmu wciąż jeszcze brzęczał. Halvorsen w zamyśleniu skasował brzęczyk, po czym zresetował system. Światelka nie zgasły. Ciszę na mostku zakłócał tylko szum rozpryskiwanych dziobem fal. Bryzgi odbijały się od pokładu dziobowego i bębniły w okna mostka. Pracujące poziomo wycieraczki natychmiast oczyszczały szyby.

–Kapitanie, zrób pan coś – powiedział cicho, tak by go nie dosłyszał, drugi oficer.

Postukał kostkami palców w tablicę w miejscu, gdzie mocno świeciły czerwone lampki.



**Delucci zmienił zdanie na temat zdolności kapitana do podejmowania szybkich decyzji.**

**–Jezu, niech te światełka nie gasną – modlił się młody oficer. – Nie teraz, nie po tym pukaniu palcami.**

**Światełka zapalone przez Carlssona w chwili, gdy już płonął – choć na mostku tego nie wiedzieli – nie zgasły mimo czterech pasków na rękawie. Delucci nie wiedział – czy odczuwać ulgę czy jeszcze większy niepokój.**

**174 Smuga światła wpadła na chwilę do sterówki. To Bracamontes i pierwszy oficer razem weszli do środka. McCulloch, który został zawiadomiony najpóźniej, nie przejmował się najwyraźniej szukaniem czapki i krawata; wciąż jeszcze zapinał guziki munduru. Przysadzistego pierwszego mechanika nie interesowała w ogóle niczyja aprobata. Nawet nie chciało mu się zapiąć kolorowej hawajskiej koszuli. Na gołych stopach miał natomiast kapcie z Szanghaju, dziwnie kontrastujące z marynarskimi spodniami naciągniętymi na piżamę. Spodnie były jedyną zewnętrzną oznaką, że jest członkiem załogi.**

**Oprócz czapki. Miał na głowie czapkę.**

**Kiedy główny mechanik zjawił się na mostku, mocno walnął pięścią w konsolę przeciwpożarową. Światełko nie zgasło.**

**–To wciąż może być tylko spięcie, panie kapitanie – westchnął Bracamontes bez przekonania. – To te lampki zapaliły się za pierwszym razem, Delucci?**

**–Za drugim, szefie. Za pierwszym paliło się tylko jedno. Ta sama lokalizacja, pokład C.**

**–Kogo posłałeś na dół, żeby sprawdził, Mike? – odezwał się McCulloch.**

**–Conroya, sir.**

**Pierwszy oficer westchnął.**

**–Cholera.**

**–Jak dawno temu? – zapytał kapitan przez zaciśnięte zęby.**

**Delucci niespokojnie spojrzął na zegar wiszący nad stołem nawigacyjnym. Fluorescencyjne wskazówki poruszyły się, gdy na nie patrzył. Jezu – druga dwadzieścia dziewięć? Wyglądało na to, że czas zaczął przyspieszać.**

**–Jakieś osiem... teraz już dziewięć minut temu, panie kapitanie. Ale musiał tam**

**dojść z pokładu A.**

**–Miał przy sobie krótkofalówkę?**

**–Tak, nawet z nim rozmawiałem przez radio.**

**–Próbował się pan z nim potem kontaktować?**

**Delucci za późno zdał sobie sprawę z tego przeoczenia i zaczerwienił się.**

**–Nie.**

**–Proszę go ponownie wywołać, panie Delucci. Natychmiast!**

**–Tak jest, panie kapitanie.**

**Drugi oficer pospieszył do stołu i chwycił radionadajnik. Włączył przycisk nadawania:**

**–Conroy, tu mostek! Patrol przeciwpożarowy, czy mnie słyszysz...?**

**Z małego głośnika niosły się tylko szумы i trzaski. Nie mógł się powstrzymać, by nie posłuchać przez chwilę pierwszych taktów piosenki Spice Girls, dochodzącej do sterówki z „Ocean Runner Night Club”...**

**–Jeśli krótkofalówka Conroya nie działa, musi dojść do telefonu w recepcji, żeby zameldować o sytuacji – próbował rozjaśnić trochę nastrój McCulloch. – To może tłumaczyć, dlaczego się jeszcze nie odezwał.**

**–Gdyby był zajęty gaszeniem ognia. Też nie miałby czasu na pogaduszki – warknął Bracamontes.**

**175 – Conroy to doświadczony marynarz. I nie ulega łatwo panice. W razie potrzeby sam pierwszy wdusiłby każdy przycisk dający się wgnieść w ścianę.**

**Mechanik wskazał dwa czerwone światelka.**

**–Właśnie tak.**

**Halvorsen zagryzł wargi, patrząc nie widzącymi oczyma na wielkie okna. Napięcie wzrasta. Osiem czy dziewięć minut to dużo czasu. Ale z drugiej strony myśl, że na statku był pożar, wydawała się zbyt nieprawdopodobna. Niemożliwe przecież, żeby nikt na dolnym pokładzie nie zauważył ognia! Ale gdy bije pięć szklanek nocnej wachty, bardzo niewiele osób snuje się po dolnych pokładach.**

**–Proszę bezzwłocznie zejść na pokład C, panie McCulloch. Niech pan zabierze ze**

sobą każdego członka załogi, jakiego spotka pan na swej drodze. Ale dy skręt...!

Zresetowany uprzednio alarm znowu uruchomił brzęczyk i na tablicy zapaliło się nowe światelko – tym razem wskazujące pokład E. Zaraz potem zapaliło się drugie. Lampki wskazywały, że ktoś właśnie uruchomił ręczne alarmy – nie jeden, lecz dwa poziomy ponad pierwotnym miejscem zagroż...?

–Wydaje mi się, że może pan zapomnieć o dyskrecji, panie McCulloch – rzucił łamiącym się głosem Bracamontes.

Ale pierwszy oficer McCulloch już go nie słyszał.

Chwycił tylko ze stołu zapasową krótkofalówkę i zbiegał ze schodów wewnętrzną klatką.

Madariaga, najniższy rangą marynarz na mostku, stał cały czas za kołem. Zachowywał się cicho. Oficerowie w ogóle nie zwracali na niego uwagi. Marynarz obserwując sytuację niepokoił się, że żaden z nich najwyraźniej nie wiedział, co dalej robić.

Ale w końcu sternik Madariaga też nie wiedział.

Zastanawiał się na przykład, czy teraz jest dobry moment, aby poinformować dowódcę, że wysokociśnieniowe butle z gazem, które on, Atienza i Valverde wynosili z ładowni, znajdują się w prawoburtowej kabinie C313?

Pomocnik kuchenny Lucchetti był chyba pierwszym po Conroyu członkiem załogi, który zdał sobie sprawę, że na promie jest pożar – chociaż pracował z dala od źródła ognia. Znajdował się w tym czasie na niższym poziomie – na pokładzie B, i to w dodatku w innej części statku.

Może wynikało to z jego niezwyklej zdolności do przeżycia w niebezpiecznych warunkach. Cechę tę wykształcił w sobie pracując dla camorry na ulicach Neapolu. Intuicja nakazała mu nagle porzucić zmywanie talerzy.

Wyczuwał, że coś jest nie w porządku. Nie wiedział co, nie wiedział gdzie... Ale czuł to. Czuł, że ze statkiem dzieje się coś złego.

Zaniepokojony Lucchetti wytarł białe i opuchnięte od gorącej wody ręce, otworzył drzwi i rozejrzał się po korytarzu.

Nic. Ani znaku życia, a tym bardziej śmierci, nadchodzącej od strony rufy statku. Filippo słyszał tylko mruczenie silników i zduszony szum fal przechodzących

176 wzdłuż stalowego kadłuba. Jakieś nie domknięte drzwi tłukły się gdzieś z

przodu, tam znajdowało się kilka kabin... a przynajmniej wydawało mu się, że dźwięk dochodził z przodu statku. Filippo, który mieszkał razem z innym pomocnikiem z mesy w klaustrofobicznej kabince głębiej, na pokładzie A, wciąż jeszcze nie miał pojęcia, gdzie jest dziób, a gdzie rufa. Nie zaznajomił się także z rozkładem pokładów.

Wiedział tylko, gdzie są najbliższe schody prowadzące na górę. Było to zrozumiałe – Lucchetti miał niezwykle rozwinięty instynkt samozachowawczy. A ponieważ obawiał się trochę kaprysów morza, to zdążył już obmyślić listę rzeczy najważniejszych.

Wydawało mu się, że rufa znajduje się na lewo. Minął suszarnię, co przypomniało mu o tym świńskim ryju, szefie zaopatrzenia Uguccionim. Szedł dalej surowym stalowym korytarzem, aż dotarł do grodzi, za którą, choć tego nie wiedział, znajdowała się pompa i kompresor, ustawione tuż przed głównym silnikiem.

Okazało się, że miał dobre wyczucie. Odnalazł bowiem schody, prowadzące zarówno na dół, jak i na górę. Na żółtej farbie klatki schodowej widniała topornie namazana flamastrem strzałka i napis: WYJŚCIE EWAKUACYJNE – SA-LIDA DE EMERGENCIA – 3S.

Młody człowiek zawahał się, niepewny, gdzie schody mogą go doprowadzić. Brak doświadczenia już raz wpędził go w kłopoty. A oficerowie, którzy w sercu Sycylii, gdzie rządziła Cosa Nostra, zostaliby uznani za sistema del-po-tere – system władzy – na pewno nie potraktowaliby wyrozumiale jakiegoś brudnego pomywacza, ubranego w przepocone łachy, który kręciłby się po pokładach przeznaczonych dla pasażerów.

Przez chwilę Lucchetti zastanawiał się, czy nie zawrócić i nie dokończyć mycia talerzy. Za dziesięć, piętnaście minut mógłby pójść do swojej kabiny i zasnąć na cztery długie godziny. Może podczas snu minie to cholerne zmęczenie i choroba morska.

Ale wciąż drażył go niepokój. Wzruszył ramionami. Skoro już tak daleko zaszedł, mógł równie dobrze wdrapać się na wyższy poziom i sprawdzić, co się tam dzieje. Ale dyskretnie.

Kiedy Filippo wszedł na podest następnego pokładu, znalazł się w połowie długości korytarza, który ciągnął się w nieskończoność. Po drugiej stronie, naprzeciwko niego, znajdowały się stalowe przesuwne drzwi zabezpieczone kłódką – z pewnością był to pokład samochodowy, a więc znalazł się ponad linią wodną. Korytarz był wyłożony plastikiem, choć gdzieś tam przeświecała goła blacha – ale wykończono go zdecydowanie lepiej niż dolne poziomy. Płachty folii i złożone rusztowania malarskie wskazywały, że cały ten sektor był w trakcie remontu. Filippo pomyślał cynicznie, że jeśli nawet nie jest w strefie pasażerskiej, to na pewno bardzo blisko niej.

**A więc to pewnie pokład C. Młody pomywacz był z siebie bardzo zadowolony; stawał się prawdziwym marinero!**

**Ostrożnie wystawił głowę na korytarz. Przyjemnie chłodny powiew powietrza zmierzwił mu włosy. Bardzo silny powiew. Przeciąg szedł od strony... dziobu,**

**12 – Ostatni rejs 177 tak? Tak, od dziobu. Stał teraz plecami do prawej strony... prawej burty statku... w każdym razie rozpoznał biura oficerów i magazyny usytuowane wzdłuż ładowni. Widok dalej w kierunku dziobu blokowały mu zamknięte drzwi przeciwpożarowe, odległe o parę kroków.**

**Pomywacz Lucchetti spojrział w lewo – w kierunku rufy? – i zauważył jeszcze jedne drzwi. Te były uchylone, a za nimi...**

**... a za nimi...?**

**Santa Maria...!**

**Jeszcze jeden pracownik hotelowej obsługi statku nie mógł spać. Był to pomocnik kucharza mesy załogi Manley.**

**Tak się wkurzył starciem z tym jankesem, że nie potrafił zamknąć oczu. Wspomnienie Zacha Gossa skłaniało czarnego kucharza do nienawiści, a myślał, że już nie jest zdolny do jej odczuwania. Jeszcze chwila i zmasakrowałby tego starego pryka – na pewno doszłoby do tego, gdyby nie interwencja Franka Troj-borga. Nieprzyjemne wydarzenie spowodowało, że Henry jeszcze się cały trząsał.**

**Z tego powodu, zamiast leżeć w koi, cierpiący na bezsenność Manley o drugiej dwadzieścia dziewięć nad ranem poszedł do mesy, w której marynarz Con-roy urządził sobie biuro. W każdym razie zszedł na dół, na dno „Orion Venture-ra”, gdzie mógł posiedzieć z Conroyem, popijając herbatę z wielkiego kubka i wylewając swe żale.**

**Incydent ten nie oznaczał, że Henry nigdy wcześniej nie spotkał się z uprzedzeniami rasowymi... oczywiście, że to przeżył. Pochodził przecież z Trynidadu, choć mieszkał w Wielkiej Brytanii. Do diabła, niektórzy jego sąsiedzi w Liver-poolu – i to w domu, gdzie mieszkały od pięćdziesięciu lat trzy pokolenia Manley ów – też otwarcie okazywali swoją antypatię. To mógł przeżyć... przyzwyczał się już.**

**Ale na statku? Nigdy podczas rejsów frachtowcami nie miał takich problemów. Nawet na pokładach statków pływających pod tanią banderą, które – wydawałoby się – powinny się stać wylęgarniami uprzedzeń. Ludzie różnych ras, mówiący różnymi językami i wyznający różne religie, muszą egzystować obok siebie i potencjalne spięcia między nimi mogą mieć bardzo poważne następstwa... ale nawet na frachtowcach na ogół nie dochodzi do wojen etnicznych.**

**Trzeba pamiętać – co Conroy przypomniał w rzadkim dla niego przebiegu zrozumienia dla ludzkich uprzedzeń – że łysy był tylko pasażerem. Conroy zapewnił go, że chłopaki ze statków pasażerskich dobrze wiedzą, iż pasażerowie to zupełnie inny gatunek ludzi niż oni, marynarze, i że nie należy się tym przejmować.**

**Ale Henry nie dziwił się specjalnie, że Conroy nie przepada za pasażerami. Przecież Conroy i uprzedzenia szły w parze jak Samson i Dalila, jajka i bekon... jak ciemność i czarne myśli.**

**Kucharz pomyślał ciepłej o starym, szorstkim marynarzu, mimo jego wciąż deklarowanej awersji do... tak, jeśli już o to chodzi, to do większości rzeczy.**

**178 Manley od razu poczuł się trochę lepiej, gdy po scysji z pasażerem porozmawiał z Conroyem – choć to raczej tamten cały czas mówił. Ale to nic nowego – tak zwykle wyglądały konwersacje z Conroyem. Słuchając, jak stary marynarz mówi**

**o swoich uprzedzeniach, można się było wiele nauczyć. Nauczył Henry'ego, że można wyznawać poglądy, przy których faceci z Ku-Klux-Klanu wyglądali na liberałów.**

**I wtedy Manley zauważył krótkofalówkę. Wciąż leżała tam, gdzie Conroy ją zostawił, obok jego służbowej popielniczki.**

**Ze zdziwieniem popatrzył na zegar nad kontuarem – minęło już osiem, dziewięć minut od czasu, kiedy marynarz wyszedł w poszukiwaniu kataklizmu, mrużąc pod nosem przekleństwa na temat kwalifikacji drugich oficerów, jakości obwodów elektrycznych i tego, jak ma do diabła wytrzymać...?**

**Poszedł na pokład C, zgadza się? Tam, skąd zaczął się ten fałszywy alarm Delucciego. Henry, tak jak Conroy, nigdy nie pomyślał, że alarm może być prawdziwy. Chyba poszuka tego starego pryka? I jeszcze zanieś mu radio.**

**Gdy zatem zbliżało się pięć szklanek nocnej wachty, Manley opuścił mesę**

**i ruszył nieświadomie w kierunku źródła ognia. Usiłował po drodze rozwiązać tajemnicę. Wiedział, że jeśli jej nie odkryje, nie zaśnie przez resztę nocy. Pytanie na ten temat miał na końcu języka od czasu, gdy Conroy a wezwano z mostka na pokład C. Temat ten zaczął niepokoić jednak Manleya dużo wcześniej, zanim jeszcze prom wypłynął z portu.**

**Pomocnik kucharza mesy załogi Manley musiał się w końcu dowiedzieć, co Conroy miał przeciwko królikom?**

**Marianne Norgaard robiła sobie kawę w biurze intendenta, gdy wydało się jej, że słyszy jakiś zduszony okrzyk. Conroy zdążył krzyknąć, zanim upadł na podłogę,**

**biegnąc w stronę hydrantu.**

**Zaintrygowana, wyszła z biura do recepcji. Ze swego stanowiska widziała długi środkowy korytarz ciągnący się w kierunku rufy promu. Była nie tyle zaniepokojona, co zła. Pasażerowie którzy chcą się wyspać w nocy, nie lubią krzyków pijanych gości wracających o drugiej trzydzieści do swych kabin.**

**Nie zauważyła niczego podejrzanego. Nikogo nie dostrzegła ani w hallu recepcyjnym, ani w środkowym korytarzu. Zwróciła uwagę, że drzwi przeciwpożarowe gdzieś pośrodku korytarza są zamknięte, tak jak wymagały tego przepisy.**

**Gdyby młodszy płatnik Norgaard zechciała zbadać tę sprawę i opuściła na chwilę swe stanowisko, a potem przeszła na prawą stronę obszernego hallu, by zerknąć w prawoburtowy korytarz – mogłaby uratować przynajmniej kilka istnień ludzkich. Gdyby ogłosiła alarm, kiedy dym z pokładu C wciąż jeszcze był tylko małym, nie uformowanym obłokiem w klatce schodowej 2S... ale nie zrobiła tego. Zasłuchała się w śpiewaną chóralnie piosenkę, dochodzącą z „Baru Admiralskiego”. Śpiewali teraz „Ludzi z Harlech” – na cały głos, lekko się już płacząc. Walińczycy będą już chyba niedługo kończyć, pomyślała. Zmęczeni, szczęśliwi i napełnieni...**

**179 Mianowana na stanowisko oficerskie Marianne Norgaard naprawdę nie wiedziała, że dwóch... nie, troje powierzonych jej opiece pasażerów – ponieważ Gertrud Gustafsson przestała walić, a nawet słabo drapać w uszczelnione już wtedy przez Lennarta drzwi do kabiny – leżało martwych na pokładach C i D.**

**Wróciła do biura, ostrożnie umalowała szminką usta, z dumą oglądając w lustrze oficerskie epolety na ramionach, i zalała kawę wodą z elektrycznego czajnika.**

**W tym czasie mniej niż pół minuty spaceru w rufowym prawoburtowym korytarzu na pokładzie E czarny cień nadal się przemieszczał. Gęstniał wciąż i stawał się coraz bardziej trujący, wypełniając wąski pasek przestrzeni, rozdzielający dwa bliźniacze rzędy zamkniętych drzwi do kabin.**

**Nocny steward kabinowy Cardoso wymiotował dokładnie o wpół do trzeciej.**

**Znowu!**

**Jezu, kto by uwierzył, że można tak chorować!**

**Nie widział chmury dymu przesuwał się po korytarzu w stronę jego służbowego pomieszczenia. Był zbyt zajęty wpatrywaniem się w dno wiaderka; nie mógł czuć niepokojącego klucia w żołądku, ponieważ całego żołądek znajdował się już chyba w tym wiadrze! Nie czuł niepokoju nawet wówczas, gdy blokował nawet w pozycji otwartej drzwi, które mogły przecież powstrzymać dym przed ogarnięciem jego**

**prywatnego piekła.**

**Ale w końcu piekło jest pojęciem subiektywnym. Każdy człowiek ma inny pogląd na to, czym jest piekło.**

**Pinheiro Cardoso miał się właśnie przekonać, że to, co przez ostatnie dwadzieścia godzin uważał za piekło, wcale nim jeszcze nie było.**

**Za dwie minuty jedna rzecz będzie pewna. Pinheiro dowie się, że piekło nie ma nic wspólnego z plastikowymi wiaderkami.**

**Pomywacz Lucchetti stanął właśnie twarzą w twarz z własnym wyobrażeniem piekła.**

**Ale mimo tego, co zobaczył, zachował zimną krew. Owszem, był wystraszony. I tak zaskoczony, że zastanawiał się przez chwilę, czy nie jest to sen – albo raczej: koszmar senny? Ale nie poddał się panice.**

**Wyglądało na to, że czarny dym w korytarzu, kłębiący się pod sufitem w okolicy uchylonych drzwi przeciwpożarowych, na razie nie mógł przedostać się dalej w kierunku dziobu statku z powodu przeciągu, wytworzonego przez ogień głodny tlenu... ale było jasne, że sytuacja zaraz się zmieni. Młody człowiek widział poprzez dym płomienie pełgające po drzwiach, atakujące plastikowe panele i usiłujące iść dalej... płomienie były znacznie bardziej zdecydowane niż niematerialny produkt spalania.**

**To godne pochwały, że kandydat na wielkiego mafioso nie uległ panice. W końcu w swym krótkim, lecz pełnym przemocy życiu musiał już wiele razy**

**180 radzić sobie w niebezpiecznych chwilach i przeżył tylko dzięki sprytowi i szybkiej reakcji. Wziął więc głęboki wdech i spróbował rozważyć szybko sytuację.**

**Wyglądało na to, że nie jest dobrze. Znajdował się na śródokręciu, w głębi statku, ledwo ponad linią wodną stalowego pudła, które lada chwila miało zamienić się w gigantyczny pływający piekarnik. Nawet wspomnienie niedawnych lęków, że jego poćwiartowane ciało znajduje się na Cimitero Monumentale przy Via Santa Maria del Riposo, wobec szalejącego żywiołu wyglądało niezbyt poważnie.**

**Filippo uznał że ma dwa wyjścia.**

**Może zacząć uciekać. Szybko, bardzo szybko. Wdrapać się na górę. Przynajmniej na otwarty pokład. A tam, ponieważ ma certyfikat wydany przez Mini-stem della Marina Mercantile, który potwierdza jego kwalifikacje w zakresie użytkowania szalup ratunkowych, na pewno wsiądzie na łódź... chociaż w czasie opuszczania na wodę musiałby rozpracować, co robi się z taką łodzią.**



**Albo może ostrzec innych – po raz pierwszy w swym pokręconym młodym życiu. Zostać i naprawdę zarobić na przydomek Picciotto di Onore.**

**Oznaczało to, że trzeba zamknąć szczelnie drzwi, by zatrzymać ogień albo przynajmniej trochę go zahamować...?**

**Niedaleko znajdował się przycisk alarmu przeciwpożarowego. A zaraz dalej wisiała gaśnica. Lucchetti nigdy nie używał gaśnicy, ale co u diabła – to nie mogło być aż takie trudne. Stłukł łokciem kruche szkło alarmu, wdusił przycisk... chwycił ciężką gaśnicę i zaczął, pochylony jak najniżej, biec w kierunku źródła ognia.**

**I wtedy nawet jego odporność zawiodła: zobaczył, dlaczego drzwi były zablokowane w pozycji otwartej... Mamma mia!... to chyba ciało!**

**Rozciągnięte w korytarzu?**

**... i w dodatku te zwłoki się paliły!**

**Ciało – mężczyzny... kobiety? – w każdym razie ledwo rozpoznawalne – było całkowicie ogarnięte przez płomienie. Poczerniały zewłok leżał na plecach. Ramiona miał zgięte pod kątem prostym, jakby ułożone w geście urągającym ogniowi... Ręce wciąż się poruszały – to ścięgnięta trupa kurczyły się na skutek gorąca.**

**I wtedy nadszedł najstraszliwszy moment...**

**Gdy Filippo Lucchetti patrzył ze wstrętem na pożeraną przez ogień, bezwłosą, szerniałą czaszkę, trup spojrział na niego...! Odwrócił głowę precyzyjnie w jego kierunku, by obserwować, jak nadchodzi... a potem wyszczerzył śnieżnobiałe zęby w szerokim uśmiechu; w jego ustach natychmiast pojawiły się małe płomyki, które zaczęły zwiedzać wnętrze...**

**Z zapartym tchem, żałując, że nie pogonił od razu na górę na pokład szalupowy, Lucchetti wcisnął zawór gaśnicy, nie wiedząc i wcale nie dbając o to, czy urządzenie rozpylało pianę, czy też wytryskiwało jądrem dużym ciśnieniem. Płonące ciało natychmiast skryło się przed jego oczyma w kłębie pary.**

**Rozpylał wodę na drzwi i framugę oraz przylegające do nich plastikowe panele ścian i sufitu aż do wyczerpania zawartości gaśnicy. Gryząca para buchała**

**181 kłębami dookoła; zaczął konwulsyjnie kaszleć. Poczuł, że zaczynaję się zwęglać włosy – w ciągu krótkiego czasu, jaki tu spędził, temperatura podniosła się znacznie. Dalej za drzwiami widział tylko ogień, który się rozszerzał i wspinał na następną klatkę schodową prowadzącą na wyższe poziomy. Drogi Jezu...**

**Z trudem oddychając, wyczerpany do granic wytrzymałości młody pomy-wacz**

postawił wszystko na jedną kartę. Uniósł swój roboczy fartuch do góry i zawinął wokół głowy, by uchronić twarz, rzucił się do przodu i zaczął kopać blokującego przejście trupa. Podjął rozpaczliwą próbę, żeby usunąć przeszkodę i zamknąć drzwi.

Trup, na pewno nonkorformista – jeszcze trzy godziny temu za skarby świata nie chciał chwalić obiadu, twierdząc jedynie, że był zbyt wyśmienity, by go krytykować – opierał się do samego końca. Usunął się z niechęcią dopiero w chwili, gdy Filippo Lucchetti miał się już poddać i zacząć uciekać.

Dopóki w jego ciele znajdowała się dusza, był samolubny i zazdrosny o sukcesy innych.

Zrozumiałe chyba, że nawet po śmierci Sven Carlsson powinien czuć się doceniony, że za jego sprawą jakiś inny oszust został bohaterem. Kataklizm

## Druga faza

Chociaż o drugiej trzydzieści nad ranem tylko kilku członków załogi wiedziało albo podejrzewało, co dzieje się na poziomie C, niektórzy pasażerowie wciąż bawiący się na górnym pokładzie zaczęli narzekać, że w barze zrobiło się zbyt gorąco.

Jak na ironię, narastająca temperatura w „Barze Admiralskim” – a szczególnie w „Ocean Runner Night Club”, którego klienci pocili się w rytm melodii puszcanych przez disc jockeya Roda O’Steele’a – nie miała nic wspólnego z faktem, że na niższych piętrach płonął ogień. Po prostu jedna z części starego systemu wentylacyjnego, która miała zapewniać stały dopływ świeżego powietrza do pomieszczeń na

pokładach F i G, zepsuła się wieczorem. Wysiłki i tak już przeciętymi mechanikami „Orion Venturera” okazały się niewystarczające. Uszkodzenia nie można było naprawić na morzu – zepsuta część została zamówiona i miała czekać na nich w porcie w Göteborgu.

Uszkodzenie pomocniczego w gruncie rzeczy urządzenia powodowało raczej niewygodę niż naruszenie przepisów bezpieczeństwa na morzu.

**W nadchodzących minutach okazało się jednak niezwykle istotne.**

**Katastroficznie istotne.**

**Obudź się, wstań, albo pozostań na zawsze.**

**John Milton (1608-1674)**

**Charlie Peri era siedział w barze. Było mu gorąco. Nie wiedział, czy z powodu wadliwej wentylacji, czy z innej przyczyny.**

**Irytacja po scysji z Zachem Gossem nie ustępowała. Wyglądało na to, że Charlie nie może się przejść po statku, by nie natknąć się na tego złotoustego z Alabamy, który głośno zwracał na siebie uwagę. Wszyscy inni goście baru czuli się szczęśliwi. Siedzieli nad szklaneczkami, słuchali zadowoleni śpiewu Angoli. I gry akompaniującego im na pianinie Niemca Willi ego, tego gościa z farbowanymi włosami.**

**Był wściekły, ponieważ dopiero co zostawił swą budzącą czułość Margrite samą, by mogła w końcu zasnąć i wypocząć. Wiedział, że przeszkadzał jej tym ciągłym wierceniem się i przewracaniem z boku na bok. Chciał się napić, złagodzić niepokoje... i jak na złość Zach siedział i machał do niego jak do starego kumpla ze szkoły.**

**Charliego nic nie łączyło z Zachem oprócz wspomnienia kości, po wsze czasy pogrzebanych w pokrytym wodorostami kadłubie statku, gdzieś na wschód od wyspy Samar w błękitnym Pacyfiku.**

**Tak przynajmniej uważał do wczorajszego popołudnia. Gdy jednak pomyślał o niezrównoważonym zachowaniu Gossa podczas incydentu z młodym czarnoskórym kucharzem, zaczął się zastanawiać, na ile usprawiedliwiona była nawet tak krucha więź. Dręczyło go podejrzenie, że prawdziwym powodem, dla którego Goss zatrzasnął wtedy drzwi przed nosem porucznika, był w równej mierze kolor skóry porucznika, jak chęć przeżycia.**

**Nigdy się tego nie dowie. Zach nie powie mu, czy – tak jak on sam – był po prostu młodym, przerażonym do granic obłądu marynarzem i robił wszystko, by**

**184 nie zostać uwięziony w tonącym statku. Może działał tak jak powinien – był twardy, tak jak uczyła tego marynarka wojenna na wypadek ogłoszenia alarmu: opuścić okręt i zamknąć wodoszczelne drzwi. A może Goss uważał się za przedstawiciela wyższej rasy i posunął się po prostu za daleko w wykonywaniu swych obowiązków? Może nienawiść rasowa tak go zżerała, że dała o sobie znać nawet w chwili skrajnego przerażenia?**

**Wyglądało na to, że Zach siedział w barze już od dłuższego czasu. Charlie mógł się**

tego domyślić po wypiekach najego zwykle bladych policzkach. Musiał być na nogach od czasu, gdy zaokrętowali się na promie; z pewnością nie przespał się ani chwili.

Minęła godzina i Zach wysączył jeszcze kilka litrów piwa. Teraz siedział ze szklanym wzrokiem, rozwalony krzywo na krześle. Wciąż jednak usta mu się nie zamykały i słychać było dookoła, jak to on, dawny chorąży marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych, został bohaterem wojennym. Czy wszyscy słyszą? Facet, który został zatopiony... Czyżby Zach mówił, że od czasu „Thompsona” było to dwa razy? A może trzy? Ale według tego, co relacjonował, za każdym razem prosił o skierowanie go z powrotem do marynarki wojennej. Walczył od Midway aż po Tokio... pokazał tym cholernym żółtkom, co oznacza prawdziwa amerykańska wytrwałość.

Prezydent Truman, Winston Churchill... obaj musieli być Bogu niezmiernie wdzięczni, że wpadli na myśl, by posłać do walki Zacharego Gossa, gdy zawodziła już nadzieja.

Charliemu skończyły się zapasy dobrego humoru. Rozejrzał się dookoła i zauważył grukę czterech Japończyków, siedzących nieporuszenie nad szklankami w odległości zaledwie paru metrów od Gossa. Pomyślał o Margrite i zerknął na zegarek... Panie na wysokościach – druga trzydzieści?

Nie zamierzał pozostać na górze tak długo, ale Zach, który upił się do takiego stopnia, postawił go w kłopotliwej sytuacji. Nie mógł go tak po prostu zostawić – facet nie był w stanie znaleźć drogi do swej kabiny de luxe... a w końcu służyli kiedyś na tym samym statku. Nie zostawia się na pastwę losu kolegi z okrętu. Nawet kolegi, który jest sukinsynem jakich mało... chyba że jego skóra była właściwego koła...?

–Czas iść spać, Zach – trącił go Periera, starając sienie myśleć więcej o tych strasznych wydarzeniach. Położył mu dłoń na ramieniu.

Brytyjczycy zaczęli śpiewać „Ludzi z Harlech”. Triumfalnie. Emocjonalnie. Piosenka o dawno minionej wojnie, ale wciąż na tyle poruszająca, by pobudzić krew w żyłach do szybszego krążenia nawet u takiego staruszka jak Charlie Periera.

Ludzie z Harlech w pustce... Czy słyszysz pędzącą falę? Fala wyższa od poprzedniej... Odległy huk bitwy...?

–Nigdzie nie idę – wyjąkał Goss, strząsając dłoń Perierę.

–Musisz zejść do kabiny, Polly Lou będzie się o ciebie martwić.

185 – Zostaw mnie, słyszysz...? Póki jesteśmy na morzu, za Boga nie zejdem pod

**pokład... – Stary Zach bezwładnie zwiśł w krześle. Wyglądał jak rzucony na mebel tobołek; jego oczy wydawały się emanować przerażeniem.**

**–Ja... ja nie mogę, Periera.**

**Naprzód, ojczyzna nas potrzebuje, on jest najodważniejszy, on nas prowadzi Nasz honor dumnie wyznacza nam kierunek: wolność, Bóg i prawo!**

**–Oczywiście, że możesz. Wygadujesz głupoty, Zach. Trzeba więcej niż kilku piw, żeby zwalić z nóg takiego starego bohatera wojennego jak ty...?**

**Charlie nagle urwał i uważniej popatrzył na Zacha Gossa. Było w nim coś... coś dziwnego. Do tej pory zachowywał się hałaśliwie i arogancko. Jakoś dziwnie uformowały się kropelki potu dookoła niej sc, gdzie płonący olej pięćdziesiąt lat temu spalił tkankę twarzy. I nie miało to nic wspólnego z zepsutą wentylacją.**

**Zrzuć ze swego grzbietu jeźdźca, co się zatacza, pozwól ziemi nakryć martwe ciało**

**Los przyjaciela, żony, kochanki... Drży od ciosu...!**

**–Boisz się zejść na dół, prawda, Zach? – zapytał Charlie z niedowierzaniem.**

**–Nie boję się niczego, Periera – wrzasnął Goss, patrząc na niego niesamowitym, nawiedzonym wzrokiem. – Nie masz prawa tak gadać! Żadnego prawa!**

**Ludzie z Harlech młodzi i starzy, chcecie zdobyć sławę...?**

**–Nigdy nie wróciłeś do marynarki wojennej, prawda? Nigdy nie postawiłeś nogi na statku od czasu „Thompsona”!**

**–Pewnie, że postawiłem! Nie wtykaj nosa w moje sprawy, staruszkule! Zatrzymaj swoje pieprzone domys...**

**–Do której flotyli cię odkomenderowano po zwolnieniu z wojska? Chyba do flotyli biurek w biurze projektowym marynarki wojennej w Seattle, prawda, Zach...? Tam mogłeś do woli opowiadać o swym bohaterstwie, Purpurowym Sercu za rany i czasie, który spędziłeś w niewoli?**

**Japończycy, a nawet i Brytyjczycy – najwyraźniej zbici z tropu – gapili się na dwóch weteranów. Charlie Periera był wściekły do nieprzytomności. Przez pięćdziesiąt, a może i więcej lat prześladował go wstyd, że Zach Goss ma dziesięć, nie, dwadzieścia razy mocniejsze nerwy od niego. Charlie zdawał sobie sprawę, że on sam nigdy nie wróciłby na okręt wojenny, nawet gdyby pozwoliła mu na to niesprawna noga. Poszedłby raczej do służby pomocniczej i pilnował magazynów niż...**

**–Czy opowiadałeś im już, Zach, jak to ratowałeś porucznika? Czy to dlatego dali ci ten pieprzony medal?**

**Walcz za dom, za życie, dla sławy... wolność, Bóg i prawo!**

**186 Zach Goss zaczął łkać łzy, które spływały z jego oczu jak z kranu, łagodząc purpurowe plamy na twarzy.**

**–O’Kane był Murzynem, Periera! Nie mieli prawa robić Murzyna oficerem nad białymi jak ty i ja...!**

**Stary Charlie Periera zamknął na chwilę oczy. Poczuł, że robi mu się niedobrze. Pokład przechylił się pod jego nogami... widział przed sobą przepołowione ciało motorzysty drugiej klasy Marcory – który właśnie wygrał osiemnaście do-łców – odpłynęło twarzą w dół poprzez płonącą wodę... widział porucznika mechanika O’Kane’a, który przez wysoką do pasa wodę parł z determinacją, walczył ze spienionymi wirami... widział jego poszarpaną odłamkami bluzę khaki... widział rękę podtrzymującą zakrwawiony kikut ramienia...**

**–Zamknijcie drzwi, zamknijcie mocno! Inaczej nie wydostaniemy się na górę!**

**Charlie Periera nagle się zaniepokoił.**

**Ponieważ to, co słyszał, to nie był głos motorzysty pierwszej klasy Zacha Gossa sprzed pięćdziesięciu lat. To krzyczała kobieta. I nie znajdowali się na niszczycielu w czasie wojny. Byli na pokładzie promu na Morzu Północnym...!**

**Gdy otworzył oczy, zaniemówił z wrażenia. Wrzeszcząca kobieta wyskoczyła z dolnego pokładu schodami, które znajdowały się na rufie na prawej burcie. Ludzie dookoła niej wstali w panice z miejsc i zaczęli biegać...**

**Charliemu wzrok nie dopisywał już tak jak kiedyś. Ale nawet bez okularów mógł bez trudu dojrzeć ponad głowami ludzi wydobywający się z klatki schodowej gęsty dym.**

**W przeciwieństwie do innych pasażerów, którzy jeszcze nie spali, Heikki, mimo awarii systemu wentylacyjnego, nie czuła gorąca. Siedziała przecież za schowkiem na kamizelki ratunkowe na górnym pokładzie, gdzie zimny przeciwny wiatr szarpał brezentowymi pokrowcami łodzi ratunkowych. I było jej wszystko jedno, czy w środku statku jest ciepło, czy zimno.**

**Co oczywiście nie jest do końca prawdą. Tak samo jak każdy na statku, Heikki boleśnie odczuje fakt, że na pokładzie C temperatura wynosi prawie pięćset stopni Celsjusza. Paliły się już drzwi do pustych kabin zewnętrznych przy pra-woburtowym korytarzu. Ogień buzował też w kabinach, które lekkomyślnie pozostawiono nie zamknięte lub tylko przyblokowano haczykiem. Tak jak kabina C313, przymknięta**

przez Conroya, szukającego kompromisu pomiędzy bezpieczeństwem i świętym spokojem.

Heikki Niskanen nie było już tak zimno, gdy w końcu zabiła swój e dziecko... czy może raczej: lalkę w kształcie dziecka. W każdym razie zrobiła to... Póki moc voudon działa... zakręciło się jej nieco w głowie; usiadła obok Nicole; siedziały tak razem, dwie bohaterki, jakich świat nie widział.

Nicole uśmiechnęła się i dotknęła Heikki, próbując przyciągnąć jej uwagę. Heikki zamrużyła oczami i ujrzała nad sobą jeden z wielkich okrętowych wentylatorów. Z ogromnego grzyba wydobywał się dym – ogromne ilości szaroczarne-go dymu. Wydało się to Heikki dziwne – zawsze czytała, że to kominy są do...?

187 Przestała się trząść, mimo że jej cienki anorak był całkiem przesiąknięty wodą. Puls i oddech miała zwolnione, skórę zimną i suchą. Temperatura jej ciała spadła poniżej trzydziestu pięciu stopni Celsjusza. Zaczęła powoli umierać.

Oczywiście Heikki nie zdawała sobie sprawy z tego, że umiera. A nawet gdyby to podejrzewała, to wcale by jej na tym nie zależało ani nie czułaby strachu. Wkrótce pokaże się słońce i ją ogrzeje; przecież płynie teraz razem z Nicole na pokładzie pięknego prywatnego jachtu. Udają się na plantację jej ojca, na piękną, romantyczną wyspę Haiti. A ona nie mogła się doczekać spotkania z Tugiem Rockinghamem.

W końcu jedną z oznak narastającej hipotermii są irracjonalne myśli.

Józef zaczął sprawiać trudności. Nie da się uspokoić kota, który postanowił, że będzie sprawiał trudności.

Madame Chabert z prawoburtowej kabiny E327 nie miała do tej pory żadnych kłopotów z zaspokajaniem naturalnych potrzeb Józefa na promie – przynajmniej w pierwszej podróży, z Zeebrugge. Przed podróżą, jeszcze w Liege, kupiła zwój grubej aluminiowej folii, z której robiła kotu jednorazową przenośną toaletę. Jej nielegalnie podróżujący towarzysz przyzwyczał się szybko do tego urządzenia.

Ale na tym promie zachowywał się inaczej. Józef od północy niespokojnie wędrował dookoła wąskiej kabiny... i ani na chwilę nie ułożył się do snu; z jego wąskich, zielonych oczu niewiele jednak można było wyczytać.

O drugiej trzydziści nad ranem cholerny kot zaczął miauczeć i drapać pazurami w drzwi – pani Chabert może i miała osiemdziesiąt dwa lata, była też kobietą elegancką i kulturalną, ale zawsze cechowała ją szczerłość i sukinsyna nazywała sukinsynem.

Belgijska panna czuła się nieco zakłopotana, że wyrwała Józefa z jego ulubionego ogrodu i podsadziła mu aluminiową folię. Ale w końcu gdzie ona mu znajdzie ogódek



**na środku Morza Północnego...?**

**Ale ponieważ bardzo kochała Józefa, a kot stawał się coraz bardziej niespokojny, postanowiła mu znaleźć jakieś miejsce. Mruczając pod nosem przekleństwa, starsza pani narzuciła ciepły szlafrok na nocną koszulę, wsunęła stopy w futrzane botki i chwyciła jeszcze parasolkę na wypadek, gdyby trzeba było wyjść z kotem na pokład. Uchyliła drzwi... nic by się nie stało, gdyby tylko pamiętała wcześniej o przypięciu smyczy do przeciwpchelnej, wysadzanej diamencikami obroży Józefa.**

**Zwierzak wydał z siebie mrożące krew w żyłach: miauuu! Zabuksował w miej scu, ślizgając się na gładkim pokładzie, po czym śmignął przez szparę jak biało-czarna torpeda. Zupełnie tak, jakby wiedział coś, o czym jego pani nie miała pojęcia – czyżby nie chciał siedzieć w zamkniętym pomieszczeniu o nieodpowiedniej porze na nieodpowiednim statku?**

**Twierdzi się, że szczury również potrafią wcześniej wyczuć grożące im niebezpieczeństwo.**

**188 Madame Chabert, wielce niezadowolona, pospieszyła za kotem. Przez chwilę widziała, jak jej ukochane zwierzątko gna przed siebie pustym korytarzem w kierunku recepcji, aż znika pod wielką chmurą, i... zaraz, jaka chmura?**

**Zaniepokojona, odwróciła się gwałtownie i spojrzała w drugą stronę. Drzwi przeciwpożarowe, które, jak pamiętała, wcześniej były zamknięte, teraz stały otwarte na oścież... z klatki schodowej dalej z tyłu statku wydobywały się kłęby dymu. Mimo że nie wzięła okularów, wydało się jej, że poprzez dym dostrzega kształt ciała... pewnie unpompier courageux, kierujący extincteur albo coś podobnego...?**

**Antoinette Chabert nie przeżyłaby osiemdziesięciu dwóch lat, gdyby nie wiedziała, co jest najważniejsze. Z drugiej strony, nie sądziła, by oficerowie promu dzielali jej zdanie na temat tego, co jest najistotniejsze. Jeśli prom się palił, to możliwe, że marynarze byli zajęci gaszeniem, tak jak ten człowiek w korytarzu. A w takim razie nie będą chętni oddelegować kogoś do szukania jej petit koteczka.**

**Otulając się szlafrokiem, zaczęła wołać na stewarda. Idąc w kierunku recepcji, bębniła parasolką w każde mijane drzwi. W opinii ekscentrycznej madame Antoinette Chabert, sytuacja na pokładzie „Orion Venturera” przekształcała się szybko w arise extraordinaire. Nie było już czasu na półśrodki.**

**Im więcej ludzi uda się jej obudzić i skłonić do wzięcia udziału w misji poszukiwawczej, tym większe szansę na odnalezienie Józefa, zanim wyskoczy za burtę samodzielnie popłynie do Szwecji, sądząc, że jest szczurem...**

**Podczas gdy o drugiej trzydzieści rano spostrzegawcze belgijskie zwierzę znalazło się w pół drogi do kociego rajy, osiągnęło przynajmniej tyle, że zaalarmowało – za**

**pomocą zdalnego sterowania – kilku pasażerów, którzy inaczej usłyszeli by pukanie do drzwi za późno.**

**Gdyby ktokolwiek w ogóle do nich później zapukał.**

**Nawet Michael był już gotowy porzucić rozrywki górnego pokładu i zejść do kabiny.**

**Grace Miles nie mogła oprzeć się uczuciu złośliwej satysfakcji, kiedy zobaczyła na twarzy męża kropelki potu. Spice Girls skończyły śpiewać i Michael poprowadził Grace do stolika, gdzie opadł ciężko na krzesło.**

**–Jezu, jak gorąco – oświadczył. – Mieli chyba dosyć czasu, by do tej pory naprawić wentylację.**

**–Im chyba nie jest za gorąco – odparła Grace, wskazując na tłum w większości młodych ludzi, czekających w objęciach, aż Rod O’Steele puści im następny dyskotekowy przebój.**

**–Oni wszyscy są o sto lat młodszy od nas – wymamrotał Michael. – Chyba poza tą wielką skandynawską blondyną z długimi włosami. Patrz, ona ma klasę. Wygląda, jakby mogła kręcić się do końca świata.**

**–Och, dziękuję ci bardzo, Michael – wypaliła Grace. Zawsze reagowała gwałtowniej, gdy wypita kilka kieliszków za dużo. Doskonale czuła się w krótkiej czarnej sukience. Ale jej dobry humor wyparował teraz. Chwyciła torebkę i wstała.**

**189 – Gdzie idziesz?**

**–Do łóżka! Tam, gdzie miej się starszych pań... – uniosła rękę do oczu i spojrzała na zegarek w przyćmionym niebieskawym świetle. Momentalnie otrzeźwiała. – Michael, zdajesz sobie sprawę, że jest wpół do trzeciej nad ranem?**

**–A ty zdajesz sobie sprawę, Grace, że jesteśmy na wakacjach? – Jemu także nieco plątał się już język. Oboje za dużo wypili. – 1 że czasem na wakacjach żona mogłaby nie wsiadać na męża z powodu nieprzespanej nocy.**

**Grace Miles zrozumiała, że cały wieczór na nic. Specjalna sukienka, trud przygotowania makijażu, zmuszenie się do uległości wobec męża podczas wieczornego incydentu – wszystko na marne... Zdała sobie sprawę, że Michael chciał ją zmusić, by zostali jeszcze trochę. Wiedziała, że gdy już zejdą do kabiny, Michael i tak będzie jej miał za złe, że skróciła mu zabawę.**

**Jej. I dzieciom.**

**Musiała minąć co najmniej godzina od czasu, gdy któreś z nich schodziło na dół, by**

**zajrzeć, co dzieje się z Williamem i Lucy.**

**–Dobrze, ja już idę. Ty możesz zostać, jeśli chc...!**

**Grace urwała w pół słowa i zawahała się nagle, pociągając nosem.**

**–O Boże, chyba nie zaczniesz tu zaraz płakać? – mruknął Michael z niedowierzaniem.**

**– Grace, słuchaj, jeśli uważasz, że...**

**–Cicho, Michael! – wybuchnęła Grace, zaniepokojona do granic wytrzymałości. – Na miłość boską, czy ty naprawdę nic nie czujesz...?**

**U wejścia na prawoburtowe schody prowadzące do „Baru Admiralskiego” pojawił się dym... na chwilę cofnął się, jakby zassany z powrotem, po czym rozdał się w wielki, fioletowo podświetlony kłęb, który wirując zaczął się rozprzestrzeniać. Niewidoczny przeciąg nadał mu prędkość i kierunek; dym węzowym ruchem posuwał się dalej wzdłuż ściany nocnego klubu i zanurkował – zjawiskowy pokręcony warkocz – ostro w dół w lewoburtową klatkę schodową...!**

**Ktoś zakrztusił się ze strachu. – Pożar! Gdzieś tu jest pożar...!**

**Portugalski steward, który stał za barem klubu, przeskoczył przez kontuar i zaczął wypychać młodzież poprzez prawoburtowe drzwi na zewnętrzny pokład. – Incendio, incendio! Wszystkie ludzie... wychodzić!**

**Grace krzyknęła histerycznie. – Dzieci, Michael! Moje dzieci...!**

**Michael Miles nie słyszał jej krzyku. Nie zwracając uwagi na dym wypełniający zatłoczoną salę dyskoteki, zapadł się w krzesło i ukrył twarz w dłoniach, i zatkał.**

**–Przepraszam. O Boże, Grace, tak mi przykro...**

**Cztery poziomy niżej William otworzył oczy i zaniepokojony zamrugnął powiekami. W pierwszej chwili nie zdawał sobie sprawy, gdzie się znajduje... Ale gdy spojrzał w bok i na drugiej dolnej koi ujrzał śpiącą Lucy, tulącą misia, przypomniał sobie z podnieceniem, że to była ich Wielka Podróż.**

**Wyobraźnia podsunęła mu widok kapitana, który stał w rozkroku za kołem sterowym, po pas w spienionej wodzie przelewającej się po pokładzie. Widział marynarzy uczeponych lin, błagających dowódcę, by ich ratował; widział postrzępione przez sztorm resztki żagli, trzepot kapitańskiego sztormiaka i biały szron na jego brodzie...**

**190 Wtedy William uświadomił sobie, że statek prawie wcale nie kołysze się na fali. Poczł się rozczarowany: nie tylko nie nieśli żadnych żagli, ale jeszcze na pewno nie**

**będzie żadnej katastrofy ani nic w tym rodzaju...**

**Mamusia i tatuś wciąż jeszcze są na górze i pomagają kapitanowi. Nie poczuł się tym zaniepokojony. To nawet lepiej, ponieważ on teraz dowodzi załogą. Przetarł oczy i wygramolił się z koi. Zostawili zapaloną jedną z lampek do czytania na górnej koi; trochę światła przeświecało też przez szparę pod drzwiami, więc widział dość dobrze...**

**Ale gdy już miał ruszyć na obchód i sprawdzić, co porabia wachta – i zerwać koc ze śpiącego marynarza... z marynarza Lucy!... światła na korytarzu przygasły – tak jakby je wyłączono.**

**William zdziwił się. Był dostatecznie rozgarnięty, by wiedzieć, że na statkach nie wyłącza się w nocy oświetlenia. A na pewno nie robią tego, dopóki nie wrócą mama i tata. Opanowała go ciekawość. Wsunął na nogi kapcie-króliczki i stanął na palcach, walcząc z opornym zamkiem. Wtedy obudziła się Lucy.**

**–Gdzie mamusia?**

**–Idź spać.**

**Pierwszy oficer nie musi mówić: „Proszę”. W każdym razie nie do załogi. Ale niesubordynowany członek załogi zbuntował się.**

**–Nie będę spać! Chcę do mamusi. I tatusia.**

**–To szkoda, bo ich nie...**

**William w końcu otworzył drzwi i wystraszył się. Dostrzegł kłęby dymu. To te chmury musiały zasłonić światło. Szybko zamknął drzwi.**

**–Co się dzieje? – Lucy, zafascynowana, otworzyła szeroko oczy. – William, widziałeś morskiego potwora... tego, no... kościornicę?**

**–Ośmiornicę, głupia! Zamknij się. Muszę pomyśleć...**

**Wiedział, że musi pójść i poszukać tatusia. Ale bał się zabrać ze sobą Lucy... nawet w dużym sklepie potrafiła w ciągu paru sekund zniknąć mamusi z oczu. Jeśli zgubi siostrę gdzieś w tym dymie, to już nigdy jej nie odnajdzie i wtedy dopiero będzie straszny kłopot...**

**–Zostań tu. Nie będę zamykać drzwi na klucz, ale nie wolno ci wychodzić na korytarz. Przrzekasz?**

**–Nie.**

**–Musisz.**

**–Nie zostanę tu sama.**

**–Nie będziesz sama, zostanie z tobą Teddy. Ana korytarzu jest całkiem ciemno. – William wyciągnął swego asa. – Tam mogą być duchy, wiesz? I straszydła...**

**Lucy zawahała się.**

**–Lucy, proszę – nalegał zaciskając zęby.**

**–Teddy mówi, że najpierw musisz mu zostawić trochę słodyczy.**

**William przetrząsnął pojemną torbę podróżną mamy i znalazł pogniecione opakowanie miętowych cukierków.**

**–Trzymaj. Teraz zamknij się i bądź grzeczna.**

**191 – Założę się, że ściągniesz na siebie kłopoty, jeśli wyjdiesz z tego pokoju.**

**–A ja założę się, że zamienisz się w ciemną Hinduskę, jeśli ty wyjdiesz! – wygłosił z grobową miną prorocze słowa William.**

**Kierowany impulsem podszedł do koi i ucałował siostrę.**

**–Fe – Lucy wykrzywiła się i wytarła policzek.**

**–Na razie. Zaraz wracam.**

**Gdy William ostatni raz widział siostrę, siedziała w łóżku karmiąc Teddy' ego miętówkami. Nawet nie spojrzała, gdy William roztropnie zakładał żółty sztor-miak. Chłopiec wziął głęboki wdech i wyśliznął się na korytarz, zamykając za sobą drzwi.**

**Był bardzo odważny. Tak jak kapitan w książce, którą dostał od mamusi. Nie płakał. Z niepokojem zauważył, że poprzez gęsty dym nic nie widać. Próbował nawet iść na palcach, by dojrzeć coś ponad kłębami...**

**Strasznie się przeraził, gdy nadepnął na coś dużego i miękkiego, co leżało na podłodze. Nie wiedział, że to marynarz Conroy, który kończył żywot na podeście schodów prowadzących z pokładu D... Nie zdawał sobie nawet sprawy, że były to zwłoki człowieka. Strach sprawił, że William zaczerpnął głęboko powietrza.**

**Jego płuca miały dopiero siedem lat. Nie wykształciły w sobie jeszcze odporności na atak takiej mieszaniny toksycznych substancji.**

**William przeszedł chwiejnym krokiem jeszcze kilka kroków. Czuł, że kręci się mu w głowie. Chciało mu się wymiotować.**

**Usiadł, by poczekać na mamę i tatusia. Oni go stąd zabiorą i dadzą coś na kaszel.**

**Rzeczywiście, przyszli bardzo szybko.**

**William uśmiechał się uszczęśliwiony. Czuł się bezpieczny w ich ramionach. Ale po chwili sen skończył się tak samo jak życie chłopca. 25**

**Znamienity Książę Yorku,**

**Miał dziesięć tysięcy ludzi,**

**Wyprowadził ich na szczyt wzgórza,**

**I sprowadził na powrót w dół.**

**Osiemnastowieczna kołysanka**

**O drugiej trzydzieści rano pożar nabrał siły. Do tej pory karmił się przeciągiem, który powstawał, ponieważ prom płynął z prędkością dwudziestu węzłów pod przeciwny wiatr. Jeszcze w dwie minuty po tym, jak ogień znalazł ujście w klatce schodowej nr 2 na prawej burcie, otwarte wywietrzniki w przedniej części nadbudówki wciąż właczały świeże powietrze w głąb statku. Jeśli dodać do tego, że z mostka nie zostały zdalnie zamknięte zdublowane drzwi przeciwpożarowe, nie mówiąc już o otwartych na oścież zabezpieczeniach w korytarzach, okaże się, że to pęd powietrza wewnątrz kadłuba najbardziej przyczynił się do rozprzestrzenienia się dymu na wyższe pokłady statku. W każdym razie dym i tak ma naturalną tendencję do penetrowania wyższych warstw atmosfery; teraz znalazł się w całym rufowym sektorze pasażerskim.**

**Nagle zupełnie inny, nieprzewidziany czynnik zaczął mieć wpływ na prędkość rozwijania się pożaru.**

**System wentylacyjny „Orion Venturera” polegał na stworzeniu nadciśnienia. Do pomieszczeń, w których przebywali ludzie, włączano zimne powietrze. Na pokładzie samochodowym natomiast panowało podciśnienie. Potężne wentylatory zasysały spaliny oraz inne gazy z ładowni i wydmuchiwały je wysoko na zewnątrz promu.**

**Ale ponieważ ubiegłego wieczoru dmuchawy włączające powietrze do „Baru Admiralskiego” i klubu nocnego z pokładu G, umieszczonego niemal na szczy-**

**13-Ostatni rejs 193 cie statku, zepsuły się, obieg powietrza na promie został zakłócony. Ciśnienie w tych pomieszczeniach spadło poniżej ciśnienia, jakie**

panowało na niższych pokładach.

A dym szuka sobie miejsc, gdzie panuje niższe ciśnienie.

Z pewnością miejscem o obniżonym ciśnieniu, a w dodatku położonym najbliżej źródła ognia, była zajmująca dwa piętra ładownia samochodowa. W pierwszej fazie ogień nie mógł przedostać się do ładowni, ponieważ wszystkie zasuwane stalowe drzwi, które prowadziły do tego pomieszczenia, były zamknięte. Ale teraz ogień już na to nie zważał. Dostatecznie się rozwinął, miał swój rozum, a prądy rozgrzanego powietrza zaczęły żyć własnym życiem.

Gazy powstałe w wyniku spalania wspinając się w górę, na pokłady D i E, nabierały wysokiej temperatury. Tam osiągnęły krytyczną granicę dwustu stopni Celsjusza, potrzebną do zapalenia plastikowych paneli, i klatki schodowe samoczynnie stanęły w płomieniach. A to jeszcze bardziej podniosło temperaturę...

Wytworzył się samonapędzający efekt komina: obszar niższego ciśnienia na górze przyspieszał tempo rozprzestrzeniania się dymu po całym statku. Dym szybko dotarł do „Baru Admiralskiego” i dalej, do klubu nocnego na pokładzie G.

Gdzie zaraz po nieoczekiwanym pojawieniu znalazł się w bardzo kłopotliwym położeniu, ponieważ dym wie tylko jedno: jak stosować się do prostych praw fizyki, a poza tym nie jest zbyt sprytny.

Pracowicie wspiał się na samą górę promu prawoburtową klatką schodową, potem zassało go niskie ciśnienie z drugiej strony promu. Ssanie to zostało wytworzone tym razem przez niedomknięte drzwi pokładu samochodowego pięć poziomów niżej na lewej burcie... co wyjaśniało, dlaczego zaskoczeni goście dyskoteki widzieli, jak dym spiralą przesuwają się wzdłuż ściany i nurkują w głąb klatki schodowej... z powrotem w czeluście promu!

Ale tam, gdzie jest dym, zaraz dotrze i ogień.

I to bardzo szybko.

Jednak wciąż nikt na mostku promu nie miał żadnych wiadomości o lokalizacji ognia.

Nikt nie wiedział nawet, czy ten ogień naprawdę istnieje. 26

Reasumując, działania podejmowane przez załogę w czasie pożaru dają obraz braku koordynacji i dowodzenia

akcją na wszystkich jej etapach.

**Dowodzenie akcją nie odpowiadało założeniom zawartym**

**w planie postępowania w sytuacji zagrożenia... oznacza to,**

**że członkowie załogi w większości przypadków działali**

**samodzielnie i nie byli zorganizowani...**

**(jednakże) należy podkreślić, że rozwój pożaru**

**i rozprzestrzenianie się dymu od momentu wykrycia ognia**

**zachodziło wyjątkowo szybko.**

**Oficjalny raport norweski, NOR 1991: IE Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1990**

**Pół minuty po tym, jak pierwszy oficer McCulloch pośpiesznie opuścił mostek, kapitan zatrzymał statek za pomocą repetytora znajdującego się z prawej strony sterówki. Urządzenie pozwalało regulować obroty silnika i skok śruby. Ale nawet to działanie Halvorsen podjął z niechęcią. Zdawał sobie sprawę, że wielu pasażerów zaniepokoi nagle zmniejszenie wibracji kadłuba. Kapitan coraz bardziej skłaniał się do rozpatrzenia możliwości, iż statek jednak znajduje się w niebezpiecznej sytuacji; wciąż jednak nie był przekonany, że na promie jest pożar.**

**Nie dał komendy: Cała wstecz! co dzięki hamowaniu silnikiem pozwoliłoby szybciej zatrzymać statek i zmniejszyć przeciąg podsycający ogień. „Orion Venturer” będzie siłą rozpędu płynął jeszcze osiem minut, zanim się zatrzyma. Halvorsen nie podjął też pomysłu drugiego oficera Delucciego, by odciąć wymuszony obieg wentylacji w rejonach zagrożonych ogniem. Kapitan, rozdarto**

**195 pomiędzy poczuciem odpowiedzialności i niechęcią do ogłoszenia alarmu bez uzyskania potwierdzenia sytuacji, nie pomyślał nawet, by wysłać w eter wstępny sygnał PAN PAN, informujący o możliwości wystąpienia niebezpieczeństwa. Sygnał taki alarmuje natychmiast całą sieć Stacji Koordynacji Ratownictwa Morskiego i nakazuje znajdującym się w pobliżu statkom przejść na nasłuch.**

**Na zaciemnionym mostku zapadła cisza. Wszyscy obecni uświadamiali sobie, że jeśli zapalą się następne czerwone światełka, to stanie się to, czego obawiają się wszyscy ludzie morza. Jak poważne miało być to wydarzenie, żaden z nich nie przewidywał – i nie mógł przewidzieć – w najgorszych snach.**

**–Panie Delucci, proszę zawiadomić maszynownię – odezwał się cicho Halvorsen. – Proszę ich poinformować, dlaczego zatrzymaliśmy statek, i powiedzieć, że chcę, by od tej chwili zachowali pełną gotowość manewrową. Niech uruchomią pompy**



**przeciwpożarowe i czekają na dalsze rozkazy.**

**–Wydaje mi się, że lepiej będzie, jeśli zejść tam na dół, panie kapitanie – głos Bracamontesa nie brzmiał entuzjastycznie.**

**Lepiej ty niż ja, szefie, pomyślał Delucci sięgając po słuchawkę telefonu połączanego bezpośrednio z maszynownią. Nienawidził klaustrofobicznej atmosfery nagrzanego, głośniejszej maszynowni nawet gdy nic się nie działo. A teraz, gdy wszystko wskazywało, iż grozi im niebezpieczeństwo, nisko położona maszynownia tym bardziej nie była dla niego wymarzone miejsce.**

**–Maszynownia. Trzeci mechanik – Bert podniósł słuchawkę, gdy tylko usłyszał dzwonek. Ale nie był zachwycony. Nic dziwnego; przelatywał ostatnie kanapki z szynką zastanawiał się, co u licha się stało, że ci na mostku zredukowali obroty do biegu jałowego. Idziemy na zderzenie, przyszło mu do głowy.**

**–Mamy problem – powiedział Delucci. – Nie ma jeszcze potwierdzenia, ale wygląda na to, że na rufie na prawej burcie, na pokładach od C do E, jest pożar. Główny mechanik już schodzi do ciebie.**

**–Chciecie, żebym przełączył sterowanie silnikiem do siebie na dół?**

**Trzeci mechanik odczuł ulgę. Może to trochę przewrotne uczucie w tej sytuacji, ale gdy człowiek znajduje się na samym dnie statku, to ogień nie wydaje mu się tak groźny jak wyobrażenie kilkutomowego statku, którego dziób zbliża się i przebija prom – możliwe nawet, że w miejscu, gdzie znajduje się maszynownia...**

**–Nie, kapitan proponuje, żeby sterowanie odbywało się za pomocą repetytorów na mostku. Uruchom tylko pompy i hydranty i czekaj na dalsze rozkazy.**

**Telefon zaczął przerywać. Delucci zdziwił się. Nigdy jeszcze na statku nie mieli problemów z liniami.**

**–Jaki stan? – zapytał Bert z niepewnością w głosie.**

**Drugi oficer zawahał się. Miał ochotę odpalić: Cholernie niedobry! ale uświadomił sobie zaraz, o co Stamperowi chodziło. Plan postępowania na wypadek zagrożenia miał pięć stanów; każdy z nich wymagał innych działań od poszczególnych członków załogi. Albo raczej: od tych członków załogi, którzy mieli choć jako takie pojęcie, jakie zadania zostały im przydzielone w planie. Nawet**

**196 kopia dla dowództwa „Orion Venturera” leżała wciąż w zamkniętej kopercie na stole nawigacyjnym. Obok znajdowała się lista członków załogi i odpowiadające nazwiskom numery. Dokumenty te, wciąż jeszcze pachnące fotokopiarką, przyniósł w nocy bosman Pascal.**

**Pierwszy stopień zagrożenia – stan biały – odpowiadał fazie, w jakiej, według Delucciego, znajdowali się obecnie: planowanie walki z nieokreślonym jeszcze do końca zagrożeniem.**

**Zielony i niebieski wymagały już podjęcia akcji zapobiegawczych, zależnych od rodzaju i miejsca zagrożenia, podczas gdy czerwony...**

**Tej nocy na „Orion Venturerze” stan czerwony – prawdziwy horror – wiązały się z uruchomieniem syren alarmowych, przygotowaniem tratw i szalup ratunkowych, paniką wśród pasażerów, śmiercią ludzi... nie mówiąc już o tym, że ponad pięćset osób: wiele z nich słabych, nieodpowiednio ubranych, zagubionych, czekałoby na wskazówki w którymś z siedemnastu języków – podczas gdy członkowie załogi wymagali wskazówek tylko w dziewięciu językach. Ludzie ci tłoczyliby się w punktach zbornych – oczywiście zakładając, że wiedzieli, gdzie takie punkty się znajdują... Ta ostatnia myśl Delucciego wcale nie dotyczyła pasażerów!**

**Ale stan czarny... Delucci nawet nie chciał dopuścić do siebie takiej myśli. Pomyślał tylko, że kolor tego stanu został cholernie trafnie dobrany.**

**–Na razie siedź tam, Bert. Gdy tylko sytuacja się wyją...**

**W słuchawce najpierw słyhać było jakieś trzaski, potem połączenie się urwało. Na dobre!**

**Młody drugi oficer zaklął i ponownie wcisnął numer. Wciąż nic. Nawet jednego trzasku na niezwykle ważnej linii pomiędzy mostkiem i maszynownią. Nieświadom tego faktu, Halvorsen zawołał:**

**–I powiedz wachtowemu mechanikowi, żeby włączył silniki dziobowych sterów strumieniowych, podczas...**

**–Telefon nie działa, panie kapitanie – odparł tępo Delucci. – Pieprzony telefon się popsuł...**

**–Proszę spróbować połączyć się przez automatyczną centralkę! I niech pan zadzwoni do recepcji! Chcę natychmiast wiedzieć, jaka jest sytuacja na pokładzie E.**

**Delucci chwycił za słuchawkę telefonu wewnętrznej sieci okrętowej. Zaczął wybijać na klawiaturze numer...**

**–Muchas alarmas, senior Capitan!**

**Słyszając okrzyk Madariagi, drugi oficer Delucci uczył deja vu. Nie musiał odwracać głowy, by dostrzec nowe światełka na tablicy rozdzielczej. Widać je było doskonale w zaciemnionej sterówce. Dostrzegął całą serię lampek. Zapalały się jak za dotknięciem**

czarodziejskiej różdżki... wspinały się i krzyżowały na schemacie promu... aż pokryły całą rufową część statku.

Prom nadal jeszcze płynął rozpędem. O szyby sterówki uderzały krople deszczu. Zapanowało uczucie... smutku – czy to możliwe w tak poważnej sytuacji? Czy to możliwe, że nowa linia skończyła działalność, zanim jąna dobre zaczęła...?

197 Na zewnątrz, na skrzydle mostka fał sygnałowy poruszany wiatrem wydawał z siebie żałobny lament.

Wskaźówka zegara nad stołem nawigacyjnym przesunęła się na drugą trzydzieści jeden czasu skandynawskiego. Niżej, w głębi statku coraz więcej kabin pochłaniała rozszerzająca się toksyczna chmura.

Kapitan „Orion Venturera”, ledwo widoczny w ciemnościach, rozświetlonych tylko nieco impulsami z ekranu radaru, poświatą kompasu i różnych przyrządów nawigacyjnych, skurczył się w oczach – tak przynajmniej wydało się drugiemu oficerowi Delucciemu.

Ale następny rozkaz był jasny. Kapitan nie pokazał, że uświadamia sobie, iż reaguje zbyt późno. Choć uczucie to odezwało się bólem w jego klatce piersiowej.

–Proszę ogłosić alarm, panie Delucci – zdecydował kapitan Jorgen Truls Halvorsen.

Kucharz mesy załogi Manley wspiał się z najniższego poziomu statku na pokład samochodowy dwa piętra wyżej, zamierzając oddać Conroyowi krótkofalówkę i zapytać marynarza o króliki. Idąc zaczął znowu rozmyślać o popołudniowym incydencie z tym cholernym jankesem. Zdarzenie wyzwoliło w nadzwyczaj łagodnie usposobionym Henrym mordercze myśli.

Dlatego, gdy dysząc wbiegł na podest klatki schodowej 4S prowadzącej w kierunku korytarza na pokładzie C, zaniepokoił go widok czarnego, młodego mężczyzny, który biegł od strony rufy na oślep w jego kierunku.

Facet musiał być członkiem obsługi hotelowej promu. Manley rozpoznał to po niebiesko-białych bawełnianych portkach i brudnym fartuchu... cholernie brudnym, pomyślał Henry. Był zaskoczony, że główny kucharz monsieur de Saeger pozwalał na używanie w swej kuchni takiej szmaty... Henry był absolutnie pewny, że nigdy nie wpuściłby do swego królestwa tak niechlujnego pomywacza...

Ale jego myśli naj wyraźniej szły w złym kierunku. W tej chwili ubiór chłopaka nie był naj ważni ej szy. Henry’ ego Manleya bardziej interesowało, co się dzie-je z nim samym: ten popołudniowy incydent najwyraźniej wywołał u niego jakąś obsesję. Przestaje już chyba nad tym panować. Widzi pewnie przed sobą lustrzane odbicie

siebie samego... ponieważ wiedział, że nie zatrudniono na statku żadnego innego Murzyna. Był takim samym unikatem jak... jak Conroy, jedyny dziewiętnastowieczny marynarz na dwudziestowiecznym statku.

I dopiero wtedy Henry zdał sobie sprawę, że facet idący kursem kolizyjnym całą naprzód nie był wcale czarnym bratem, lecz białasem... cholera, znowu to samo – był biały. Tyle że jego twarz pokrywała sadza i smolisty pył, włosy miał osmalone, a jego...

Henry, nagle zaniepokojony, przyspieszył kroku wychodząc mu na spotkanie. Przecież Conroy poszedł na górę zrzędząc, że ma sprawdzić, czy nie wybuchł gdzieś pożar.

Pomocnik kuchenny Lucchetti nie wystraszył się tak bardzo, gdy zobaczył swoje lustrzane odbicie, które zmaterializowało się nagle z nicości.

198 – Mamma mia! – przecież nie może być dwóch pożarów na statku...!

–Spoko, facet – wypalił Henry. – O co chodzi?

Imitacja Henry'ego wykrztusiła z siebie coś o Il ponte di comando oraz: Capitano, kończąc słowami: Qual'è che parte si sale? Manley zrozumiał tylko to, że facet nie jest z pewnością Brytyjczykiem. Z jego gestów pokazujących sufit wywnioskował, że chłopak pyta o drogę na mostek.

A może do łodzi?

W pobliżu nie dostrzegł nikogo innego. Na korytarzu prowadzącym do ładowni było pusto. Bardzo już zdenerwowany Manley wlepił wzrok ponad ramieniem chłopaka w kierunku rufy, w zamknięte drzwi przeciwpożarowe. Były zbyt oddalone, by można zobaczyć szczegóły; dostrzegł tylko lekką mgiełkę. I czarne smugi...?

–Jezu, ty idziesz z rufy. Przechodziłeś przez drzwi przeciwpożarowe?

Lucchetti nie zrozumiał. Jego znajomość angielskiego, którą wyniósł z Neapolu obcując z turystami, ograniczała się do zdań typu: Chcesz ładną dziewczynę? Jest bardzo czysta. Albo: Hasz czy hera...? Meksykańskie błotko, Joe? Dobry towar, czysty...

Henry wystraszył się o Conroya.

–Widziałeś marynarza... marinero... tam dalej?

–Morte. Finito. – Chłopak wzruszył ramionami. Gdy już ochłonął, okazał się małym, twardym sukinsynem. – On się palić.

–O Jezu – odpowiedział Manley. Czuł, że zbiera mu się na wymioty. Nagle jednak zdał sobie sprawę, że nie słyszy dzwonek alarmowych. Odłożył więc na później oplakiwanie Conroya i podbiegł do najbliższego przycisku pożarowego, usytuowanego obok hydrantu. Gdy wcisnął guzik, obrócił się i spostrzegł, że młodzieniec zdziwionym wzrokiem gapił się na krótkofalówkę, którą Manley wciąż kurczowo ścisnął w dłoni.

–Mostek, tu pokład C – wrzasnął Henry do mikrofonu, czując się trochę głupio. – Mamy tu zagrożenie... mostek, odezwij się!

Na urządzeniu zapaliła się zielona lampka. Napis poniżej upewnił go, że to bateria się rozładowała. Rzucił krótkofalówkę na podłogę i krzyknął:

–Idziemy!

–Dov'e...?

–Nie możemy tego tak zostawić, no nie? – rzucił Henry.

Filippo pomyślał, że chyba jednak mogliby. Przecież właśnie zamknął te pieprzone drzwi! – Nonfare lo stupido...

Henry Manley, tak jak Conroy, odbył szkolenie przeciwpożarowe marynarki handlowej. Rzetelnie zarobił na swój certyfikat, chociaż trzeba przyznać, że było to wiele lat temu... Szarpnął drzwiczki hydrantu, odkręcił zawór, by napełnić wąż wodą po sam czubek, i zaczął ciągnąć ciężką i nadal dziwnie sflaczałą brezentową rurę w kierunku rufy.

–To pewnie bąbel powietrza. Woda pójdzie pod takim ciśnieniem, że przetnie cię na pół – zapewnił Henry swego przypadkowego pomocnika. – Trzeba trzymać go pod kontrolą. Trzymaj wąż tuż za mną i, na Boga, nie wychylaj się.

199 Lucchettiemu ani w głowie było się wychylać. Schował się cały za plecami Manleya. Nie rozumiał, co ten loco kucharz mówił do niego, ale zdawał sobie sprawę, co się zaraz będzie działo... nagle nawet perspektywa Cimitero Monu-mentale wydała mu się bardziej kusząca.

Drzwi z jakiegoś powodu nie chciały ustąpić. Henry musiał naprzeć mocniej. Jeszcze mocniej! Nagle drzwi puściły i płomienie buchnęły z rykiem i natychmiast zapaliły plastikowe panele korytarza. Manley w jednej chwili stracił brwi i większość włosów z przodu głowy! Henry krzyknął zaskoczony i rozpaczliwie zaczął odkręcać zawór kontrolny na końcu węża.

Z rury poleciało kilka wiader morskiej wody i źródło wyschło. Wszystko jedno, czy ktoś ma certyfikat szkolenia przeciwpożarowego, czy nie; powinien jednak raczej

**sprawdzić, czy okrętowe pompy przeciwpożarowe zostały włączone, zamiast przyjmować bez zastanowienia, że w hydrancie musi być odpowiednie ciśnienie.**

**Pomocnik kuchenny Lucchetti czuł się bardziej jak pracownik jakiejś organizacji dobroczynnej niż strażak. Po raz drugi zamknął drzwi. Pomógł zamroczonemu kucharzowi wycofać się z ogarniętego płomieniami korytarza. Znowu zebrało mu się na wymioty. Twarz i ręce Manleya były poparzone. Filippo też znowu się poparzył.**

**Ciężko byłoby teraz, nawet komuś o takich uprzedzeniach rasowych jak pasażer Zach Goss, odróżnić ich od siebie. Szli razem ostrzec mostek.**

**Byli bohaterami.**

**Tuż za śródkręciem w kierunku dziobu, na pokładzie E młodszy płatnik Marianne Norgaard wyszła z biura intendenta i z zadowoleniem zakołysała filiżanką kawy.**

**Pijąc pierwszy łyk, spojrzała przypadkiem na zegar. Zwróciła uwagę, że minęło już wpół do trzeciej. Jeszcze półtorej godzinki i koniec jej pierwszej nocnej wachty na morzu na stanowisku oficera.**

**Wtedy pojawił się kot.**

**Marianne zamrugała oczami. Co takiego?**

**Tak – to na pewno kot!**

**Małe stworzenie wyłoniło się z prawoburtowego korytarza rufowego i bardzo szybko gnało przed siebie. Zwierzę położyło uszy po sobie, a oczy utkwili w głównych schodach, które wiodły do znajdujących się wyżej sklepów.**

**I już go nie było widać...**

**Gdy stworzenie zniknęło, Marianne – pełna wątpliwości – zastanawiała się, czy naprawdę widziała kota? I to w czasie pierw...?**

**–Józef...! Józef?**

**Pełne dostojeństwa wołanie, któremu towarzyszyło stukanie, było tylko preludium poprzedzającym pojawienie się starszej pani. Wyglądało na to, że kobieta ścigała kota. Miała na sobie szlafrok obrębiony belgij skim haftem i futrzane buty, a w ręku niosła parasolkę. Gdy tylko spostrzegła młodą kobietę ubraną w biały**

**200 mundur i czarny krawat, poprosiła... nie – niezapomniana madame Chabert raczej zażądała od Marianne pomocy.**

**–Mademoiselle? Mon beau chat...**

**–Socorro! Pomocy! Socorro!**

**–Co tu się dzieje? – Marianne przełknęła ślinę usiłując zachować spokój i dowiedzieć się, o co chodzi.**

**Z prawoburtowego korytarza wystrzelił jak z procy następny gość: tym razem był to, po kocie i starszej pani, niski Portugalczyk – nocny steward kabinowy Pinheiro, jeśli Marianne dobrze pamiętała jego imię; nazwiska i tak nie była w stanie zapamiętać. – Socorro, señora. Yomożeszpassageiros...? Tym... fumo?**

**–Józef...?**

**–Tym? Co to jest ty...?**

**–Incendio!**

**Młodszy płatnik Norgaard zgarnęła z biurka filiżankę z kawą, która rozbiła się na podłodze. Ogarnięta strachem o podopiecznych, uniosła blat swego stanowiska i pobięła przez hali. Tam stanęła nie wierząc własym oczom.**

**Dym sączący się przez prawoburtowe przejście znajdował się w odległości zaledwie kilkunastu kroków od niej. Posuwał się niezmordowanie naprzód, uwięziony w kwadratowej rurze korytarza. U góry był tak zbity, że zasłaniał widoczność, natomiast rzedniał ku dołowi...**

**Marianne usłyszała, jak ktoś – pewnie ona sama – krzyknął z przestרחu. W końcu jednak opanowała się. Wróciła i uruchomiła dwa ręcznie wciskane alarmy usytuowane w hallu. Następnie chwyciła bladego Portugalczyka i popchnęła go w korytarz, gdzie – dzięki Bogu! – drzwi do niektórych kabin, jeszcze nie ogarnięte żarłoczną mgłą, zaczęły się otwierać w odpowiedzi na wcześniejsze stukanie madame Chabert.**

**–Pasażerowie! Obudź pasażerów...!**

**Steward wymiotował; nawet sam Cardoso nie wiedział, czy było to spowodowane chorobą morską, czy strachem. Zaalarmowało go stukanie w drzwi służbowego pomieszczenia. Na chwilę oderwał się od swego ukochanego wiaderka, wyjrzał na korytarz i zobaczył... dym!**

**Marianne krzyczała na głupca po duńsku. I dosłownie nienawidziła go za to, że jej nie rozumie. Po chwili jeszcze bardziej znienawidziła siebie, zobaczyła bowiem w czarnych oczach stewarda, jak bardzo go rani.**

**–Proszę – zwróciła się do niego w oficjalnym języku statku. – Zbierz tylu ludzi, ilu będziesz w stanie. Ja muszę ostrzec mostek i kazać im podesłać tu maski**

**przeciwigazowe... musimy działać sami, dopóki nie przyjdą strażacy.**

**Skinął głową, choć nic nie rozumiał. Zdawał sobie jednak sprawę z tego, co wcześniej mówiła. Valha-me Deus, Boże dopomóż, powiedziała. Ostatni raz Marianne Norgaard widziała nocnego stewarda Cardoso, jak biegł odważnie w kierunku zbliżającej się ściany dymu, kopiąc w drzwi i krzycząc:**

**–Incendio... Vamos...**

**Obróciła się, ale ekscentryczna staruszka już gdzieś zniknęła. Prawdopodobnie szukała dalej kota. Marianne podbiegła do biurka i chwyciła za słuchawkę**

**201 telefonu połączonego bezpośrednio z mostkiem. Telefon nie działał. Łkając odrzuciła słuchawkę. Znajdowała się na skraju załamania nerowego; nigdy nie powinna obejmować funkcji oficerskiej! W końcu spróbowała uspokoić się i pomyśleć. Gdzie jest najbliższy schowek z maskami przeciwigazowymi? Ale młodszy płatnik Marianne Norgaard nie miała pojęcia.**

**Od kiedy pięć dni temu – teraz już prawie sześć – zaokrętowała się na promie, nikt nie zadał sobie trudu, by ją oprowadzić po schowkach ze sprzętem ratunkowym czy choćby dać jej jakiegokolwiek wskazówki. Wszyscy członkowie działu Franka Trojborga, od intendenta po pomocników kuchennych, byli zbyt zajęci przygotowaniami na przyjęcie pasażerów... raczej dekorowali półmiski warzywami, niż dusili porządnie stek.**

**Nie miało sensu wyciąganie gaśnicy zza szyby ani rozwijanie podłączonego do hydrantu węża. Nie miała pojęcia, gdzie znajdowało się źródło ognia. A wielkie ilości dymu świadczyły o tym, że nie ma szans w pojedynkę zwalczyć pożaru – na pewno nie bez maski przeciwigazowej. Zdawała sobie też sprawę, że mimo, iż nie widzi dymu w centralnym korytarzu, zgodnie z przepisami zablokowanym drzwiami przeciwpożarowymi, to dym musiał już pewnie łącznikami dotrzeć również na lewą burtę...**

**Jednym słowem, dwudziestotrzyletnia Marianne Norgaard niewiele mogła zrobić, dopóki nie przybędzie zorganizowana i dobrze wyposażona ekipa strażacka. Mogła tylko bezradnie biegać po centralnym korytarzu i walić w drzwi krzycząc: Pożar!**

**Uczuła wielką ulgę, kiedy usłyszała, jak na całym statku rozbrzmiewają nagle syreny alarmowe, najprawdopodobniej uruchomione z mostka w odpowiedzi na jej ręczny alarm... dzięki Bogu, że drugi oficer podjął natychmiastową decyzję. I nie czekał na telefoniczne potwierdzenie. Siedem krótkich sygnałów poprzedzało jeden długi. Z całą pewnością osiemdziesiąt decybeli ostrzeże pasażerów przed skradającą się cicho śmiercią.**

**Nie odetchnęłyby z ulgą, gdyby wiedziała, że syrena nie obudzi wcale wszystkich**



śpiących. W każdym razie nie od razu. Prawdziwe śpiochy wcale nie obudzą się na dźwięk dzwonek o drugiej trzydzieści nad ranem. Tak jak irlandzki kierowca O'Leary na pokładzie D, będą przewracać się boku na bok, aż trujące związki znajdą drogę do ich kabin. Umrą spokojnie, w nieświadomości, że coś się w ogóle dzieje. Są to chyba te z nieumyślnych ofiar Carlssona, które miały więcej szczęścia. Tych, którzy ewakuowali się ze swoich kabin zbyt późno, czekała straszliwa dola.

Ale Marianne nie mogła wiedzieć, że osobę pogrążoną w najgłębszej fazie snu mogą obudzić dźwięki o piętnaście decybeli głośniejsze niż hałas otoczenia. Na pokładzie E „Orion Venturera” uderzenia fal oraz wewnętrzny szum maszyn i pomocniczych generatorów dawały w miarę stały poziom sześćdziesięciu decybeli. Oznaczało to, że alarm powinien być na tyle głośny, by przy każdym łóżku dźwięczał na poziomie co najmniej siedemdziesięciu pięciu decybeli.

W zbyt wielu przypadkach tak się nie stało.

202 Głośność syren alarmowych – usytuowanych tylko w centralnym korytarzu – została mocno ograniczona przez tłumiące działanie ścianek działowych oraz fakt, że większość drzwi do kabin była szczelnie zamknięta. W rezultacie w wielu kabinach, szczególnie znajdujących się po bokach statku i oddalonych od syren alarmowych, dźwięki alarmu były słabo słyszalne. Nawet ci z gości, którzy tylko drzemali, nie dosłyszeliby zduszonych odgłosów.

Oficer techniczny Talbot dowiedział się już na statku, że linia odmówiła rozbudowania systemu alarmowego. Przed wypłynięciem wskazał ten problem kapitanowi Halvorsenowi z australijską bezpośredniością:

– Jak pan chce, panie kapitanie – wzruszył ramionami. – Ale na pokładzie E dzwonki alarmowe nie obudzą nawet czujnego kota.

Talbot pierwszy jednak zgodziłby się przyznać do błędu. Jego przepowiednia okazała się zbyt pesymistyczna w jednym przypadku.

Mylił się co do kota.

Trzeci mechanik Stamper, tak raptownie odcięty od mostka, spróbował połączyć się bezpośrednią linią z kabiną pierwszego oficera. Nic! Żadnego sygnału. Spróbował wewnętrznego systemu telefonii okrętowej i wykręcił numer kabiny drugiego mechanika. Klnąc w duchu spróbował dodzwonić się do recepcji – dalej nic.

Motorzysta Garillao wszedł do sterowni maszyny. Był tak samo zaniepokojony jak Bert. Nie tylko pasażerowie się denerwują, gdy bez widocznej przyczyny zatrzymuje się główną maszynę.

– Idź do schowka ze sprzętem przeciwpożarowym i wyciągnij MP-gaz. Przynieś tutaj

**dwa zestawy: chcę je najpierw wypróbować – wypalił Bert, zastanawiając się, co dalej robić w sytuacji, gdy zostali pozbawieni komunikacji.**

**–Empegaz, czeci? – zapytał z wahaniem Filipińczyk.**

**–Maski przeciwgazowe, do cholery! – Stamper spróbował się opanować. – Na mostku twierdzą, że możemy mieć pożar na rufie gdzieś na górze, Garillao. A ogień wytwarza dym, nie? A dym powoduje kaszel... Nie?**

**Garillao może nie wykazał się sprytem w kwestii kanapek, ale w kwestii ognia okazał się niezwykle inteligentny.**

**–Mamy pożar, czeci? – zawołał najwyraźniej nie wymagając potwierdzenia.**

**–Nie masz się czym martwić – skłamał Bert. – A teraz spływaj i przynieś tutaj te maski.**

**Garillao z miną, jakby wiedział, iż Bert kłamie, pospiesznie wyszedł ze sterowni.**

**Stamper uruchomił z konsoli sterującej cztery pompy przeciwpożarowe, w różnych częściach statku. Zapisał w dzienniku czas uruchomienia pomp i sprawdził wskazania na zegarach kontrolnych. Robiąc wpis przypomniał sobie, że każda pompa może dostarczyć dziewięćdziesiąt metrów sześciennych morskiej wody na godzinę. Jeśli tam na górze stracą głowy i uruchomią wszystkie hydranty, to odpływy na górnych pokładach mogą nie dać sobie rady z takimi masami wody.**

**203 Miał nadzieję, że strażacy wiedzą, co robią. Gaszenie ognia na statku zawsze stawia załogę między młotem a kowadłem. Jego zdaniem, pompowanie ton wody z Morza Północnego na dach promu nie było najlepszym pomysłem, szczególnie że większość będzie spływała do ładowni samochodowej, gdzie może łatwo dojść do efektu luźnego ładunku – masy wody przepływające z jednej burty na drugą tworzą wtedy poważne ryzyko wywrócenia statku. Uruchomił główną pompę zęzową w nadziei, że większość wody znajdzie jednak drogę na dno statku i da się wypompować na zewnątrz.**

**Bert Stamper pomyślał, że jeśli jego niepokój okaże się uzasadniony, to nie chciałby pozostawać w maszynowni.**

**Trzeciemu mechanikowi nie przyszło do głowy, by uruchomić silniki dziobowych sterów strumieniowych na wypadek, gdyby zaszła potrzeba manewrowania statkiem. Nie okazał się tak dalekowzroczny jak kapitan. Było to jeszcze jedno z wielu przeoczeń, które – nawet w tej fazie – przyczyniały się do przekształcenia poważnej sytuacji w prawdziwą katastrofę.**

**Tak więc trzeci mechanik Stamper stracił inicjatywę. Z nieobecny spojrzeniem wbił**

**zęby w ostatnią zdobyczną kanapkę i próbował wyobrazić sobie, co się dzieje na górze. Trzeba mieć mocne nerwy. Tu na dole, bez kontaktu ze światem, nie może się dowiedzieć, jak poważny jest ten pożar i czy nie był to fałszywy alarm.**

**Przez chwilę zastanawiał się, czy nie opuścić maszynowni. Byłby wtedy bezpieczny, a nie wyglądało na to, by wraz ze swoim motorzystą mogli tu wiele pomóc. Sterowanie silnikami i skokiem śrub było zdublowane i można to robić z obu skrzydeł mostka. Drugi oficer wyraźnie mu powiedział, że nie zamierzają przekazywać mu staromodnym telegrafem okrętowym rozkazów dotyczących silnika, który i tak teraz pracuje na wolnych obrotach. Systemy wentylacji oraz drzwi dymosz-czelne i wodoszczelne można zasuwać i blokować przyciśnięciem guzika na mostku. Nawet pompy przeciwpożarowe da się uruchomić zdalnie z góry i Bert nic nie mógł poradzić na to, że zaczął się zastanawiać, czemu nikt nie pomyślał, by...?**

**Trzeci mechanik Stamper porzucił myśl o samowolnym opuszczeniu stanowiska. Wydawało się oczywiste, że dowództwo nie uważa, aby sytuacja zagrażała życiu; nawet nie włączyli syren alarmowych, które byłyby słyszalne również w maszynowni. Zresztą zaraz miał tu przyjść główny mechanik – i pewnie nie byłby szczęśliwy, gdyby nikogo nie zastał. Dopiero by wydziwiał, gdyby odnalazł swego oficera wachtowego w łodzi ratunkowej. Czekającego, aż wybuchnie nieistniejący pożar!**

**Ta krótka refleksja sprawiła, że Stamper poczuł się trochę uspokojony. Dobra, ta niewytłumaczalna i na pierwszy rzut oka katastrofalna cisza na łączach telefonicznych była niewygodna, ale...**

**Mały Garillao przyszedł z powrotem, trzęsąc się jak liść osiki i niosąc maskę do oddychania z pojemnikiem ze sprężonym powietrzem, wystarczającym na dwadzieścia minut. Czarna neoprenowa maska luźno wisiała na rurze do oddychania; dyndała przy podłodze, jakby była niepotrzebna.**

**–Nie – mówiłem: dwie maski, Garillao. Jeden – dwa... uno, duol – powiedział groźnie Bert, pokazując Filipińczykowi jednocześnie dwa uniesione palce;**

**204 czynił to ze złośliwą satysfakcją, niewartą oficera. – Ty i ja, nie jesteśmy małżeństwem, rozumiesz? Nie śpimy w jednym łóżku i nie dzielimy się jedną cholerną maską do oddychania! I na miłość Boską, przestań się tak trząść! Nie ma powodów do strachu.**

**–Jeden empegaz i nic, czeci Jezu. Znaleźć tylko MHO jedno...**

**–Nie bądź śmiesz...**

**W mózgu Berta zapaliła się raptem lampka. Sięgnął po notki z nocnymi zaleceniami, zdjąwszy z nich najpierw kubek z herbatą, i zaczął je nerwowo przeglądać. Znalazł. Wiadomość od drugiego mechanika Dany. Była to bardzo zwięzła instrukcja do**

poprzedniej wachty, którą pełnił trzeci mechanik Hellstrom i nie zadał sobie trudu, by coś z tym zrobić. Trzeba przyznać, że Stamper także zaledwie spojrzął na kartkę, po czym kompletnie ją zignorował.

Z notki wynikało, że po południu drugi oficer zabrał wszystkie – prócz jednego – aparaty do oddychania z maszynowni do sprawdzenia i uzupełnienia ciśnienia. Kompresor potrzebny do przeprowadzenia tych czynności znajdował się na samej górze statku, na pokładzie H. Tak więc trzy maski z maszynowni, które powinny zostać sprawdzone i zniesione z powrotem na dół na wypadek zagrożenia pozostały przy kompresorze.

Trzeba przyznać, że Bert nie poddał się panice jak jego motorzysta.

Nie będzie przecież szalał ze strachu z powodu jakiegoś administracyjnego przeoczenia.

Nie miał na to czasu. Nagle wystraszone oczy Garillao otworzyły się szeroko, a mały Filipińczyk zaczął skakać szaleńczo, bez słów pokazując Bertowi coś nad jego głową.

Bert odwrócił się, by spojrzeć do góry, i opanowała go fala strachu, jakiego nigdy w życiu jeszcze nie zaznał. Ujrzał gęste pasmo dymu. Wypływało z szybu wentylacyjnego sterowni maszyny.

Gdy w końcu opuścił głowę i popatrzył przez szyby na maszynownię, usłyszał czyjś krzyk:

–Ooo, Jezu Chryste!

Natychmiast zdał sobie sprawę, że ta półmodlitwa, półprzekleństwo wydobyło się z jego ust – szczególnie że trudno się było spodziewać, by podobne wyrażenie przeszło przez usta zagorzałego muzułmanina Teofista Garillao.

Coraz bardziej przerażony Bert patrzył, jak w maszynowni robi się ciemniej, i to z sekundy na sekundę. Gapił się, jak dym przyćmiewa światło jaskrawych jarzeniówek. Ciemnoszara zawiesina, dość rzadka u podstawy, ale gęstniejąca błyskawicznie u góry, przesłoniła już całkowicie biały sufit. Dym odciął im jedyną drogę ucieczki. Stamper nie miał pojęcia, co pozwoliło dymowi przewyciężyć wyższe ciśnienie panujące w maszynowni. Czy spowodowało to ssanie silników ciągnących powietrze gdzieś z górnych partii statku, czy też dym wszedł poprzez system wentylacyjny...

Nagle zabrzmiały przerażające dźwięk alarmu przeciwpożarowego. Zagłuszyły nawet szum silników i warkot pracujących na wysokich obrotach pomp przeciwpożarowych i zęzowych.

205 Garillao zaczął łkać.

**–To teraz, popaprańcy, dopiero nam mówcie! – wściekł się trzeci mechanik Stamper, kierując swą złość w stronę bezużytecznych oficerów, znajdujących się na względnie bezpiecznym mostku, na świeżym powietrzu, pod gwiazdami.**

**Zdał sobie sprawę, że minął już czas, gdy mógł sobie pozwolić na działanie. Teraz musiałby chyba być czarodziejem.**

**Czary to jedyny sposób, jaki mógł sobie wyobrazić, by wydostać się na górę poprzez kilka pokładów wypełnionych duszącymi gazami – może nawet rozgrzanymi gazami. A trzeba by przejść cholernie szybko, zanim ubrania się zapalą, białka oczu ugotują, a...**

**To była łatwiejsza część zadania.**

**Trudniejsze miało się okazać podjęcie decyzji, który z nich dwóch zasłużył sobie na przywilej oddychania w drodze na górę.**

**O drugiej trzydziści inny członek załogi „Orion Venturera” też był pochłonięty zagadnieniem oddychania.**

**Nocny strażnik Conroy przeżył do tej pory w trujących wyziewach przy klatce schodowej 2S tylko dlatego, że przez większą część twardego żywota był nałogowym palaczem. Conroy stał się wciąż żywym przykładem, że napisy ostrzegawcze na paczkach z papierosami nie mają sensu. Jego płuca i układ krwionośny przywykły do absorbowania potencjalnie bardzo trujących i śmiertelnych substancji, występujących zarówno w procesie palenia tytoniu, jak i plastikowych paneli. Organizm Conroya nie przeżył więc tak gwałtownego i paraliżującego szoku, jak prowadzące zdrowszy tryb życia inne ofiary pożaru.**

**Uratowało go palenie papierosów i fakt, że – choć był nieprzytomny – leżał twarzą do podłogi. Jeden jego rozorany policzek spoczywał na pokładzie, gdzie wciąż jeszcze – do wysokości może dziesięciu centymetrów – było trochę powietrza, i to nawet w tej części korytarza, gdzie stężenie tlenu węgla i związków cyjanku okazało się najwyższe.**

**Może to z powodu bólu od poparzeń, a może dzięki syrenom alarmowym, w każdym razie Conroy odzyskał przytomność. Może przyczynił się do tego chórny kaszel ludzi, którzy zaczęli wychodzić ze swoich kabin. Większość z nich była jeszcze zaspana, niewiele osób zdawało sobie sprawę, co się dzieje. Szli prosto w trujący dym, który w ciągu czternastu minut od chwili, gdy iskra schowana pod prześcieradłem zainicjowała wielki pożar ogarnął rufową prawoburtową część pokładu E.**

**Cokolwiek go obudziło, nie wiedział, gdzie się znajduje. W uszach mu szumiało, głowa bolała go bardziej niż po nocy w barze Pete’a w Bangalore, a...**

**–O rany!**

**Przypomniął sobie!**

**Marynarz dosłyszał ryk ognia dochodzący z klatki schodowej bezpośrednio nad nim. Czuł, że z gorąca topi mu się to, co zostało jeszcze z jego bluzy. Ostrożnie otworzył jedno oko i zobaczył... może raczej stwierdził, że widoczność dookoła niego nie**

**206 przekracza długości wyciągniętej ręki. Zdawał sobie sprawę, że wystarczy, by nieco tylko uniósł głowę, i mógłby zacząć odliczanie przed własną śmiercią. Lepiej więc, żeby miał jakiś plan, gdy będzie się podnosił – i to diabelnie dobry plan!**

**Conroy nie potrafił wymyślić nic mądrego.**

**Odetchnął więc głęboko... poczuł, jak gryzący dym zaczyna drażnić jego gardło i zdał sobie sprawę, że zaraz rozkaszle się jak nigdy w życiu – nawet uwzględniając ataki kaszlu, jakie łąpały go zawsze rano po zapaleniu na czczo pierwszego papierosa.**

**Wstał i zdając się na swój marynarski nos, który zawsze potrafił mu pokazać, gdzie jest dziób statku, na oślep ruszył w kierunku recepcji, macając rękoma po ścianach. Dookoła, niedaleko siebie, słyszał przebijające się przez syreny alarmowe głosy umierających ludzi... wdepnął nogą w coś miękkiego i opadł ze szlochem na kolana. To było ciało. Bardzo małe ciało...**

**–O Jezu! To przecież dzieciak...!**

**Marynarz usiłował podnieść Williama Milesa, ale nie był w stanie tego zrobić. Znowu kręciło mu się w głowie, gazy blokowały dostęp tlenu do mózgu... Uczynił ostatni wysiłek i chwycił chłopca za sztormiak, by go odciągnąć gdzieś dalej, ale nie mógł nawet zacisnąć...**

**Ogarnęła go straszliwa wściekłość – na armatorów, oficerów... na wszystkie te bezużyteczne załogi spod taniej bandery, które nie potrafiły odróżnić prawej burty od śródokręcia. Nie bał się śmierci, ale na Boga, nie mógł ścierpieć...**

**Gdzie jest pierwszy oficer...? Gdzie są ci pieprzeni strażacy?**

**Wyciągniętą ręką natrafił na klamkę; gdy ją nacisnął, drzwi poddały się. Wpadł do środka. Ledwo trzymał się na nogach. Z nadludzkim wysiłkiem pchnął drzwi i zamknął je za sobą.**

**Conroy żałował, że nie miał dość siły, by wciągnąć ze sobą dzieciaka – nawet jeśli nie zdołałby mu uratować życia. Wiedział, że udało mu się zyskać kilka minut, i nagle**

te minuty wydały mu się niezwykle cenne.

Naprawdę dziwne; do tej pory było odwrotnie. ZZWSZG narzekał, że czas płynie za wolno.

Gdy Conroy odetchnął parę razy i przetarł oczy, odkrył, że siedzi oparty plecami o drzwi w czteroosobowej kabinie. Jedna z lampek do czytania była zapalona i dostrzegł, że nikt nie leży na koi. Dzięki Bogu, ktokolwiek zajmował to łóżko, miał dosyć rozumu w głowie, by wynieść sięjak najszybciej...

Jeszcze raz przetarł oczy – tym razem uczynił to mało delikatnie. Zaczął narastać w nim strach, że to, co widzi, jest prawdą.

Mała dziewczynka w różowym szlafroku siedziała na koi z podkulonymi nogami. Tuliła złachanego pluszowego misia i patrzyła na niego w milczeniu wielkimi, brązowymi, ufnymi oczami.

W normalnych warunkach jedyną rzeczą, której Conroy nie mógł znieść, były dzieci... szczególnie dzieci na statku.

Ale to nie były normalne warunki. A „Orion Venturer” nie jest już statkiem – wnętrzości promu pożerał ogień. Poza tym, dzieciak nie wyglądał na potwora – już raczej jak... hm, jak aniołek. Prześliczny, delikatny aniołek.

207 Przez dłuższą chwilę Conroy zastanawiał się, czy nie umarł czasem w tym dymie i czy nie przeniósł się do rajy? Zaraz potem pomyślał jednak gorzko, że – zważywszy na okoliczności – tylko najbardziej okrutny ze wszystkich piekielnych demonów mógłby zadać człowiekowi taki ból; tyle udręki bowiem marynarz odczuwał patrząc z góry na małego aniołka.

–Cześć – powiedział aniołek.

–Witaj, mała dziewczynko – wychrypiał marynarz Conroy. – Jak... jak się nazywasz?

–Lucy. Lucy Miles. A to jest Teddy Miles.

Potarosiła zużytego misia. Zwierzątku odpadło przy tym jedno oko.

–Ale czasami tatuś nazywa go Nelson.

–Cześć, Teddy – odparł Conroy słabym głosem. Bardzo nie chciał wierzyć, że to się dzieje naprawdę. Nie teraz. Nie w takiej sytuacji. Nie w kabinie, do której w ciągu najbliższych minut dotrze dym.

Albo, co gorsza, ogień. Kataklyzm

## **Trzecia faza**

**Gdyby nawet kapitan Halvorsen wiedział, co dzieje się na promie, to i tak wnioski byłyby niewesołe.**

**Okazałoby się bowiem, że nawet wtedy, w szesnaście minut od wybuchu pożaru nie jest możliwe choćby opóźnienie nieodwracalnej katastrofy „Orion Venturera”.**

**Na pokładach A i B, znajdujących się poniżej linii wodnej, dym zaczął przeciskać się do dziobowych segmentów zwalniającego promu. Ciśnienie powietrza, które wciąż napływało do wnętrza z góry otwartymi nawiewami, zepchnęło go w dół.**

**Dym był tam dość rozrzedzony. Ledwo dało się go wyczuć, gdy przepływał w powietrzu poprzez pomieszczenia służbowe i kabiny załogi. Nawet w korytarzach był ledwo widoczny. Członkowie załogi – głównie pracownicy obsługi hotelowej – obudzeni przez nieznaną im dotąd dźwięk syren alarmu, czuli tylko lekki swąd spalenizny. Zapach dymu wystarczył, by ludzie wyrwani z głębokiego snu odczuli strach. Jego stężenie było jednak tak nikłe, że ludzie pomyśleli tylko o tym, by szybko się ubrać i ewakuować nawet bez rzeczy osobistych.**

**Nikt z członków załogi ulokowanych na pokładach A i B nie uważał, by groziło mu bezpośrednio niebezpieczeństwo. W dziobowej części statku znajdowały się wyjścia awaryjne na górę. Musieli tylko znaleźć drogę.**

**Inaczej działał siew maszynowni, gdzie wielkie silniki i agregaty zużywające mnóstwo powietrza zasysanego z góry. Teraz razem z powietrzem wciągały wielkie ilości dymu. Trzeci mechanik Stamper i motorzysta Garillao musieli podjąć decyzję, który z nich powinien mieć szansę oddychania.**

**14 – Ostatni rejs 209 Jedno piętro wyżej, na pokładzie C tuż nad linią wodną, temperatura ognia sięgnęła siedmuset stopni Celsjusza. Była za dwadzieścia osiem minut trzecia nad ranem.**

**Dosłownie każda palna powierzchnia płonęła żywym ogniem, w tym płat zamkniętych przez Lucchettiego i Manleya drzwi przeciwpożarowych. Płomienie wdarły się do wszystkich pustych kabin usytuowanych w prawoburtowym korytarzu za drzwiami przeciwpożarowymi w kierunku rufy.**

**Najgorętszym miejscem na „Orion Venturera” było teraz wnętrze kabiny C313. Plastikowe kanistry z rozpuszczalnikiem natychmiast rozpuściły się w wysokiej temperaturze, ich zawartość podsycala ogień, a puszki z farbą olejną zaczęły eksplodować.**

**Na podłodze, zalanej całkowicie ryczącym, płynnym ogniem, leżały dwie spawalnicze butle ciśnieniowe z tlenem. Pośrodku tego sprawnie działającego**



**krematorium znajdowały się cztery butle z acetylenem, ustawione pionowo przy burcie i umocowane przez marynarza Madariagę liną z manili. Po linie nie został już żaden ślad, choć ciężkie butle wciąż stały pionowo, stukając o siebie w rytm kołysania się statku.**

**W miarę rozgrzewania się butli gaz, który zawierały, rozszerzał się. Przy trzystu dwudziestu pięciu stopniach butle osiągnęły temperaturę samozapłonu. Teraz już były nadzwyczaj czułe na uderzenia.**

**Każda z butli była napełniona do połowy... najbardziej niebezpieczna objętość.**

**Do tego czasu ogień ogarnął i pożarł prawoburtowe pomieszczenia na pokładzie D, bezpośrednio ponad kabiną C313. W jednym z nich mieściła się automatyczna centrala telefoniczna. Dlatego tak tajemniczo została rozłączona rozmowa telefoniczna trzeciego mechanika Stampera z drugim oficerem Deluccim i dlatego nikt nie mógł dodzwonić się na mostek, by poinformować dowództwo, co się dzieje.**

**Cała dwunastka pasażerów umieszczona w tych kabinach nie miała żadnych szans na pomoc. Ich los dopełnił się, zanim jeszcze o drugiej trzydzieści jeden włączono syreny alarmowe. Wśród nich znajdowała się pierwsza ofiara pirotechnicznego maniaką Carlssona, afrykański biznesmen Kumbweza Munyeny-embe, oraz irlandzki kierowca Garret O'Leary, który pogrążył się w niebycie, śniąc o ładunku bursztynowego nektaru, powierzonym jego pieczy. W taki sam sposób zmarło jeszcze dziewięciu kierowców ciężarówek. Ludzie, których towarzystwo bardzo będzie O'Leary'emu odpowiadało, ponieważ Irlandczyk – jeśli praca nie wymagała od niego trzeźwości następnego dnia – był człowiekiem, który bardzo lubi rozrywki.**

**Gertrud Gustafsson, młoda mężatka, nie miała szans na takie towarzystwo. Nikt nie obejmował jej i nie pocieszał w ostatnich chwilach życia. Takie altruistyczne zachowanie jej młodego męża z pewnością nie uchroniłoby Gertrud przed śmiercią. Jednak mogłoby osłodzić jej ostatnie chwile. Gdyby Lennart zdecydował-**

**210 wał się zostać z nią, zamiast opuszczać żonę, śmierć stałaby się dla niej lżejsza do zniesienia.**

**Gdyby podążył za głosem serca i próbował wyciągnąć żonę z korytarza – co byłoby bardzo zrozumiałym zachowaniem ze strony męża – miałyby znacznie lżejszą śmierć.**

**Słabość charakteru sprawiła, że miał umrzeć równie samotnie jak Gertrud, ale w nieporównanie większym bólu i strachu – ogień wedrze się bowiem w końcu do jego kabiny i pożre go tak samo okrutnie jak Carlssona. Stanie się to, zanim stężenie toksycznych substancji we krwi Lenarta Gustafssona, chroniącego się przed żywiołem kocem wciśniętym pod drzwi, stanie się na tyle wysokie, by pozwolić mu pogrążyć się w nieświadomości.**

Wielu pasażerów „Orion Venturera” będzie tej nocy instynktownie uciekać na widok dymu, by schronić się w iluzorycznym bezpieczeństwie kabiny. W ten sposób zniweczą wszelkie szansę na przeżycie. Zawodowi strażacy wiedzą, że ludzie potrafią przebiec przez ścianę ognia, jeśli mają świadomość, że to jedyna droga ucieczki. Jednak ci sami ludzie nie potrafią przełamać psychologicznej bariery, jaką staje się widok gęstego dymu.

Fakt ten miał potwierdzenie w licznych przykładach na pokładzie E oraz – choć w mniejszym stopniu – na wyższych poziomach. W tym czasie na odległym mostku kapitan Halvorsen, w najważniejszym momencie odcięty od łączności, oczekiwał na potwierdzenie, że na statku rzeczywiście szaleje pożar.

Zanim jeszcze pierwszy oficer McCulloch zbiegł głównymi schodami z handlowego pasażu na pokładzie F na sam dół statku, wiedział już znacznie więcej o sytuacji niż kapitan. Mijając sklep wolnocłowy napotkał tłum ludzi biegnących z „Baru Admiralskiego” i krzyczących: „Pożar!” albo: „Feuer!”, albo: „Brandt!”, albo: „Incendie!”

Zdumiony spostrzegł ludzi, którzy uciekali na otwarty pokład rekreacyjny na rufie, gdzie znajdował się basen kąpielowy.

–Wszyscy na pokład...! – krzyknął McCulloch. Okazało się to jednak niepotrzebne, ponieważ zanim zdążył wydać rozkaz, fala przerażonych pasażerów poniosła go w kierunku rufy.

Usiłował unieść do ust krótkofalówkę, ale w tłoku ktoś mu ją wytrącił i urządzenie przepadło. Jeśli będę próbował ją podnieść – pomyślał z rozpaczą – to spowoduję wielki karambol i w dodatku znajdę się na dole...

Walcząc z napływającym tłumem, był jedynym człowiekiem, który usiłował zejść na dół. Na dolnym pokładzie znowu z trudem przecisnął się wśród ludzi próbujących się przebić na górę. McCulloch nie wiedział jeszcze, że byli to pasażerowie niemal wyłącznie z dziobowych kabin – prawdopodobnie ludzie, którzy najbardziej nerwowo zareagowali na sygnał syreny alarmowej. Niektórzy nie tracili nawet czasu, aby przygotować się na gwałtowną zmianę temperatury. Ubrani – a może raczej: rozebrani – byli bardzo różnorodnie... jedna młoda kobieta miała na sobie tylko skąpy pasek fig oraz męski płaszcz narzucony na ramiona.

211 Starszy mężczyzna biegł z nienagannie zawiązanym krawatem i w tweedowej marynarce, ale w pośpiechu zapomniał o spodniach... w powietrzu wisiała panika, wyczuwalna jak swąd spalenizny. McCulloch spostrzegł, schodząc na dół w stronę hallu recepcyjnego, że dym jest coraz gęstszy.

Wpadł na barmana, który popychał pasażerów z podestu na górę. Mężczyzna

wyglądał na przerażonego, ale przynajmniej nie dał się porwać panice.

McCulloch zawołał przekrzykując dźwięk syren:

–Leć na mostek. Powiedz kapitanowi, że najprawdopodobniej mamy pożar na prawej burcie na rufie, sięgający co najmniej pokładu D. Powtórz, żeby zamknął wentylację w tych sekto...

–Perdao, señor?

–Jezu! – wrzasnął McCulloch. – // Capitano cholernie pronto, facet! Incendio...]  
Ventilacao zrobić kaput – ventilacao arrete, si?

–Sini, señor... Ja iść compressa. Szybko.

–Dobry chłopak. – Pierwszy oficer zmusił się do pokrzepiającego uśmiechu, choć był w zgoła innym nastroju. Zbiegł z podestu schodami do recepcji i stanął jak wryty.

Czarny dym buchał teraz ze wszystkich trzech korytarzy, przy których usytuowane były kabiny sypialne na pokładzie E. Najgęstsze chmury wydostawały się z lewoburtowego korytarza. Dym ze środkowego i prawoburtowego był znacznie rzadszy. Gęstniejąca z każdą sekundą mgła rozszerzała się powoli po całym hallu. Ośmioro czy dziewięcioro pasażerów w pidżamach stało przy stanowisku płatnika kaszląc konwulsyjnie... Ktoś – jakiś młody chłopak – leżał bez ruchu pod chmurą dymu wydostającą się z lewoburtowego korytarza na pokładzie E.

McCulloch stał nic nie rozumiejąc. Myślał tylko w kółko: „To nie może się dziać naprawdę, to NIE MOŻE się dzi... ” Z lewego korytarza wypadło kilkoro uciekinierów – trzech mężczyzn... młoda dziewczyna... kobieta trzymająca w objęciach dziecko, którego głowa owiązana była mokrym ręcznikiem... wszyscy gnali na oślep z zaciśniętymi powiekami, z których leciały ciurkiem łzy...

Ale gdzie, u diabła, byli pozostali pasażerowie, ulokowani w tych kabinach? Gdzie, u diabła, jest załoga...?

Pierwszy oficer McCulloch zrobił wszystko, co w jego mocy – mimo braku czasu i pomocy – by opracować jak najlepszy plan postępowania w wypadku zagrożenia. Teraz zdał sobie nagle sprawę, że sam bierze udział w czymś, co opracował tylko hipotetycznie na papierze. Nie miał pojęcia, ilu pasażerów pozostało w swoich kabinach, oczekując na ratunek w coraz gęstszym dymie...

W środkowym korytarzu we mgle zarysował się ktoś. Po chwili pojawiła się Marianne Norgaard. Na wpół podtrzymywała, na wpół ciągnęła starszą kobietę. McCulloch natychmiast podbiegł do nich i pomógł wydostać kobietę z dymu. Płatnik, młoda dziewczyna – McCulloch prawie nie znał zatrudnionych ostatnio pracowników

obsługi hotelowej promu – ciężko oddychała i wydawała się zdenerwowana. Patrzyła na niego przerażona. Mundur miała poplamiony i wygnieciony, choć – jak zauważył – jej usta były pomalowane nieskazitelnie równo.

212 – Ilu tam zostało? – krzyknął pierwszy oficer, bojąc się jej odpowiedzi.

–Stu, sir... a może i stu pięćdziesięciu...? – odpowiedziała Marianne spokojnym głosem. Zaraz potem zaczęła cicho łkać.

Alarm nadal rozlegał się na całym statku. Z kabin wylaniało się coraz więcej ludzi. Wybiegali głównie ze środkowego i prawego korytarza. Wielu z nich miało owinięte dookoła twarzy płaszcze albo mokre ręczniki. McCulloch z nadzieją stwierdził, że od czasu ogłoszenia alarmu minęły dopiero dwie albo trzy minuty, a mimo to ludzie wciąż jeszcze mogli się poruszać. Pomyślał, że może inni w takim razie uciekają pozostałymi wyjściami na pokład cumowniczy i rekreacyjny.

–Idę po maski przeciwgazowe. Proszę tam nie wchodzić. Wszystkich, którzy mogą się poruszać, niech pani kieruje na górę głównymi schodami.

Podbiegł do stanowiska przeciwpożarowego na prawej burcie i z uchwytu wyrwał dwie maski. Wróciwszy do hallu z ulgą spostrzegł Franka Trojborga i drugiego płatnika Jimmy'ego Everarda. Wraz z nimi przybiegł jeden zduńskich mechaników – Hellstrom. Wszyscy stali jak wryci, ujrawszy przed sobą apokalipsę... Nie potrafili zrozumieć, jak to się stało, że dym tak szybko rozprzestrzenił się po statku.

–Potrzebuję ochotnika – oznajmił McCulloch, wyciągając jeden z zestawów do oddychania w kierunku Hellstroma. Mechanik uśmiechnął się niewesoło i zaczął wciskać się w szelki, do których umocowana była butla z powietrzem.

–A co, u diabła, robi Cardoso, gdzie on się podziewa? – Everard, wciąż w szoku, warknął na Marianne Norgaard. Słabo potrząsnęła głową, wskazując prawoburtowy korytarz, w którym ostatni raz widziała małego stewarda. Nagle ruszyła w stronę leżącej na podłodze ofiary. Nim przyklękła, by sprawdzić puls, już wiedziała, że nie może nic pomóc. Jedna łza kapnęła jej na policzek zmarłego młodego człowieka. Tylko w ten sposób mogła mu okazać, jak bardzo było jej przykro.

–To teraz nie ma znaczenia. Chodź, Jimmie – powiedział spokojnie intendent. Zaczynij wywalać drzwi. Może uda się...

McCulloch pospiesznie sprawdził stan gwizdka alarmującego o zmniejszeniu się dopuszczalnego ciśnienia w butli, po czym wcisnął się w uprząż aparatu. Hellstrom również był już gotowy; żaden z nich nie wiedział jednak, że butle były napełnione tylko do połowy. Pierwszy oficer odkręcił zawór i trzymał w obu rękach maskę, gotów założyć ją na głowę. Wdychał już plastikowy zapach silikonu i zatęchłego powietrza, gdy w hallu pojawili się dwaj członkowie załogi. Przyszli z dołu. Wdrapali

się centralnymi schodami z pokładu D. Obaj byli czarni – kucharz Henry Manley i pomywacz Lucchetti.

Nie trzeba było ich nawet pytać, skąd uciekają.

–Jak źle? – zapytał McCulloch.

–Bardzo, sir – odpowiedział Manley. – Pali się wszystko od 2C na rufie wzdłuż prawej burty.

–Jest jakaś szansa, żeby posłać tam ludzi do gaszenia?

–My do cholery próbowaliśmy! – Henry Manley wyciągnął przed siebie przedramiona pokryte odpadającymi płatami zwęglonej skóry.

213 – Idźcie na mostek. Powiedzcie im o sytuacji. Przekażcie, że tylko Bóg jeden wie, jak daleko rozprzestrzenił się ogień, ale jedna rzecz jest pewna – niech ogłoszą stan czerwony!

Pierwszy oficer nasunął maskę na twarz i wsłuchał się w swój chrapliwy oddech. Skinął głową na Hellstroma i ruszyli ciężko w stronę trującej chmury, która wypełniała prawoburtowy korytarz. Bez asekuracji, planu ani dalszych wskazówek niewiele więcej mógł w tej chwili zrobić.

Pierwszy oficer McCulloch zdawał sobie już wówczas sprawę, że zarówno statek, jak i jego kariera są definitywnie skończone.

W minutę później i cztery poziomy wyżej kapitan „Orion Venturera” w końcu dostał pierwsze potwierdzenie, że jego pozycja dowódcy rzeczywiście została poważnie zagrożona.

Gdy tylko zabrzmiały syreny alarmu, Halvorsen przeniósł się na lewe skrzydło mostka, by obserwować sytuację na rufowych pokładach promu. Prawie natychmiast zauważył słupy dymu wydobywające się z obu wielkich wentylatorów umieszczonych na pokładzie kominowym. Było je wyraźnie widać nawet w ciemnościach: szaroczarne, wirujące chmury, podświetlone przez okrętowe halogenowe lampy pokładowe. Wiatr chwycił je i porywał do tyłu.

Halvorsen, czując ból w piersiach, wbiegł do sterówki, gdzie zaczęli schodzić się zaniepokojeni członkowie załogi. Wszyscy chcieli zorientować się w sytuacji, jednak kapitan nie potrafił spełnić ich oczekiwań. Dwóch drugich oficerów, Sandalwell i Pert; drugi mechanik Dana – który lepiej by zrobił, gdyby od razu poszedł na swe stanowisko alarmowe w maszynowni; pięciu czy sześciu stewardów i marynarzy pokładowych – dwóch z nich, ubranych już w kamizelki ratunkowe, kręciło się niespokojnie za plecami pozostałych... Sternik Madariaga wciąż stał za kołem,

**twardo trzymając zwalniający prom na wyznaczonym kursie – ale dlaczego marynarz z kucykiem miał tak zmieszane spojrzenie? Znajdował się najbezpieczniejszym punkcie statku, choć takie określenie niedługo będzie się mogło równie dobrze odnosić do każdego miejsca na płonącym promie...**

**Kapitan poczuł dziwną ulgę, gdy zobaczył oficera od elektroniki Talbota, stojącego spokojnie przy radiostacji. Nie miało już przecież sensu angażowanie specjalisty do sprawdzania rzetelności wskazań światełek alarmowych migających na tablicy przeciwpożarowej... i za późno na wysyłanie sygnałów ostrzegawczych PAN.**

**–Mamy pożar na rufie, panie Talbot! Proszę wysłać wezwanie o pomoc – naszą pozycję ma pan przed sobą na kartce.**

**–Tak jest, panie kapitanie – odparł Talbot ze spokojem, jakby dostał polecenie dokonania zmiany przepalanej żarówki. Włączył sygnał GMDSS na międzynarodowej częstotliwości bezpieczeństwa i ostrożnie, miarowym, bezosobowym głosem, który jeszcze podkreślał wagę przekazu, zaczął mówić:**

**–Mayday, may day, mayday! Tu prom pasażerski „Orion Venturer”, „Orion Venturer”, „Orion Venturer”. Sygnał wywoławczy...**

**214 W tym czasie drugi oficer Delucci klął cicho przy konsoli przeciwpożarowej – od chwili, gdy kapitan ogłosił alarm, Delucci nie mógł odejść nawet na krok od pulpitu. Trudno uwierzyć, ale alarm dźwiękowy na „Orion Venturerze” można było uruchomić jedynie ręcznie. Nie istniał na statku żaden system, który automatycznie utrzymywałby sygnał!**

**Siedem krótkich – jeden długi... siedem krótkich – jeden długi... siedem krótkich – jeden długi...!**

**Doświadczony oficer zostaje wyłączony z akcji, ponieważ przycisk nie obędzie się bez jego palca! Nikomu nie przyszło do głowy, by zmienić drugiego oficera. Nawet kapitan – szczególnie on – nie pomyślał o tym, w każdym razie nie od razu... Sam Delucci także nie wpadł na to, by kazać komuś z załogi stanąć przy pulpicie, choć wokół nie brakowało stojących beczynnymi ludźmi. A Delucci mógłby wówczas zająć się bardziej palącymi problemami.**

**Przyciskanie guzika nie jest elementem kompleksowego szkolenia załogi. Nie wymaga dobrej znajomości dziewięciu języków. Posługiwanie się przyciskiem alarmowym nie znajduje się na egzaminacyjnej liście umiejętności wymaganych do uzyskania certyfikatu szkoły przeżycia na morzu, zgodnie z rozdziałem VI, paragraf VI/1 konwencji STCW... o wciskaniu guzika nie ma nic także w Konwencji Bezpieczeństwa na Morzu (SOLAS), rozdział II, paragraf 10, podrozdziały 3 i 4...**

**Ale sygnał syreny był niezmiernie istotny dla tych pasażerów, którzy – o drugiej**

trzydzieści pięć – wciąż jeszcze spali gdzieś na pokładzie E, gdy większość oficerów i członków załogi plątała się po różnych częściach statku zastanawiając się, co zrobić.

–Pożar na rufie. Około pięciuset pasażerów – powtarzam: pięciuset... Liczba pasażerów – literuję – pięć zero zero. I stu członków załogi. Żądamy natychmiastowej asysty...

W sterówce pojawił się nagle steward w kasztanowym stroju barmana. Przedarł się przez cienie w zaciemnionym pomieszczeniu.

–Capitao, Capitao! Incendio feroz – pokład D estibordo... senor MackKulloch mówić ventilacao wyłączyć rapido, sim... I

–Hvor er... gdzie jest teraz pan McCulloch?

–Pokład D, senor. Muitofumo – wiele dymu. Passageiros oni...

Stewardowi zabrakło słownictwa; zawahał się i wyprostowanym palcem wskazującym przejechał po szyi mrożącym krew w żyłach gestem, który nie wymagał tłumaczenia.

Halvorsen obrócił się na pięcie.

–Panie Sandalwell?

–Panie kapitanie?

–Proszę zamknąć wentylację na prawej burcie. Zatrzasnąć dodatkowe drzwi przeciwpożarowe...

Jurgena Trulsa Halvorsena ogarnęła straszliwa pogarda dla własnej słabości. Wstyd z powodu braku zdecydowania i odwagi. I – przede wszystkim – z powodu przedrejsowej gotowości, aby wypchnąć statek w morze za wszelką cenę, nie

215 licząc się z własnym honorem. Wstyd mu było, że pozwolił, aby ekonomiczne racje zaślepiły go do tego stopnia, iż zapomniał o swych obowiązkach wobec podległych mu ludzi.

–Mayday „Orion Venturer”, „Orion Venturer”, „Orion Venturer” – tu Tjome Radio, Tjome Radio, Tjome Radio. Potwierdzamy mayday... Akcjeratowniczaprowadzi Centrum Koordynacji Ratownictwa SOLA... Do wszystkich statków, do wszystkich statków, do wszystkich statków – czekać na nasłuchu na zmiany organizacji ruchu...

Kapitan usłyszał swój głos, dochodzący jakby z wielkiej odległości:

**–Panie Delucci, na miłość Boską, niech pan przekaże komuś tę syrenę! Proszę wziąć ze sobą drugiego oficera Perta. Zbierzcie tylu ludzi, ilu zdołacie, tylko nie zabierać mi tych, którzy zajmują się ewakuacją i gaszeniem ognia! Weźcie się do przygotowania łodzi do opuszczenia. Upewnijcie się, czy wszystkie tratwy są gotowe...**

**Poczuł nieprawdopodobny ból w klatce piersiowej.**

**–Przygotować się do opuszczenia statku. 27**

**Większość z tych, którym udało się uciec z wnętrza statku, dokonała tego bez żadnej pomocy. Nie ma wątpliwości, że duża liczba osób na pokładzie czwartym i piątym była całkowicie uzależniona od pomocy fizycznej lub wskazówek dotyczących wydostania się ze statku.**

**Ludzie nie potrafili odnaleźć drogi.**

**Zamknięte drzwi przeciwpożarowe jeszcze bardziej to utrudniały, podobnie jak oznaczenia, które nie spełniały swoich zadań i w niektórych przypadkach wprowadzały w błąd.**

**Drogi ucieczki prowadziły w ślepą uliczkę, jeśli przeoczono miejsce, gdzie trzeba było skręcić... znaczna liczba ciał została [później] znaleziona w miejscach wskazujących na to, że osoby te po prostu się zgubiły.**

**Oficjalny raport norweski, NOR 1 991:1 E Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1 990**

**Droga ucieczki zamknęła się dla wszystkich, którzy nie zdążyli ewakuować się z rufowej części pokładu E w przeciągu 8 minut po tym, jak pierwsze obłoki dymu dotarły do podestu klatki schodowej 2S.**

**Prawie połowa pasażerów zajmujących te kabiny – razem około stu osób – nie**



podjęła w tym czasie żadnych prób ewakuacji. Niektórzy dlatego, że nie usłyszeli syren alarmowych.

Inni nie byli w stanie poruszać się bez pomocy. Zbyt wielu oczekiwało na konkretne wskazówki od załogi promu. Ten ostatni wybór okazał się fatalny w skutkach.

217 Lekcja była prosta i okrutna. Nie wolno pozostawać pod pokładem statku po uruchomieniu słyszalnych alarmów, chyba że poprzez radiowęzeł udzielono pasażerom innych instrukcji. Ci, którzy postanowili pozostać w kabinach, postąpili po prostu zgodnie ze statystyką: czterdzieści sześć procent pasażerów w podobnych sytuacjach awaryjnych na statkach pozostaje w swoich kojach.

Jak na ironię, postanowienie kapitana Halvorsena, by najpierw zorientować się w sytuacji, a dopiero potem nakazać Delucciemu zamknięcie systemu wentylacyjnego na całym statku, uratowało wiele istnień ludzkich, chociaż kapitan nigdy się tego nie dowie.

Dmuchawy, włączając w szyby wentylacyjne świeże powietrze, utrzymywały nadciśnienie wewnątrz kabin. To nadciśnienie zapobiegało niezauważalnemu, powolnemu przedostawaniu się dymu pod drzwiami do pomieszczeń, których lokatorzy nie obudzili się na dźwięk syren alarmowych. Niektórzy dostali w ten sposób w prezencie od losu dodatkowe sekundy. Jeśli zaś zaliczali się do statystycznych pięćdziesięciu czterech procent pasażerów, którzy dokonali właściwego wyboru i uciekli natychmiast na pokład, to przeżyli.

Statystyka pozostaje jednak tylko statystyką. Nie jest ona absolutną gwarancją bezpiecznego zakończenia podróży. Nawet jeśli powietrze w korytarzach wciąż nadawało się do oddychania.

Czasem, co pierwszy oficer McCulloch miał sposobność zauważyć wcześniej podczas tej podróży, nawet najlepiej ułożone schematy nie pasują do sytuacji.

Co dowodzi, że Robert Burns i William Szekspir świetnie znali się na pożarach na statkach.

Weźmy na przykład Herr Neugebauera.

Kiedy Herr Neugebauer obudził się, zaalarmowany przygłuszonymi dźwiękami syren, nie ociągał się ani chwili. Natychmiast wstał z koi, założył okulary w stalowych oprawkach i szybko wyszedł na zewnątrz kajuty sprawdzić, co się dzieje.

W centralnym korytarzu było mnóstwo dymu. Neugebauer zamknął szybko drzwi i zastanowił się. Nie miał do czynienia z taką sytuacją od czasu, kiedy musiał się uporać z problemem pogrzebu swojej ukochanej Trudi. Musiał to zrobić tak, aby nikt nie zauważył, że najpierw ją udusił, a potem podciął jej śliczną szyję.

Przypomniawszy sobie wczorajszy spacer, Herr Neugebauer bardzo krótko namyślał się, czy przebrać się z trochę cokolwiek niekonwencjonalnego stroju do spania w coś mniej przezroczyściego: jakieś okrycie bardziej odpowiednie na stawienie czoła zarówno surowym warunkom, jak i ordynarnemu towarzystwu, które spodziewał się napotkać na wyższych pokładach. Zdecydował się nie marnować czasu. Wolał przeżyć, a jednocześnie nie chciał się poddać niezrozumiałym uprzedzeniom ludzi o niezmiennych, konformistycznych zasadach. Postanowił narzucić tweedowy płaszcz od Harrisa z zamszowym kołnierzem. Opadł na czworaki, wziął głęboki oddech i sięgnął do klamki, aby otworzyć drzwi.

218 Widzialność w górnej partii korytarza sterburty była znacznie mniejsza niż jeden metr – co jest krytyczną wartością do odnajdowania kierunku. Umysł wszechwiedzącego Neugebauera odnotował to beznamiętnie. Zaczął się czołgać. Oświetlenie korytarza nie pomagało mu się zorientować. Dym był mniej gęsty przy podłodze, więc Neugebauer rozsądnie nie wstawał.

Przebył już większość drogi do recepcji. Zniżając twarz do poziomu podłogi, mógł zaczerpnąć wystarczająco dużo powietrza. Jednocześnie zamykał rozsądnie uszy na rozpaczliwy chór dźwięków, narastających z tyłu. Przypominały mu one do pewnego stopnia odgłosy, jakie wydawała biedna Trudi, kiedy aplikował jej kurację kablem od jej ulubionej lampki nocnej. Nagle zdał sobie sprawę, że z tyłu korytarza tuż za nim otwały się drzwi kabiny.

–Feur! Raumen... uciekaj... schnell! – Neugebauer z przymusem wydusił z siebie zanim zaczął kasłać. Była to pierwsza pomyłka, jaką uczynił w swoim do tej pory tak dokładnie zaplanowanym życiu. Nie należało okazywać troski o innych.

–Vaer... proszę? Hvordan kommer man opppa dekket?

Tak się składało, że Herr Neugebauer płynnie mówił po norwesku. Pracował kiedyś jako konsultant do spraw hydrauliki dla wielu przedsiębiorstw. Trzeba jednak przyznać, że nieczęsto miewał kontakt z dziećmi. On i Frau Neugebauer nigdy nie zostali obdarzeni dziećmi. W rzeczy samej po pierwszych paru wspólnych tygodniach właściwie nawet już nie próbowali.

Może to i dobrze. Biorąc pod uwagę...?

Przerażony głos dobiegający z góry i błagający o pokazanie drogi na pokład statku niewątpliwie należał do dziecka. Natychmiast przypomniał sobie grupę uczniów ze szkoły w Norwegii. Uczniów z seksowną wychowawczynią o blond włosach i młodą mężczyzną...

Wtedy Neugebauer zdał sobie sprawę, że nie może ich tak zostawić. Że wszystkie kalkulacje i planowanie nie mają przy tym żadnego znaczenia. Dokonanie takiego

ohydnego postępku obciążyłyby jego sumienie na zawsze... a jeśli istniało coś, z czego Herr Neugebauer był zawsze dumny, to krystalicznie czyste sumienie.

–Szybko chłopcze. Otwórz drzwi! – naturalnie płynnie przeszedł na jego język. Dym podążył za nim do kabiny, podkreślając potrzebę pośpiechu. Ciężko oddychając, wszedł do kabiny co nie było częścią jego pierwotnego planu. Czuł się trochę rozdrażniony, ponieważ przekrzywiły mu się okulary. Wyglądał w nich jak ekscentryk. Nic dziwnego, że czwórka przerażonych dzieci patrzyła na niego tak dziwnym wzrokiem.

–Ilu was tu jest razem?

–Czternastu, Fraek... Proszę pana!

–Gut. Tak więc reszta waszych przyjaciół musi mieszkać w trzech dalszych kabinach, ya?

Dzieci przytaknęły.

–A co z waszymi wychowawcami?

Chłopcy niepewnie pokręcili głowami. Podczas swoich wakacji w Anglii dzieci przyzwyczyły się do tego, że pani Evenson i pan Valle znikali natychmiast po zgaszeniu świateł, aby zająć się sprawami dorosłych.

219 – Niech i tak będzie. Gut! – Herr Neugebauer szybko potarł swój e dłonie. To rzeczywiście było psychologiczne, jak i logistyczne wyzwanie, warte jego skrupulatnego umysłu. – A więc teraz – powiedział – zabawimy się w to co ja nazywam zabawą w węże und die piłeczki ping-pongowe, ya? Będziemy udawać, że płonie las i że każdy z was jest giętkim wężem, i że macie małą piłeczkę, którą bardzo lubicie. A ponieważ jesteście wężami, nie macie rąk, rozumiecie? Tak więc musicie pchać piłeczkę z lasu swoimi nosami. Nie możecie... nie wolno wam! – podnieść nosów znad podłogi, ja...? Und następnie będziecie się prześlizgiwać jeden za drugim, pchając swoje piłeczki z przodu, dopóki nie zobaczycie dzielnych strażaków. Po drodze zajdę do kabin waszych kolegów und wyjaśnię im zasady gry...

Kiedy kilkanaścioro jedenastoletnich chłopców i dziewcząt wyłoniło się w recepcji spod kłębow dymu, czołgając się i twierdząc, że są wężami pchającymi piłeczki ping-pongowe, intendent Trojborg nie mógł już wierzyć, że cuda nie zdarzają się w piekle.

Nie bardziej niż wierzył, że Główny Wąż – niektóre z młodszych dzieci twierdziły, że to był klaun; inne przysięgały, że niska, gruba pani z wąsami – istniał poza zbiorową wyobraźnię tych dzieci, które szczęśliwie przeżyły.

Zniknięcie cudotwórcy wynikało z tego, że Herr Neugebauer ociągał się trochę i

nieświadomie pozwolił sobie na wdychanie trucizny, skrupulatnie upewniając się, że wszystkie jego małe węże opuściły kabiny. Jednak ciągle wdychanie oparów spowodowało, że na ucieczkę śladami małych węży było już za późno.

Tak więc z oparów dymu nie wyłonił się żaden z dorosłych opisanych przez dzieci. Intendent mógł więc do woli gadać, że nastąpiła cudowna zbiorowa halucynacja, prawdopodobnie wywołana antropomorficznymi filmami Disneya, a dzieci z Ostfold same wyczołgały się z kabin.

Chociaż wcześniejsze zażycie pigułki nasennej opóźniło przebudzenie i pozostawiło ją z uczuciem suchości w ustach i trochę skołowaciałym umysłem, to pani Niskanen z Jyvaskyli w Finlandii była kolejną osobą, która opuściła swoją kabinę tak szybko, jak tylko sygnały alarmowe przedarły się do jej świadomości. W jej przypadku nie było to spowodowane znajomością zasad żeglugi morskiej ani tym bardziej wiedzą, że jej statystyczne szansę na przeżycie były prawie żadne, gdyby nie opuściła kabiny – lecz tym, że w świetle lampki nocnej odkryła, iż córki nie ma w kabinie.

Nie wiedziała co się dzieje. Była w stanie myśleć tylko o okrucieństwie He-ikki. Jak mogła uciec nawet nie próbując jej obudzić? Jak mogła dokonać tak okropnej rzeczy i porzucić matkę, aby... właściwie po co załoga promu włączyła sygnały alarmowe?

Zdawała sobie sprawę, że Heikki bardzo się zmieniła w okresie ostatnich paru miesięcy. Z kochającego, jeśli nawet czasami zbyt dziwaczного dziecka przeobraziła się w rozmyślającą i introwertyczkę, co zarówno pani, jak i pan Niskanen przypisywali niezdrowej fascynacji pseudoromantycznymi powieściami.

Nie byli w stanie zrozumieć żadnej z oczywistych trudnych faz dorastania, przez które przechodziła ich córka. Zaczęli się obawiać o jej zdrowie. Patrzyli na

220 nią uważnie, próbowali zauważyć oznaki zmęczenia lub utraty wagi – czegokolwiek... lecz ku ich wielkiej uldze nic takiego nie dostrzegł. Zupełnie odwrotnie. Przyj emnie ich zaskoczyła w ostatnich tygodniach. Trochę utyla i nabrała rumieńców bardziej niż kiedykolwiek dotąd...

Wystraszona zniknięciem córki, jak i powodem ogłoszenia alarmu, pani Ni-skanen bardzo się zdenerwowała. Szybko założyła buty i płaszcz – łkając nabierała głęboko, konwulsyjnie powietrza. Wykazywała wszelkie oznaki matczynego zaniepokojenia, zanim jeszcze otworzyła drzwi, aby wbiec nieostrożnie prosto w ciemny, niewiarygodnie gorący korytarz.

Kabina matki Heikki położona była blisko schodów numer 2S – w rejonie, gdzie dym miał wystarczająco dużo czasu, aby osiągnąć najwyższe stężenie cyjanowodoru i tlenku węgla. Dodatkowo palący się plastik wytworzył do tego czasu znaczące ilości dwutlenku węgla. A dwutlenek węgla wyzwała tendencję do powstawania przeciągów,

które z kolei powodują szybszy pobór innych gazów. Tym samym cały proces przyspiesza wytwarzanie się śmiertelnego stężenia trujących substancji...

Ogień pożarł duże ilości tlenu, wysysając z dróg ucieczki ten najważniejszy podtrzymujący życie element nawet w tak odległe położonych rejonach jak recepcja. I jak odkrył Główny Wąż Neugebauer, brak tlenu bardzo przyspiesza szybkość poboru toksycznych substancji przez organizm...

Sposób, w jaki umarła pani Niskanen był typowy dla pożaru na „Orion Ven-turerze”. Koniec nadszedł szybko i miłosiernie. Nie miała nawet czasu, by zorientować się, co się dzieje – w przeciągu pół minuty straciła świadomość i nie zdążyła zauważyć, że dwadzieścia trzy inne dusze w zasięgu słuchu już leżały nieprzytomne na prawoburtowym korytarzu na pokładzie E. Jedenaście z nich, również czteromiesięczne niemowlę w ramionach swojego ojca, leżało na stosie w ślepych korytarzu, który od czasu, kiedy został tak zaprojektowany prawie trzydzieści lat temu, nigdy nie został uznany za potencjalne zagrożenie. Ślepy korytarz ciągnął się trzy metry dalej za idącą w prawo drogą przeciwpożarową. Zbyt łatwo ją przegapić, gdy drżące z przerażenia ręce usiłują wymacać drogę w zupełnej ciemności.

Lecz przynajmniej nie musiała się więcej martwić o Heikki.

Chociaż Heikki, siedząca w schowku na kamizelki ratunkowe na pokładzie szalupowym, traciła już powoli przytomność, zdawała sobie sprawę, że magia voodoo w końcu zaczęła działać. Mogła czuć narastające w środku uczucie, jakiego do tej pory jeszcze nigdy nie doświadczyła. Trudno wytłumaczyć piętnastolatce... ruchy w jej brzuchu. To naprawdę dziwne uczucie: doznawać okresowych skurczów...

Heikki nie zdawała sobie sprawy, że były to symptomy fizjologiczne, a nie demonologiczne. Symptomy, które ktoś bardziej obeznany z takimi sprawami rozpoznałby od razu.

Ktoś taki jak... cóż, na przykład ktoś taki jak położna.

221 To musiał być przypadek, że pastor Oskar Lutgendorf, który płynął na pokładzie „Orion Venturera”, ponieważ uważał, iż podróż samolotem zbyt kusi Opatrzność, a przecież już w nianie wierzył, miał właśnie doświadczyć cudu.

Lub był to sposób, w jaki pastor zinterpretował to, co się wydarzyło.

Czuł się trochę niedobrze i opuścił „Salon Admiralski” tuż po północy. Niechętnie bo niechętnie – świetnie się bawił słuchając koncertu Walijczyków do akompaniamentu Herr Tische grającego na wielkim pianinie – chociaż z dużą rezerwą traktował zapewnienia śpiewającego wiedeńczyka, że jest jego rodakiem. Lutgendorf przypuszczał, że ohydny pseudoaustriacki baryton Williego pochodził raczej z

**przedmieścia Frankfurtu niż arystokratycznego Wiednia.**

**Ale jako wykształcony, tolerancyjny człowiek – nie wspominając już poczuciu humoru – w pełni doceniał powściągliwość wykonawcy, który w końcu nie przedstawił siebie jako Die Sungwurst.**

**Równie dobrze mógłby zostać do końca koncertu. Z zachwytem słuchał, jak Morgan Evans i jego chórzyci czarowali publiczność piosenkami, od „Myfan-wy” i „Ludzi z Harlech”. Cieszył się, że tu przyszedł – inaczej, tak jak przez poprzednie wieczory, czytałby w łóżku i wątpił w Boga. Zmagałby się dalej z nierozwiązywalnym zagadnieniem: czy to Bóg opuścił jego, czy też on opuścił Boga?**

**Czy to zagadnienie było jednak naprawdę nierozwiązywalne...? Może udręczony pastor Lutgendorf wreszcie dotarł trochę bliżej prawdy i dowiedział się, kto naprawdę kogo porzucił – i to w przerażającym momencie, kiedy zabrzmiały alarmy przeciwpożarowe...? Może z tego powodu doświadczył boskiej interwencji dokładnie o drugiej trzydzieści jeden na środku Morza Północnego? Może został posłany w to miejsce przez jakąś potężniejszą Moc, aby mógł służyć tym, którzy znaleźli się na statku zbliżającym się do Doliny Śmierci...?**

**Nie od razu rozpoznał w dźwięku o sile osiemdziesięciu decybeli syrenę alarmową... Z pewnością nawet najwięksi sceptycy nie mogliby zaprzeczyć, że tylko stała obecność Boga w myślach pastora Lutgendorfa utrzymywała go w czujności. Tylko dzięki temu pastor mógł natychmiast zdać sobie sprawę, że zdarzyło się coś doniosłego.**

**To Bóg natchnął go, aby – jako pierwszy pasażer – pojawił się na korytarzu centralnym na rufie przy zamkniętych drzwiach przeciwpożarowych. Dym zaczął wtedy bezlitośnie rozprzestrzeniać się przez poprzeczne korytarze od schodów 2S na prawej burcie i dalej pełzał i połykał kabiny umiejscowione na rufie statku. Nie ulega wątpliwości, że gdyby Lutgendorf nie był popychany przez jakąś niezbadaną siłę, aby walić we wszystkie drzwi i krzyczeć:**

**–Raus! Wychodzić... Feuer! Szybko! Beeilung... opuśćcie swoje kabiny...! – to dwadzieścia, trzydzieści albo i więcej dusz mogłoby zginąć w trujących wyziewach.**

**Kiedy dotarł w końcu do recepcji – kaszląc, pchając i popędzając swoje wciąż otumanione stadko owieczek – trafił na scenę totalnego zamieszania. W szerokim, przestronnym wnętrzu syreny alarmowe dosłownie ogłuszały. Dym zaczął się teraz wydobywać z korytarza sterburty. Całun przesuwający się pod sufitem zaciemnił jasne światła recepcji. Pasażerowie wciąż opuszczali przednią część**

**222 statku. Niektórzy byli spokojni, ale wiele osób w panice wybiegało z korytarzy i pośpiesznie wdrapywało się schodami na pokład F. Ruchem kierowało dwoje ludzi z**

obsługi statku. Oni także rzucali lęklive spojrzenia w kierunku źródła ognia.

Oskar Lutgendorf zobaczył w przelocie dwóch oficerów statku z maskami tlenowymi. Szli ciężkim krokiem w kierunku całunu wiszącego przy wejściu do korytarza na sterburcie... dwóch innych mężczyzn, których rozpoznał jako płatników, pomagało zgarbionym, zdenerwowanym uciekinierom wyjść z chmury dymu nadciągającego teraz również z korytarza przy lewej burcie. Mój Boże! I jeszcze ta młoda kobieta w mundurze oficera. Dziewczyna z poplątanymi blond włosami i przekrzywionymi epoletami na zabrudzonej, kiedyś białej koszuli, klęczała, desperacko próbując ocucić ludzi leżących nieruchomo tam, gdzie upadli – pastor nie był w stanie powiedzieć: żywych czy umarłych...

Gdzie jest reszta załogi promu?

Nie ma węży przeciwpożarowych, nie ma strażaków! Nie ma zorganizowanej akcji ratowniczej...?

Lutgendorf podbiegł pomóc Everardowi odciągnąć od chmury dymu trzynasto-czternastoletniego chłopca. Chłopak wydobył z siebie okropny, ochryply dźwięk i przestał oddychać. Nachylili się nad nim.

–O Jezu, Jezu, Jezu...! – powtarzał młody oficer, dopóki nie dosięgły go trujące opary. Odwrócił się i zwymiotował.

Oskar Lutgendorf trzęsącymi się palcami podrzucił głowę ofiary do tyłu, aby uwolnić drogi oddechowe. Ścisnął niebieskawę już nozdrza, jednocześnie przywarł do ust chłopca i dwa razy wdmuchnął mu powietrze, następnie szybko sprawdził efekt sztucznego oddychania. Wyglądało na to, że drogi oddechowe były wolne... lecz dziecko dalej nie oddychało... Pastor powtórzył to jeszcze piętnaście razy – miał nadzieję, że piętnaście razy – masaż serca tak jak pamiętał ze szkolenia i znowu przycisnął swoje usta do ust chłopca...

–Mam go – powiedział Everard. Splunął i kontynuował masaż serca. – Wun i DWA, i... thuree i... CZTERY i...

–Ojcze Nasz, któryś jest w niebie...

–... trzynaście... czternaście... PIĘTNAŚCIE oddechów! Czy też powinno to być cięć...?

–Święć się Imię Twoje...

Intendent Trojborg dotarł do nich chwiejnym krokiem; miał ponury wyraz twarzy. Kurtkę od munduru narzucił bezpośrednio na piżamę – Wkrótce musimy się stąd wycofać...

**–On oddycha – Jimmy Everard nagle powiedział zdziwionym głosem – Cholera, on oddycha...!**

**–Niech będzie wola twoja, Panie – wykrzyknął pastor Lutgendorf poprzez łyzy. Utwierdził się ponad wszelką wątpliwość w przekonaniu, że Pan Bóg celowo posłał go na ten statek.**

**223 Zdarzały się też dziwaczne chwile.**

**Ostatnią osobą, która przeszukiwała śmiertelny labirynt nieszczęsnego pokładu E „Orion Venturera” bez pomocy aparatu do oddychania, był nocny steward, Portugalczyk Cardoso, ogarnięty determinacją, by naprawić swe winy. Samotny, prawie w kompletnych ciemnościach, stale wymiotując i przedzierając się przez dym, który zabijał ludzi dookoła niego, czuł się odpowiedzialny za to, by zaalarmować śpiących pasażerów. Ich życie było w jego ręku.**

**W jednej z kabin nikt nie odpowiadał na jego uporczywe pukanie. Przetrzęsając kieszenie w końcu odnalazł uniwersalny klucz do kabin i otworzył drzwi. Od razu upadł w progu... Gracias a Deus! Jego upór został wynagrodzony – na dolnej koi spoczywała nieruchoma postać.**

**Nie tracąc czasu na włączanie światła, Cardoso zebrał ostatki sił i ściągnął bezwładne ciało na podłogę, a następnie wywlókł je na korytarz. Pasażer nie był lekki... Cardoso chwiejnym krokiem, bliski upadku, dotarł wreszcie w bezpieczne miejsce do recepcji. Tam złożył bezwładne ciało na ręce samego Comandante Comissario de Bordo.**

**–Cholera jasna-powiedział Comandante, kiedy rozpoznał zmęczoną, osmaloną twarz Cardoso.**

**–Cholera jasna – powtórzył słabym głosem drugi płatnik Everard. Dym krążył dookoła, alarm wył ogłuszająco, a ludzie wciąż płynęli strumieniem w górę centralnych schodów. – On uratował pana Smitha.**

**–Znasz go? – zapytał Pinheiro słabym głosem.**

**–Niezbyt dobrze – przyznał Trojborg. – Właściwie wcale. Trzeba wziąć pod uwagę, że on zmarł wczoraj, kiedy tylko wypłynęliśmy. Kataklyzm**

**Czwarta faza**

**SOS, powtarzam wezwanie SOS, powtarzam wezwanie SOS. Tu Radio Tjo-me, Radio Tjome, Radio Tjome, powtarzam... Prom kontenerowy „Orion Venturer” pali się. Około sześciuset osób na pokładzie. Wymaga natychmiastowej pomocy...**



**–Zgłoszenia na kanale 16 UKF, częstotliwość 156. 8 megahertzów, czekam na zgłoszenia – rejon Skaggerak do 2. 36 GMT.**

**–SOS, „Orion Venturer”, „Orion Venturer”, „Orion Venturer”, tu niemiecki okręt wojenny Vorderst... Podążamy z maksymalną prędkością. Będziemy za pięćdziesiąt siedem minut. Liczby pięć siedem – funfsieben minuten...**

**–Tu „Venturer”, potwierdzam. Bez odbioru.**

**Krótko. Profesjonalnie. Bez emocji.**

**–SOS, „Venturer”, prom „Orion Venturer”, amerykański liniowiec „Sea Maiden”... – to jego światła są pewnie widoczne dalej na północy? – Dzień dobry. Nasza prędkość dwadzieścia osiem węzłów. Widzimy wasze światła i płyniemy do was. Czas przybycia trzy cztery zero. Bez odbioru.**

**–Roger-bez odbioru!.**

**–SOS, „Orion Venturer”... Do wszystkich statków: tu Centrum Koordynacji Akcji Ratowniczej Sola... Niemiecki okręt wojenny „Vorderst” przejmie obowiązki dowodzącego na miejscu akcji DMA po przybyciu. DMA będzie koordynować ewakuację jeśli zajdzie potrzeba. Kommando operacyjne w Sovernets w duńskiej bazie marynarki wojennej, helikopter ratowniczy super puma 278 w drodze. Dwa norweskie helikoptery Sea King z personelem medycznym na**

**15-Ostatni rejs 225 pokładach z bazy lotniczej w Torp także w drodze. MRCC w Góteborgu wyśle pływaków jak naj szybciej...**

**Takie zapewnienia z eteru są zbyt spóźnione dla wielu osób, które niecałe osiemnaście godzin wcześniej rozpoczęły podróż na promie pasażersko-samochodowym „Orion Venturer”. 28**

**Kapitan nie otrzymał żadnej informacji o tym, czy**

**zorganizowano grupy ratunkowe, nie poprosił też**

**o wiadomości na ten temat...**

**Na żadnym etapie katastrofy nie czyniono prób uzyskania**

**informacji w zorganizowany sposób. Żaden z członków**

**załogi nie wykorzystał krótkofalówek, chociaż na pokładzie**

**statku było ich wiele, część na mostku, część w kabinach**

załogi.

**Oficjalny raport norweski, NOR 1 991:1 E Katastrofa „Scandinavian Star” z 7 kwietnia 1 990**

**Kiedy prędkość „Orion Venturera” spadła prawie do zera, statek natychmiast poddał się wiatrowi i zaczął się zachowywać jak kurek na dachu. Wysoki dziób i szerokie wrota ładunkowe działały jak żagiel. Przód promu przesunął się na lewo, na początku bardzo wolno, a statek wykręcił się o sto osiemdziesiąt stopni i wystawił rufę na bryzę, która wiała ze wschodu – prosto ze Sleeve ze Szwecji.**

**Sternik Madariaga starał się nie myśleć o ładunku z kabiny C313, próbował skierować statek dziobem do bryzy. Przekręcił koło sterowe do końca na prawą burtę, ale statek nadal schodził z kursu, co potwierdził żyrokompas umieszczony nad kołem.**

**–Perdido gobierno Capitan... Tracimy sterowność – zawołał próbując jeszcze raz zakręcić kołem sterowym, nie dało to jednak żadnego efektu.**

**–Dziękuję, sterniku.**

**Halvorsen zatrzymał się na chwilę na otwartym skrzydle mostku. Chodził w kółko i przyglądał się desperackim działaniom na pokładzie. Z każdą sekundą**

**227 przybywało coraz więcej uciekinierów – niektórzy byli już na szczęście ubrani w obszerne pomarańczowe kamizelki ratunkowe, inni niepewnie wkładali je dopiero na siebie. Coraz bardziej powiększał się bezcelowo krążący tłum.**

**Wyraźnie podjęto – bardzo ograniczone – wysiłki, aby skierować pasażerów na wyznaczone stanowiska ratownicze wewnątrz statku, chociaż kapitan przypuszczał, że nie ma już czym w tych pomieszczeniach oddychać. Dym wydobywał się z otwartych drzwi klubu nocnego i z „Salonu Admiralskiego”. Rozpływał się i krążył nad pokładem. Wznosił się wysoko nad nieczynnym basenem, gdzie porywał go wiatr.**

**Kapitan rozpoznał wśród tłumu potężną postać bosmana Pascala, któremu towarzyszył Christofides, stolarz „Orion Venturera” pochodzący z greckiej części Cypru. Obaj mężczyźni przepychali się do miejsca, gdzie Delucci, jedyny oficer przebywający na prawej burcie, kierował przygotowaniami do opuszczenia statku. Delucci z ponurą miną popędzał grupę niezorientowanych pomocników, każąc im opuścić łódź ratunkową numer jeden do poziomu relin-gów.**

**Przybycie na pokład szalupowy dwóch wyższych podoficerów – według planu ewakuacyjnego szefów grup ratunkowych – potwierdziło gwałtowne pogarszanie się sytuacji. Sugerowało to, że niewiele robiono, by stłumić pożar bądź choćby**

spowolnić jego rozprzestrzenianie się... Kapitan założył, że Pascal i Christo fides zostali wysłani na górę przez pierwszego oficera – ale McCulloch nie wydał im takiego polecenia. Oni zaś znaleźli się na pokładzie, gdyż nie mieli ochoty siedzieć dłużej we wnętrzu statku, a ponadto – tak jak większość załogi – nie wiedzieli, gdzie mają się stawić w przypadku ogłoszenia alarmu. Żadnemu z nich nie dano czasu na przeczytanie tego planu. Posługujący się tylko językiem greckim stolarz nie byłby w stanie zrozumieć dokumentu, nawet gdyby miał czas go przeczytać.

Po zaniknięciu łączności na statku Halvorsen był całkowicie bezsilny – nie mógł już zrobić nic, by uratować prom. Nie wiedział, że połowicznie rozciągnięto tylko trzy węże przeciwpożarowe i że zrobili to na własną rękę pojedynczy członkowie załogi. Ale nawet oni zostali wkrótce zmuszeni przez dym do odwrotu. Jedyna rozpaczliwa próba sformowania tymczasowej grupy przeciwpożarowej nastąpiła w wyniku – raczej przypadkowego – spotkania kucharza z mesy z pomywaczem.

Z drugiej strony kapitan czuł, że decyzja o opuszczeniu statku stawała się nieuchronna. Wobec tego Pascal i Christofides znajdowali się we właściwym miejscu. Drudzy oficerowie Delucci i Pert będą potrzebowali doświadczonych pomocników, aby przygotować łodzie ratunkowe do ewakuacji załogi i pasażerów... tylko kiedy kapitan powinien wydać taki rozkaz? Najbliższe statki ratownicze znajdowały się o godzinę drogi od palącego się promu. W tak niesprzyjających warunkach atmosferycznych bardzo istotne było, by pasażerowie jak najkrócej pozostawali w otwartych łodziach...

Kapitan odwrócił się ze znużeniem do sterówki. Deszcz spływał z daszka jego białej czapki, pobłyskując kroplami odbijającymi się w światłach reflektów-

228 rów, które spadały za kołnierz jego kurtki i moczyły tył mundurowej koszuli. Tylko tyle mógł zrobić.

–Panie Sandalwell?

–Tak, panie kapitanie?

–Mała naprzód i z powrotem na kurs, panie Sandalwell. Musimy utrzymywać dym za rufą.

–Tak jest, panie kapitanie. Mała naprzód – odpowiedział Sandalwell podchodząc do manetki, spokojny tak, jak gdyby wprowadzali małą motorówkę do basenu portowego przy wietrze wiejącym z siłajeden w skali Beauforta.

Kapitan Halvorsen zawsze przywiązywał dużą wagę do form grzecznościowych. Uważał je za niezbędne, aby utrzymać dystans wobec załogi. Brak dyscypliny i nieformalne zachowania według niego nie sprzyjały bezpiecznej żegludze. Najokrutniejszą ironią losu był fakt, że to właśnie jego zachowanie stało się po

**części przyczyną katastrofy... byłby wstrząśnięty gdyby dowiedział się, że jego oficerowie mylnie interpretowali taką rezerwę – jako krytycyzm wobec ich działań.**

**Gdyby Jorgen Truls Halvorsen był postrzegany jako człowiek bardziej otwarty, to może zmęczony do granic możliwości pierwszy oficer McCulloch, zamiast wierzyć, że jego kariera zależy od przygotowania promu do wypłynięcia według harmonogramu, zwróciłby się do swojego kapitana o pomoc w przygotowaniu planów na wypadek sytuacji awaryjnych.**

**Gdyby przycisnął nieco kapitana, to mógłby nawet przeznaczyć trochę czasu na rozwiązanie problemów, które teraz stały się powodem ich cierpień. Stworzyłby też sensowny łańcuch rozkazów i łączności; przeszkolił załogę i zapoznał ją ze statkiem – oraz przeprowadziłby pozorowane akcje przeciwpożarowe i ewakuacyjne z udziałem całej załogi. Może główny mechanik Bracamontes – po którym wszelki słuch zaginął od czasu, gdy otrzymał rozkaz udania się do maszynowni – zamiast popędzać motorzystów do pracy przy naprawie i konserwacji urządzeń, poinstruowałby swoich wachtowych, jakie działania w sytuacjach awaryjnych należy przeprowadzić bez oczekiwania na rozkazy od przełożonych.**

**Może w takiej sytuacji drugi mechanik, kończąc wachtę, nie pozostawiłby aparatów tlenowych w niewłaściwym miejscu. I podlegli Bracamontesowi oficerowie-mechanicy byłiby pozytywniej nastawieni do pracy. A tak nawet nie usiłowali wykonywać jego rozkazów...**

**Może oficer wachtowy Delucci poważniej potraktowałby elektroniczny sygnał – uruchomiony przez wariata na pokładzie C – i zacząłby od razu przeciwdziałać, zamiast czekać na kapitana.**

**Może...?**

**Nieznany steward w bordowym stroju barmana wciąż zawzięcie nadawał sygnały alarmowe. Halvorsena uderzyło, że ten skromny członek załogi, którego nazwiska nawet nie znał, jest bardziej przydatny na statku niż on sam. Na pewno – pomyślał nieświadom rozmiarów horroru, który miał miejsce pod jego nogami – każdy na statku musi sobie już zdawać sprawę, że mamy problem.**

**229 – Proszę przestać, stewardzie. Byłbym zobowiązany, gdyby pan poszedł na dół i pomógł przy łodziach ratunkowych.**

**Kiedy syreny przestały jęczeć, zapanowało wrażenie zupełnej ciszy, dopóki uszy nie przywykły do zmiany natężenia dźwięków. Słyszać było szum wiatru i ciągłe bębnienie deszczu; dźwięk głosów z pokładów, przerywany krótkimi rozkazami; nieustanne mruczenie spalin wydostających się z komina powyżej, uderzenia i zderzenia przedmiotów, kiedy prom zaczął mocniej kołysać.**

**Radiostacja UKF znowu zatrzeszczała.**

**–Prom „Orion Venturer”, „Orion Venturer”, tu duński statek „Solov”, „Solov” ... Jestem vier mile, cztery mile przed waszym dziobem i płynę z pełną prędkością, lecz mój radar nie działa dobrze. Proszę wystrzelić raketę dla określenia pozycji...**

**–Duński statek „Solov”, „Solov”, „Orion Venturer”. Czekajcie jedną... ” – lakonicznie odpowiedział Talbot i wytknął głowę przez drzwi. – To chyba nasz faworyt. Będzie tu pierwszy, panie kapitanie.**

**Halvorsen instynktownie wzdrygnął się na myśl o takiej perspektywie. Wystrzelenie rakiet alarmowych a la Titanic może okazać się ostatecznym bodźcem do wywołania paniki wśród pasażerów i załogi. Kapitan nie miał już żadnych złudzeń co do wartości wielu ze swoich marynarzy. Z drugiej strony, ten duński „Lew Morski” był naprawdę najbliższym statkiem. Obserwując jego światła i echo radarowe, Halvorsen domyślił się, że była to mała jednostka, prawdopodobnie przybrzeżny statek handlowy. Jej kapitan denerwował się zapewne, aby płynąć z prędkością nie większą niż dwanaście węzłów, odszukać właściwy statek.**

**Powiedzmy dwadzieścia minut na dotarcie tutaj...?**

**–Proszę zrobić, czego sobie życzą, panie Talbot – Halvorsen idąc do schowka po rakiety pomyślał, że jego stopy są chyba z ołowiu.**

**Australijczyk skinął głową – nie był osobą dbającą przesadnie o formy grzecznościowe – i schował się z powrotem do środka.**

**–„Solov”, „Solov”, „Orion Venturer”... Potwierdzamy rakiety. Wystrzelimy trzy czerwone. Powtarzam, liczba: trzy czerwone. Wszystkie statki potwierdzić. Bez odbioru.**

**Pierwsza raca wyleciała z sykiem z wyciągniętej ręki kapitana i eksplodowała wysoko nad promem, po czym zaczęła powoli opadać do morza: powoli gasnąca czerwona kula... czerwona jak krew... oświetlająca zmęczone, skierowane w górę twarze ludzi. Tłum westchnął... gdzieś słychać było krzyk kobiety, przerażonej widokiem rakiety.**

**Halvorsen wystrzelił drugą raketę...**

**Kiedy przebrzmiał huk, kapitan usłyszał płacz dziecka i na moment zamknął oczy.**

**Bardzo krótki moment...**

**Ponieważ zaraz podszedł do niego drugi oficer Sandalwell i zameldował zszokowanym głosem:**

**230 – Przykro mi, panie kapitanie. Manetki nie reagują. Nie możemy odzyskać sterowności.**

**–Cholera, Sandalwell, więc przełącz na maszynownię!**

**Halvorsen zatrzymał się w pół zdania. Nie mogli! Już dawno stracili łączność z maszynownią, a teraz co gorsza wyglądało na to, że zostały uszkodzone przez ogień przewody sterujące z mostka albo pompy hydrauliczne dostarczające ciśnienie do sterowników skoku śruby. Wynik był taki sam – stracili napęd konieczny do ustawienia statku z powrotem dziobem pod wiatr.**

**–Dziobowe stery strumieniowe?**

**Sandalwell pokręcił głową.**

**–Nic z tego, panie kapitanie. Jeśli wierzyć kontrolkom, mechanik dyżurny nie włączył silników Kamewa. Nie możemy ich stąd zdalnie uruchomić.**

**W miarę jak statek coraz bardziej odsuwał się dziobem od wiatru, dym zaczynał zasnuwać prawą część pokładu. Czarny całun był teraz doskonale widoczny w świetle lamp pokładowych. Wkrótce statek ustawi się rufą pod wiatr i dym pokryje całą nadbudówkę. Warunki na pokładzie i samym mostku staną się nie do wytrzymania.**

**Nawet wtedy Jorgen Truls Halvorsen wciąż jeszcze miał możliwość odzyskania, co najmniej częściowo, sterowności dryfującego statku... Lecz czy rzeczywiście były jeszcze jakieś szanse?**

**Przeżył szok obserwując, jak powoli jego przypadkowo zebrana załoga opuszcza łódź. Brak doświadczenia pogłębiały jeszcze trudności językowe – marynarze najwyraźniej nie potrafili zrozumieć najprostszych rozkazów wydawanych przez oficerów. Nawet gdyby chciał ustawić prom pod wiatr, to czy mógł ryzykować opóźnianie ewakuacji i skierować oficerów oraz ciężko pracujących marynarzy do opuszczania kotwic? Jeśli kotwice nie dosięgłyby dna, to i tak zadziałałyby jako dryfkotwy, utrzymując statek dziobem do wiatru. Ale zniechęciła go perspektywa szukania doświadczonych marynarzy, którzy w ciemnościach wiedzieliby, co robić z ciężkimi linami cumowniczymi, aby związać je w pętlę dryfkotwy na dziobie...**

**Im bardziej desperacko Halvorsen próbował znaleźć jakieś rozwiązanie, tym większą pustkę czuł w głowie.**

**–Przepraszam za mój wybuch, panie Sandalwell! – mruknął. Zmagał się z taśmą zapalającą ostatniej rakiety alarmowej, której nie mógł odpalić.**

**Zdażył powiedzieć tylko tyle, zanim przytłumiony, toczący się gdzieś na dnie statku**

wybuch dosłownie zachwiały „Orion Venturerem”. Statek o wadze dziesięciu tysięcy ton aż się zatrząsł. Okna widokowe z „Baru Admiralskiego” rozprysły się na pokładzie rekreacyjnym: odłamki szkła niosła rozszerzająca się tocząca kula płonącego gazu.

Halvorsen miał w dużej mierze ograniczony widok na pokład rekreacyjny; wiedział jednak – mógł słyszeć nawet z miejsca, gdzie stał z rękami kurczowo zaciśniętymi na tekowym relingu mostka, sztywny i śmiertelnie blady – że tam są... byli... ludzie.

Lecz mógł dostrzec linię relingu prawej burty.

231 Litościwie dla Jorgena Trulsa Halvorsena postać na rafie znajdowała się zbyt daleko, aby można było ją zidentyfikować. Ta żywa pochodnia została wyrzucona siłą wybuchu za reling i spadła w dół, gdzie czarne morze momentalnie ją zgasiło i połknęło. Drugi oficer Sandalwell wychylił się, by spojrzeć poza skrzydło mostku.

–Nasz kadłub wydaje się być otwarty do linii wodnej, a płyty poszycia są czerwone z gorąca, panie kapitanie! One, do cholery, świecą w ciemności! – zawołał z niedowierzaniem. Kataklyzm

## Czarne chmury

Kiedy pojemniki przemysłowe zawierające płynny acetylen są traktowane z należnym respektem – nikomu nie zagrażają.

Jeśli zaś nie, to wtedy stają się niebezpieczne.

Poddawanie ich wstrząsom, nadmierne ogrzanie może spowodować wybuch. Jednak butle takie są zaopatrzone w zawory bezpieczeństwa, które pozwalają na uwolnienie nadmiernego ciśnienia: przy odrobinie szczęścia odbędzie się to, zanim dojdzie do wybuchu.

Jeśli jednak taki marynarz Madariaga najpierw umieści je w stalowym pudle kabiny i otoczy łatwopalnymi materiałami lotnymi, a następnie taki Sven Carls-son podłoży ogień... i jeśli ten ogień osiągnie temperaturę wystarczająco wysoką, aby stalowe poszycie rozżarzyło się z gorąca do czerwoności – i jeśli osiągnie on tę przerażającą temperaturę tak szybko, że wynikający stąd wzrost ciśnienia w każdej butli z acetylenem przewyższy szybkość, z jaką zawory bezpieczeństwa są w stanie zmniejszyć przyrost ciśnienia?

Wtedy trzeba działać. Nawet jeśli to oznacza ucieczkę.

A jeśli dodatkowo poruszymy podłoże, na którym butla została starannie umieszczona – tak jak w przypadku „Orion Venturera”, kiedy stracił sterowność i fale zaczęły uderzać w burty...

**I jeśli w wyniku takiego właśnie destabilizującego ruchu butla spadnie i ze znaczną siłą uderzy w dwie równie niebezpieczne butle z tlenem, lizane już językami ognia? Powstanie efekt domina...**

**Jeszcze przed upadkiem cylindrów w C313 nieszczęsny prom stał się pływającą bombą zegarową. Stos pogrzebowy na pokładzie C i D spowodował, że znacz-**

**233 nie wzrosła także temperatura powietrza w korytarzach obsługujących rejony wypoczynkowe pokładu E oraz na wypełnionych dymem schodach po prawej burcie, prowadzących do „Baru Admiralskiego” oraz klubu nocnego.**

**W przeciągu trzydziestu siedmiu minut, jakie zajęła drugiemu oficerowi Delucciemu reakcja na pierwszy sygnał alarmowy, temperatura w tych pomieszczeniach stała się zbyt wysoka, aby człowiek mógł żyć dłużej, niż zajmuje zaczerpnięcie paru umęczonych oddechów, i to niezależnie od toksyczności dymu. Przepływ gorącego powietrza miał wywołać kolejne niebezpieczne zjawisko.**

**W miarę jak podnosiła się temperatura powietrza, niektóre materiały plastikowe, farby i przewody w korytarzach zaczęły wydzielać wysoce łatwopalne opary. Do godziny drugiej pięćdziesiąt cztery te gorące substancje osiągnęły punkt, w którym ulegały samozapłonowi. Te warunki są znane strażakom jako faza „błysku”.**

**Może przebiegać bardzo gwałtownie i szybko.**

**Efekt ten miał stworzyć na „Orion Venturerze” bardzo widowiskowe zjawisko. Spowodowali je nieumyślnie marynarze Atienza i Valverde, pracujący pod nadzorem niezbyt sumiennego sobowtóra Torquemady.**

**Kiedy komandosi noszący mundury w maskujących kolorach podkładają ładunki ładunków wybuchowych, nigdy nie odpalają ich jednocześnie. Sabotażyści od dawna wiedzą, że wielokrotne eksplozje dają wyraźnie większy efekt niszczący. Jeśli pomiędzy każdą z detonacji jest krótka przerwa, wybuch pierwszego ładunku zwiększa siłę wybuchu drugiego ładunku... i tak dalej.**

**Technika czyni małe rzeczy wielkimi.**

**Tak właśnie się stało z butlami z acetylenem, które najpierw się nagrzały do punktu krytycznego, a następnie uderzyły mocno o podłogę. W końcu eksplodowały przy samej burcie „Orion Venturera”.**

**Upadły niemal w tym samym czasie. Trzy z nich wybuchły w odstępie ułamków sekund jedna po drugiej, a ich połączona niszczycielska siła została dalej powiększona przez ograniczoną stalowymi ścianami przestrzeń, w której eksplodowały. Wybuchła także jedna z dwóch butli z tlenem.**



Fala wybuchu rozchodząca się z kabiny C313, ściśnięta pomiędzy stalowymi pokładami, zaczęła rozprzestrzeniać się poziomo. Niszczyła po drodze wszystko, dopóki nie napotkała przeszkody stalowych ścian hangaru samochodowego. W tym miejscu odbiła się i nałożyła, dając efekt wielokrotnego uderzenia.

A trzeba wiedzieć, że kadłuby statków są budowane tak, by wytrzymały ciśnienie jedynie z zewnątrz. Stalowe płyty poszycia mocuje się do zewnętrznych ram szkieletu, które są ukształtowane w ten sposób, aby sprostać naciskowi wody, a nie wewnętrznemu wybuchowi. Dodatkowo statek po trzydziestu latach służby zżerała już korozja.

I jak zauważył drugi oficer Sandalwell, płyty i ramy znajdujące się bezpośrednio w sąsiedztwie obszaru wybuchu były rozżarzone do czerwoności – a przez to jeszcze bardziej narażone na odkształcenie.

Wyrwa utworzona w kadłubie statku biegła od poziomu pokładu samochodowego w dół, poniżej linii wodnej statku. Nie była szczególnie groźna. Zerwa-

234 ne płyty; popękane spawy; właściwie bardziej pęknięcie niż dziura. Otwór wydawał się nieporównywalnie mniej szkodliwy niż zniszczenia, jakich mogłaby dokonać na przykład torpeda wypuszczona przez osiemdziesięcioletnią niemiecką łódź podwodną – co było raczej nedorzeczną myślą. Możliwość spotkania na Morzu Północnym niemieckiego U-Boota jest tak samo prawdopodobna, jak zderzenie z górą lodową – to jeszcze przed rejsem wykluczyła Grace Miles. Z kolei wyrwa nie mogła się równać efektowi zniszczenia, jakie wywołała nowoczesna 250-kilogramowa bomba zrzucona z argentyńskiego samolotu A-4BS skyhawk na Morgana Evansa, barytona i dawnego żołnierza Pierwszego Batalionu Gwardii Walijskiej... na pewno też większe szkody poczynił grad japońskich pocisków, który spadł na wspaniałą USS „Thompson” dwudziestego ósmego października tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego roku, kiedy bardzo młody i bardzo przestraszony motorzysta drugiej klasy Charlie Peri era niechcący wziął udział w akcji rasowej nienawiści...

Lecz efekt końcowy był wciąż taki sam.

O drugiej pięćdziesiąt cztery „Orion Venturer” zaczął tonąć. 29

Ktoś się wyrwał:

mają się nie zastanawiać,

nie pytać: dlaczego,

mają tylko wykonać i zginąć.

**Alfred lord Tennyson (1809-1892)**

**Dzieci, Michael! Moje dzieci...! Gdy dym wspinał się serpentyną przez klub nocny na pokładzie G, a potem wędrował na lewą burtę i znikał w dole po drugiej stronie, Grace Miles – kurczowo trzymając opuszczone bezradnie ramiona męża – trzęsała nim jak szmacianą lalką. Wyglądał jak jednooki, wygnieciony marynarz-miś Teddy...**

**–Drogi Boże, tak mi przykro, Grace...**

**–Musimy dostać się do nich na dół... Michael!**

**Wyrwał się końcu z alkoholowego niebytu, wyprostował się odrzucił krzesło.**

**–Idziemy!**

**Steward wypychał przerażoną młodzież przez drzwi na otwarty pokład. – Incendio! Par tir... Wszystkie ludzie wychodzić! Vamos!**

**Michael chwycił Grace za rękę i zaczął ją ciągnąć pod prąd krzycząc do niej:**

**–Nie możemy zejść wewnętrznymi schodami, za dużo tam dymu!**

**Ludzie w piżamach i szlafrokach zaczęli zjawiać się na wietrznym pokładzie**

**łodziowym. Wielu miało szeroko otwarte oczy z przerażenia, niektórzy kaszleli i chwiali się na nogach... Wszyscy wystraszeni wpatrywali się w ciemności poza zasięgiem lamp pokładowych. Młody oficer o ponurym wyrazie twarzy, w pełnym mundurze, z dwoma złotymi paskami na rękawie i w białej czapce, zręcznie ześlizgnął się po drabince z mostka, używając do tego celu tylko rąk... opadł na pokład i biegnąc, krzyczał:**

**236 – Załogi łodzi, do mnie! Wszyscy sternicy zbiórka przy łodzi numer jeden!**

**–Michael, toniemy! – krzyknęła rozzwierając Grace. – O mój Boże, William i Lucy...!**

**–Wszystko będzie w porządku, proszę pani, wszystko będzie w porządku – powiedział pospiesznie oficer. Miał wyraźny amerykański akcent. – To nic groźnego. Ale musimy być przygotowani...**

**–Proszę. Nasze dzieci są na dole – zwrócił się do niego Michael błagalnym tonem.**

**–Na pokładzie E?**

**–W kabinie... w tyle statku. Na prawej burcie.**

**Twarz oficera przybrała nagle kamienny wyraz. Sam był w szoku. Musiał teraz**

**myśleć o sześciuset osobach. – Wydaje mi się, że będą ewakuowani z tej części...**

**–Co pan ma na myśli mówiąc: wydaje mi się? To pan tego nie wie? – wybuchnął Michael. Ale Grace potrafiła czytać między wierszami.**

**–On chce powiedzieć, że tam jest ogień, Michael – krzyknęła. – Na pokładzie E, tam, gdzie są William i Lucy!**

**–Pomóż nam! Na miłość Boską, panie, niech pan pomoże nam je znaleźć. Proszę!**

**Delucci wycofał się tyłem.**

**–Przykro mi, proszę pana. Mam rozkazy. Muszę przygotować łodzie.**

**Grace odciągnęła Michaela na bok.**

**–Musimy dostać się do nich...**

**–Proszę pani, proszę nie próbować schodzić na dół! – wykrzyknął młody oficer. – Nie wolno schodzić...**

**Starsza kobieta z parasolką, ubrana w szlafrok i sprawiająca wrażenie, jakby nie zdawała sobie sprawy z tego, co się wokół niej dzieje, wcisnęła się władczo pomiędzy Milesów i oficera.**

**–Attention, Monsieur le Capitaine! Avez-vous vu mon chat...? Pan widzieć mój kotek...? – zwróciła się do bladego marynarza.**

**–O Boże – westchnęła Grace szeptem, rozpaczliwie myśląc, że może tylko śni. – O Boże, o Boże, o Boże...!**

**Gdy w końcu wywalczyli sobie przejście poprzez gęsty tłum do klatki schodowej, wyczuli dym; śmiertelny całun wędrował coraz wyżej. W miarę, jak schodzili, był coraz gęstszy. Wraz z nimi w dół przedzierali się inni – pewnie też pozostawili swoich bliskich na pokładzie E... Grace rozpoznała wysoką blondynę i jej wikinga z dyskoteki – szli przed nimi, tak samo zdenerwowani. Spróbowała wyobrazić sobie ich udrękę – musiała się na czymś skupić... na czymkolwiek!... byleby tylko nie zacząć krzyczeć. Wiedziała, że nie powinna – nie wolno jej – teraz się poddać. Dla dzieci! Dla...?**

**Hali recepcji nie był tak jasno oświetlony i przyjazny jak wtedy, gdy ostatnim razem tędy przechodzili – wtedy, gdy rozpaczliwie chciała ratować ich małżeństwo kosztem Williama i Lucy. Teraz wielkie pomieszczenie wypełniał gęsty dym. Wszędzie na podłodze znajdowały się jakieś kształty – stare... młode... chyba**

**237 nieprzytomne ciała. Zwłoki...? O Panie, proszę, nie! Zwłoki leżały bezładnie rozrzucone wokół stanowiska recepcji, groteskowo unieruchomione; wokół, zataczając się i kaszląc, poruszały się zarysy postaci w mundurach i piżamach, usiłując pomagać i ratować ludzi od zabójczej mgły wciąż buchającej z korytarzy rufowych...**

**Dantej ską scenę paniki przeciął ostry gwizd. Z dymu prawoburtowego korytarza wyłonił się potwór. Zachwiał się i oparł o biurko – było to dość niezwykle zachowanie jak na potwora. Alarm ostrzegający o niskim ciśnieniu wyłączył się, gdy potwór zsunął neoprenową twarz trzęsącymi się, pokrytymi sadzą dłońmi i przeistoczył się w oficera.**

**–Gdzie jest trzeci oficer? Jemu też powietrze już się kończy.**

**–Jeszcze nie wrócił.**

**–Jeszcze jedna butla... – zakrztusił się pierwszy oficer McCulloch. – Daj mi drugą butlę... Reszta – wynosić się! Tam z tyłu zaraz może buchnąć!**

**–Sam się wynoś – poradził mu ktoś, chyba intendent.**

**–Idź do diabła, Frank.**

**–Już tu jestem, Stewart – odgryzł się gorzko Trojborg. – Do cholery, przecież to jest piekło.**

**–Proszę, nasze dzieci!**

**–Gdzie?**

**–Tam...!**

**–Przykro mi – McCullochowi zebrało się na wymioty. – Jezu, jak mi przykro!**

**Blondyna ze Skandynawii zaczęła płakać, gdy któryś z ratowników mówił coś do niej pokazując w kierunku rufy. To nie były łzy radości...**

**Grace patrzyła na nią tępo. Wiedziała, że radość już nigdy nie zagości w jej życiu...**

**–Widzę Williama – wykrzyknął nagle Michael i zaczął biec – dosłownie po trupach, potykając się o ciała – w stronę prawoburtowego korytarza.**

**–Zatrzymać go!**

**–Nie, Michael... nie...!**

**Dym cofnął się, gdy wentylator w górze zassał trochę powietrza, i szybko, z nowymi siłami, natarł znowu na hali, wirując z prądem przeciągu.**

**–Ruszać się, szybko, szybko! Wszyscy na górę! – wrzasnął pierwszy oficer. Obrócił się czując stukanie w plecy i wziął od drugiego płatnika zapasową butlę z tlenem, po czym wszedł w gęstniejący obłok, tym razem w lewoburtowy korytarz. Tam miał większe, choć wciąż niewielkie szansę na znalezienie kogoś żywego.**

**Michael zataczając się i dusząc dymem wyłonił się z koszmaru. Tulił do piersi maleńkie ciało. Dziecko miało purpurową twarz, sztywne rączki, nóżki wisiały bezwładnie. Nawet poprzez mgłę można było od razu poznać, że jest martwe.**

**–To nie William – krzyknęła Grace. – To nie moje dziecko!**

**Nie odezwała się więcej. Nie zaprotestowała, gdy mąż popychał ją schodami na górę; nawet nie powiedziała Michaelowi, jak bardzo nim pogardza...**

**238 Nie przyniosłaby Grace ukojenia świadomość, że jej czteroletnia córeczka wtedy jeszcze wciąż żyła. Pocięszał ją ochryply marynarz Conroy. Znajdowała się w odległości dwudziestu kroków od rodziców.**

**Choć na dobrą sprawę mogłaby to być i odległość dwudziestu mil, ponieważ Conroy nie potrafił wymyślić żadnego sposobu, jak przeżyć.**

**Delikatna Margrite Periera zmarła nic nie czując, w czasie snu, tak jak wielu innych pasażerów na pokładzie E. Stało się to, zanim dym wdarł się prawoburto-wymi schodami do „Baru Admiralskiego”, przerywając brutalnie wspaniałą pieśń „Ludzie z Harlech” oraz konfrontację dawnego motorzysty drugiej klasy marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych Periera z Zachem Gossem.**

**Rak, który ją toczył – czego Charlie przez ostatnie dwanaście miesięcy usiłował nie przyjmować do wiadomości – zakończył egzystencję, gdy drugi oficer Sandalwell wypełniając rozkaz kapitana zablokował zdalnie z mostka szyby wentylacyjne. Dzięki temu dym mógł cicho, niezauważenie podkraść się pod drzwi.**

**Pożar okazał się w stosunku do Margrite bardzo miłosierny. Po prostu zatrzymał jej oddech. Pozwolił jej lekko ulecieć w objęcia Pana, któremu tak bezgranicznie ufała... Była znowu młoda, miała gładką i pachnącą świeżością skórę jak pąki róży. W sukience w kwiaty magnolii, którą Charlie tak lubił, wspinała się na palce, by objąć za szyję przystojnego młodego marynarza...**

**Oczywiście Charlie nie wiedział, co działo się na dole. I nigdy sienie dowie, ponieważ nigdy więcej nie zobaczy miłości swego życia. Tak samo nie zobaczy już większości swoich kolegów z „Thompsona” – ani ich żon. Wszystko dlatego, że faceci, którzy kiedyś siedzieliby razem z nim i Zachem w barze, pijąc dopóki reszta pasażerów nie**

wpadłaby pod stoły, teraz, śmiertelnie zmęczeni, zesli do swych koi w kabinach de luxe na pokładzie E zaraz po kolacji.

W każdym razie Charlie w tej chwili wiedział tylko tyle, że dym wdarł się do baru. Ludzie krzyczeli i strali wy dostać się z pomieszczenia. Brytyjczycy, którzy tak pięknie śpiewali, zamarli z otwartymi ustami, a Willy zaklął przy pianinie: Verdammtte Mist, zakończył swój akompaniament nutajeszczce bardziej fałszywą niż zwykle... Niski dyrygent z opaloną na brąz twarzą krzyknął: „Wynosimy się. Statek płonie, chłopcy”, a ktoś inny – baryton, młody facet z jedną ręką, stanął natychmiast przed nimi, zupełnie jakby wiedział, co należy robić, gdy statek się pali, i zawołał: „Spokojnie, chłopcy. Walijczycy, spokój! Przecież nie ma powodów do pośpiechu!”

Ale w końcu dawny żołnierz gwardii Morgan Evans przywykł już do życia ze swym powtarzającym się koszmarem sennym. Wiedział, że oczekiwanie może być często straszniejsze od samego wydarzenia. Może wynikało to z przyzwyczajenia Morgana do wojskowej dyscypliny, może przyczynił się do tego jego niezłomny duch – a może świadomość, że cokolwiek czeka go na Morzu Północnym, nie może być straszniejsze od tego, co przeżył kiedyś na odległej wyspie. Nawet nie przyszła mu do głowy myśl, że mógłby zginąć. Pożar nie zabijał ludzi

239 natychmiast, jak bomba lotnicza albo kula. Mógłby nawet pływać, gdyby wypadki zaszły tak daleko.

Inaczej Charlie Periera. Nie wiedząc o tym, dzielił z Evansem ten sam koszmar, ale Charlie tym razem był z Margrite. I co gorsza – także z tłustym starym Zachem Gossem. A Zach wciąż siedział zapadnięty w krzesło, pijany bardziej niż mucha w szklance whisky. Nie był w stanie samodzielnie uciec przed dymem. Charlie nie mógł przestać myśleć o tym, że pięćdziesiąt lat temu właśnie on i Zach zostawili kolegę ze statku na pewną śmierć. Aż do popołudniowego incydentu z czarnym kucharzem nie wiedział, dlaczego Zach tak postąpił – ale to i tak nie zmieniało jego nastawienia. Wydarzenia sprzed lat nauczyły go, że nie wolno zastanawiać się nad tym, czy pomóc komuś przeżyć... nawet jeśli się tego kogoś nie lubi.

Byłoby to tak samo wstrętne jak pozostawienie go z powodu jego religii. Albo koloru skóry.

–Musimy zejść na dół po nasze żony i chłopaków – krzyknął Charlie przepychając się w kierunku Zacha. Dym zaczął już snuć się pasmami wokół nich. – Chodź, Zach, idziemy, tam nas potrzebują!

Goss rozejrzał się tępo dookoła i odezwał się pijackim, pełnym urazy głosem:

–Nie jesteś sprawiedliwy, Periera. Ten porucznik O’ Kane za bardzo zadzierał nosa. Woda sodowa uderzyła do łba temu czarnuchowi...

–Margrite... muszę iść sprawdzić, czy się obudziła. I jeszcze... – nawet wypowiedzenie jej imienia sprawiło mu trudność. – 1 jeszcze Polly Lou, Zach. Musisz iść na dół pomóc Polly Lou.

–My biali musimy trzymać się razem...

Charlie Periera, przerażony do nieprzytomności o Margrite, zrobił się aż czerwony na twarzy.

–Do cholery, nie powiesz mi, że nie próbowałem, ty stary capie...

Jakaś głupia kobieta po drugiej stronie sali zaczęła znowu wrzeszczeć. Dym rozprzestrzenił się tak szybko, że Charlie nie mógł dostrzec ludzi na drugim końcu baru – tylko zamazane kształty przemieszczające się we mgle. To właśnie wtedy ten jednoręki śpiewak z głębokim głosem podbiegł do nich, chwycił Zacha i podniósł go z miejsca. Goss rozejrzał się nieprzytomnie i po raz pierwszy zauważył dym, a mimo to – albo właśnie z tego powodu – padł z powrotem na krzesło jak bezwładny wór.

–Gdzie mnie ciągniesz? – zawołał.

–Na pokład – powiedział Morgan Evans pojednawczo. – Może pan krzyczeć tam do woli tak samo dobrze jak tutaj.

–On schodzi ze mną na dół – zawołał równie pojednawczo Charlie. – Pozostali chłopcy są w kabinach. On musi zabrać stamtąd swoją panią... a ja moją Margrite! Tym razem będzie bohaterem, nawet jeśli miałbym go zataszczyć na dół na własnym grzbiecie!

–Nie idę na dół – odezwał się chrapliwie Zach. W jego opuchniętych, przekrwionych oczach wyraźnie było widać przerażenie. – Periera, jak pójdziemy tam, to już nigdy nie uda się nam wyjść na powierzchnię.

240 I wtedy Charlie Periera uświadomił sobie bezsens wyżywania się na Gossie. Zdał sobie sprawę, że jest zbyt stary i słaby, by pomóc swej ukochanej Margrite. Pomyślał, że tylko Pan i załoga statku mogają tego wyciągnąć. Charlie wciąż regularnie praktykował mimo tego, co wydarzyło się pół wieku wcześniej, i wiedział, że Pan uczyni dla niej jak najlepiej... w tych okolicznościach można by się pokusić o stwierdzenie, że Pan już to uczynił.

Czuł się teraz taki szczęśliwy. Cieszył się, że zdążył ją pocałować, zanim wyszedł z kabiny.

–Chodź, Zach – odezwał się z westchnieniem. – Pozwól, żeby ten pan pomógł ci wyjść na pokład.

**Goss nie stawiał oporu. Doprowadzili go do rufowych drzwi baru wychodzących na przykryty brezentem basen, gdy wydarzył się dziwny incydent.**

**Zach zamarł. Następnie odskoczył gwałtownie do tyłu. Oczy rozszerzyły mu się ze strachu, a stara blizna na twarzy po oparzeniu poczerwieniała.**

**–Nie! – Aż się zakrztusił. – Na świętą Marię – NIE...!**

**Charlie Periera, zaskoczony, podążył wzrokiem za jego spojrzeniem i nagle też go zobaczył.**

**Porucznik.**

**Porucznik mechanik O’Kane. Marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych...**

**Zginął... nie – został zamordowany w akcji: dwudziestego ósmego października tysiąc dziewięćset czterdziestego czwartego.**

**Szedł w ich kierunku. Wyłonił się z dymu kłębiącego się na pokładzie rekreacyjnym. Rękę wyciągnął w błagalnym geście, tak jak robił to przez całe lata w ich przepelnionych poczuciem winy snach. Ubranie miał wciąż podarte i o-smalone od ognia w maszynowni „Thompsona” – wyglądał dokładnie tak, jak Periera go pamiętał... tak jak pamiętał go także dawny motorzysta pierwszej klasy Goss – wynikało to przynajmniej z jego zachowania: Zach trząsał się cały i skamlał cicho.**

**–Przepraszam, poruczniku – wyszeptał Charlie do zbliżającego się ducha. – Dobry Bóg jest moim świadkiem, że wstydzi się tego, co panu zrobiliśmy...**

**–On przyszedł zabrać nas, Charlie – zapłakał Zach, wciąż oszołomiony alkoholem. – Przyszedł zabrać nas na dół, ten cholerny czarny oficer...**

**Wypowiedziawszy te słowa, Zach Goss wyrwał się z uścisku nie wierzącego własnym uszom Evansa i chwiejnym krokiem, marocząc coś niewyraźnie, pobiegł z powrotem do zadymionego wnętrza!**

**Taki stary bohater wojenny jak Goss, który tyle opowiadał o swojej odwadze... skazał się na śmierć w męczarniach. Pozostali pasażerowie patrzyli na to wszystko z szeroko otwartymi ustami.**

**Było to zrozumiałe zważywszy, że nawet Charlie Periera – który teraz już wiedział, że jego najmilsza została mu odebrana, by wyrównać stare długi – nawet stary Charlie zwróciwszy znowu napełnione łzami oczy w kierunku drzwi zauważył, że porucznik O’Kane zniknął.**

**Zupełnie tak, jakby nigdy go tu nie było.**



**Ale Charlie wiedział o czymś, z czego pozostali nie zdawali sobie sprawy.**

**16-Ostatniorejs 241 Wiedział, że porucznik mechanik O’Kane wrócił do zardzewiałego wraka w Zatoce Leyte, by połączyć się z innymi wspaniałymi marynarzami, którzy polegli. By spocząć w pokoju – po raz pierwszy, odkąd dwóch młodych marynarzy, jeden owładnięty nienawiścią a drugi strachem – z zimną krwią zatrzasnęli mu drzwi do życia i miłości, których mógłby doświadczyć...**

**–Ja tylko chciałem mu pomóc, proszę pana – zaprotestował nic nie rozumiejący kucharz mesy załogi Manley z trynidadzkiej linii Manleyów, który tylko na chwilę zatrzymał się w swej drodze na mostek.**

**Trzeba jednak przyznać, że Henry – który już raz spotkał się z Zachem – nie czuł się zbyt zakłopotany ucieczką starca.**

**Z maszynowni dwaj wachtowi mechanicy mogli uciec kilkoma drogami.**

**Jednak według trzeciego mechanika, wszystkie z nich przedstawiały się nieciekawie.**

**Jego problem polegał na tym, że nie mógł się skontaktować z mostkiem i w związku z tym nie miał pojęcia, gdzie znajdowało się siedlisko ognia. Wiedział jedynie, że gdzieś nad jego głową.**

**Co było cholernie oczywiste, znajdowali się przecież na samym dnie tego pieprzonego statku!**

**Samopoczucia Berta nie poprawiłaby świadomość, że na mostku także nie mieli pojęcia, gdzie znajdowało się źródło ognia. Tymczasem do maszynowni wciąż napływał trujący dym, mimo że Stamper zamknął wszystkie wyciągi wentylacyjne wiodące do pomieszczeń silnika. Skoro nie znał lokalizacji pożaru, to wybór drogi ucieczki – takiej, która rzeczywiście okazałaby się drogą ucieczki, a nie przejściem do jeszcze bardziej dusznych pomieszczeń – stawał się czymś w rodzaju gry w rosyjską ruletkę.**

**W tym wypadku może bardziej: bahamską ruletkę?**

**Dobłą stroną tego wszystkiego, zastanawiał się Stamper usiłując myśleć pozytywnie, jest fakt, że nawet jeśli wypadki nie potoczą się tak, jak by chcieli, to nie muszą umrzeć obaj.**

**Mieli jeden zestaw do oddychania. Któryś z nich z pewnością dotrze na górny pokład.**

**Problem polegał na tym, że...**

Bert Stamper poczuł, że ogarnia go strach. Popatrzył na małego motorzystę Garillao i na leżącą na podłodze maskę z dołączoną butlą ze sprężonym powietrzem. Motorzysta Garillao spojrział na niego wielkimi czarnymi, wilgotnymi oczami, w których malowało się bezbrzeżne błaganie.

Bert, który nie miał żony ani nawet dziewczyny czy dzieci czekających na niego w domu, przypomniał sobie fotografię Teofisto, jego nieskrywaną dumę z ładnej filipińskiej żony i ich ośmiorga dzieciaków.

–Ja dostałem kanapki, marynarzu – odezwał się w końcu. – Teraz twój a kolej. Bierzesz aparat.

–Aleczeci...

242 – Bierz, do cholery – wrzasnął Bert czując, że jeszcze chwila, a sięrozklei. – Zakładaj maskę i spieprzaj, zanim zmienię...

–Nie mieć certyfikat aparat oddychanie...

–Jezu!

Stamper chwycił aparat za uprząż i zaczął walczyć z opornymi pasami; przerzucił je przez ramiona Filipińczyka, starając się, by w jego głosie nie było słyhać zazdrości, lecz pewność siebie.

–Oddychanie w tym aparacie nie jest trudne, Garillao. Mówię szczerze. Nawet jeśli nie masz certyfikatu. Po prostu wdychasz powietrze ustami i nosem i wydechasz, rozumiesz? Wdech... wydech... wdech...

Garillao przećwiczył oddychanie i wyglądał na uspokojonego.

–Może przy okazji założyłbyś maskę? – zasugerował delikatnie Bert.

–Którędy mam iść, czeci Jezus?

Stamper zastanowił się. Zdolność do oddychania to dopiero połowa sukcesu, szczególnie w wypadku Filipińczyka. Druga połowa to odnalezienie drogi w gęstym dymie. Bert nie posiadałby się z radości, gdyby mógł wziąć go za rękę i poprowadzić na górę, ale zdawał sobie sprawę, że szybko by zginął w takim przedsięwzięciu. Przy suficie zgromadziło się już zbyt wiele dymu jak dla człowieka bez aparatu tlenowego. Nie udałoby mu się przedrzeć przed tę pierwsząbarierę. Nawet najjaskrawsze jarzeniówki ledwo ćmiły zza duszącego całunu. Mgła schodziła coraz niżej, nabierała prędkości, pochłaniała wszystko dookoła... tylko Bóg jeden wiedział, ile poziomów nad maszynownią wypełnionych jest dymem.

**–Prosto do góry, marynarzu – doradził mu Bert nagłym tonem. Nie mieli wiele czasu. – W górę tą lewoburtową drabiną na pokład samochodowy; potem przez wodoszczelne drzwi do sekcji pasażerskiej. Nie panikuj, jeśli będzie tam więcej dymu. W butli masz zapas powietrza na dwadzieścia minut...**

**Zdał sobie sprawę, że Teofisto wciąż usiłuje zinterpretować sobie to: „prosto” i poczuł się trochę głupio. Na Boga, ależ był przerażony! Mówienie jeszcze wzmagało ten stan... Zamiast tego wskazał więc rękaw górę. Nie widział sensu, by przypominać Garillao, że ma dotykać drzwi, zanim je otworzy, aby się upewnić, czy po drugiej stronie nie jest czasem za gorąco...**

**–Skakaj – odezwał się na zakończenie, uśmiechając się krzywo. – Wszystko będzie dobrze, marynarzu. Nie martw się. Masz na to moje słowo.**

**Motorzysta miał łzy w oczach. Bert poczuł się mocno zakłopotany, gdy niski Filipińczyk otoczył go oboma rękoma i uściskał. W Sunderland, skąd pochodził, faceci nie ściskali się zbyt często.**

**–Ty dobry człowiek, czeci Jezus. Bardzo dobry człowiek – Garillao pociągnął nosem, przełknął ślinę, na próbę nałożył maskę na twarz i wyciągnął kciuk w górę, zdumiony, że wciąż oddycha! W końcu odwrócił się i sapiąc jak mały parowozik poszedł w kierunku drabiny.**

**–Przeżaj pozdrowienia żonie i dzieciakom – zawołał za nim Bert. Kiedy wypowiadał te słowa, oczy miał lekko wilgotne.**

**Ale trzeci oficer Stamper nie mógł wiedzieć, że mimo swego bohaterskiego altruizmu wysłał motorzystę Teofisto Garillao w złą stronę.**

**243 Nie wiedział, że mały Filipińczyk zginie, zanim upłyną trzy minuty od czasu ich pożegnania.**

**Tak jak Bert powiedział: droga na górę zaprowadzi go na pokład samochodowy; stamtąd najprostsza trasa biegnie dalej prawoburtowym korytarzem na poziomie C. A temperatura w tamtym korytarzu, gdzie Carlsson rozpałił swe ognisko, wynosiła w chwili rozstania dwóch mechaników około ośmiuset stopni Celsjusza. Acetylen zaczynał się już pięknie gotować. Zaślepiiony dymem, spieszący do żywych Garillao, który na dodatek nigdy nie przeszedł żadnego szkolenia przeciwpożarowego, nie pomyślał, by przed otwarciem zdublowanych wodoszczelnych stalowych drzwi dotknąć ich dłonią. Bert chciał mu o tym przypomnieć, ale Filipińczyk i tak by go nie zrozumiał.**

**Bert chciał tylko mu powiedzieć, by upewnił się, że po drugiej stronie nie jest zbyt gorąco.**

**Przewrotny los sprawił, że trzeci mechanik Bert Stamper – który tej nocy wygrał dodatkowy przydział kanapek i powinien wyczerpać swój zapas szczęścia na tę dobę – mimo braku aparatu do oddychania w ciągu kilku minut wyszedł na pokład bez szwanku.**

**Można powiedzieć, że wyszedł tylnymi drzwiami, zakładając, że dym nie zdążył jeszcze dotrzeć na sam dół statku. Jego trasa była bardzo ciasna. Nie mógłby pomyśleć o przeciśnięciu się tą drogą z butlą na plecach albo z kamizelką ratunkową: na rufę do maszynowni silnika pomocniczego, potem przez wodoszczelną klapę do krótkiego tunelu wału napędowego... dalej na rufę i przez jeszcze ciaśniejszy właz do przepompowni ścieków, która, choć nie najprzyjemniej pachnąca, była skrajnym rufowym pomieszczeniem na statku.**

**Tam Bert miał już prostą drogę – na górę pionową drabiną, która przechodziła przez wnętrze promu. Musiał wdrapać się sześć pięter wyżej. Ale gdy otworzył ostatni właz, znalazł się na... Jezu, co za fantastyczne uczucie!... na poziomie otwartego rufowego pokładu rekreacyjnego.**

**Oślepiony jaskrawym światłem lamp pokładowych, trzeci oficer dostrzegł dym wydobywający się z oszklonego „Baru Admiralskiego” i natychmiast zdał sobie sprawę, że statek znalazł się w wielkim niebezpieczeństwie. A on miał cholerne szczęście, że udało mu się wydostać... Ludzie wciąż wypływali ze środka. Większość z nich zanosila się niezdrowym kaszlem... Miał nadzieję, że mały Garillao przedarł się na pokład pewnie szą trasą przez ładownię samochodową.**

**Opuścił otwartą klapę wjazdu na pokład, przecisnął się na zewnątrz i usiadł w okrągłym otworze – tylko na chwilę. Nogi spuścił do dziury, gapiąc się w czarne niebo i myśląc o tym, że nigdy jeszcze nie widział równie pięknego widoku, mimo że niebo pokrywały gęste chmury... biały kombinezon zaczął mu przesiąkać kroplami deszczu. Ale Bert doznał wniebowstąpienia. Bert wystawił więc pokrytą potem, usmoloną twarz na deszcz, rozpostarł szeroko ramiona i z tej radości życia wrzasnął na całe gardło:**

**–Wróciłem, patrzcie...!**

**244 Czas zbawienia Stampera przypadł dokładnie o godzinie drugiej pięćdziesiąt cztery.**

**Piętnaście sekund później przestał istnieć.**

**Gdy acetylen złożony w kabinie C313 ostatecznie wybuchł, powstała w wyniku eksplozji fala uderzeniowa nie tylko rozerwała kadłub promu; posłała także korytarzami statku rozpaloną do białości ścianę ognia, która niosła ze sobą łatwopalne opary o temperaturze grożącej natychmiastowym wybuchem...**

**błyskawicznie rozprzestrzeniająca się ściana przenosiła ogień na wszelkie materiały palne, tak że w jednej chwili cała rufowa część „Orion Venturera” stanęła w płomieniach. Ta wzmocniona gwałtownym ciśnieniem rozszerzających się gazów, rozgrzana do białości fala przemieściła się w ciągu kilku sekund poprzez hali recepcji na pokładzie E wyżej, na poziom F. Kapitan Halvorsen na własne oczy widział, jak fala uderzeniowa wypycha wielkie okna „Baru Admiralskiego”.**

**Widział też płonąca postać trzeciego mechanika Berta Stampera – dyżurnego mechanika z nocnej wachty – jak wypchnięty wysoko w powietrze leci za burtę, z ramionami wciąż rozpostartymi w euforii.**

**–I jestem w środku tego straszego wieloryba, co mnie połknął, jak wypadłem za burtę – mówił marynarz Conroy z absolutną szczerością. – 1 patrzę na swoją lewą burtę...**

**–I co dalej? – wyszeptała zachwycona widownia.**

**–Dalej patrzę na swoją prawą burtę...**

**–I co dalej?**

**–I wiesz, co widzę w środku brzucha tej wielkiej ryby?**

**Lucy, hipnotycznie wpatrzona w marynarza oczami wielkimi jak talerzyki, potrząsnęła głową. Nawet marynarz-miś Teddy był najwyraźniej pod wrażeniem tej opowieści.**

**–Statki, oto co widzę! – odpowiedział triumfalnie Conroy. – Starodawne statki i pośrodku wielki oceaniczny liniowiec z czterema kominami i dwudziestoosobową orkiestrą, która wciąż gra na rufie. Rzymskie galery i chińską dżonkę i... i okręt piratów. I egipcjańska felukę i kilka wschodnioindiańców i stary kabotażowiec...**

**–Jak one wszystkie się tam pomieściły? – Zażądała niespodziewanie wyjaśnienia dziewczynka. Czteroletnie dzieci potrafią być bardzo sprytnie. Szczególnie wtedy, gdy nie powinny.**

**–Tak, to był... to był bardzo wielki wieloryb, no nie? – bronił się Conroy. Zmieniając temat dodał pospiesznie: – Ty... masz jeszcze trochę miętówek?**

**Gdy Lucy walczyła z posklejonym papierkiem, Conroy taksującym wzrokiem popatrzył na szparę pod drzwiami. Gdy kapitan nakazał odciąć wentylację, dym zaraz zaczął przesączać się pod drzwiami. Conroy natychmiast, wcale o tym nie myśląc, zapchał szparę kocem, by dziewczynka pożyła jeszcze kilka minut.**

**245 Teraz jednak wcale nie był pewny, czy dobrze zrobił. Wciąż rozmyślał o różnych**

sposobach ratunku. Ale nie widział dla nich wybawienia... Nie ma co liczyć na żaden cud – nie z tym tłumem histerycznych śródziemnomorskich brudasów z for-piku – przecież oni nie odróżniają węża strażackiego od liny holowniczej! On sam tymczasem nie miał już sił po tym, jak dorwał go ten dym. Zdawał sobie sprawę, że nie zaniósłby jej dalej niż kilka kroków. Upadliby gdzieś w zadymionym korytarzu. Taka śmierć przeraziłaby małego aniołka bardziej niż cokolwiek innego. Pomyślał, że lepiej siedzieć na miejscu i czekać... i modlić się do Boga, by to słodkie dziecko zasnęło przed nim.

Tak naprawdę jednak starego marynarza przerażał nie dym, lecz ogień. Widział już, co płomienie mogą zrobić z człowiekiem... Conroy nie potrafiłby już nigdy zapomnieć widoku wstrząsanego konwulsyjnymi drgawkami żywego płomienia, z którym spotkał się twarzą w twarz na pokładzie C. Nie zapomni tego widoku do końca ży...!

Conroy uświadomił sobie z wisielczym humorem, że ta psychologiczna blizna już niedługo przestanie go niepokoić... Ale wspomnienie szalejących płomieni wyjaśniało, dlaczego marynarz poważnie rozważał możliwość wpuszczenia dymu do kabiny...

–Jeden dla ciebie, jeden dla Teddy’ego i jeden dla mnie – oznajmiła Lucy, przeżuwając cukierek. Była najwyraźniej uszczęśliwiona. – 1 nie będzie więcej, dopóki mamusia nie przyniesie nowej paczki.

–Możesz wziąć mój i oddać mi, jak przyjdzie mamusia – powiedział wspaniałomyślnie Conroy, wyciągając jednocześnie ukradkiem koc spod drzwi. Niemal natychmiast poczuł swąd dymu. – 1 nie wygląda na to, żeby Teddy miał zamiar zjeść swojego cukierka, więc i tego też możesz wziąć. A teraz może wślizgnęłabyś się grzecznie do łóżeczka i przespała, dopóki nie wróci mamusia?

Lucy położyła się i wierciła się przez chwilę, po czym nagle usiadła w łóżku.

–A jak wyszedłeś z brzucha wieloryba?

Conroy otworzył usta i nie wiedział, co odpowiedzieć. Nie myślał o tym. Jeśli naprawdę nie mógł czegoś ścierpieć, to był to wyższy iloraz inteligencji.

Niemówność znalezienia odpowiedzi była drugim powodem, dla którego marynarz był wdzięczny losowi za cud, słysząc, że ktoś butem wali w drzwi, które otworzyły się z hukiem!

W drzwiach stanął stwór dysząc przez zwisającą mu z twarzy rurę. Wokół postaci kłębił się dym; poprzez okulary osmalonej maski widać było zmęczone oczy...

Po raz pierwszy w życiu marynarz Conroy był zadowolony z widoku oficera.

**I to pierwszego oficera!**

**–Nie bój się – powiedział Conroy do dziewczynki. Tymczasem McCulloch pospiesznie zamknął za sobą drzwi zabezpieczając pomieszczenie przed dopływem dymu, po czym powoli ściągnął maskę. – To tylko marynarz, nie żaden potwór morski czy coś takiego.**

**Choć w przeszłości wielokrotnie myślał w całkiem przeciwny sposób.**

**246 – Nie bądź głupi. To nie żaden marynarz – sprzeciwiła się Lucy, wcale nie przestraszona. Ona wiedziała lepiej. Ale w końcu czteroletnie dziewczynki żyją w innym, lepszym świecie bajek, gdzie każda historia dobrze się kończy. Nic ich nie jest w stanie zaskoczyć. – Marynarze noszą żółte sztormiaki i kalosze jak William... to jest strażak. Strażacy ratują ludzi, widziałam w telewizji, jak ratują ludzi.**

**–Dobrze myślisz, misiaczku – zgodził się McCulloch. – Nie wierz we wszystko, co mówi ci ten pan. Ja na pewno mu nie wierzę.**

**–On powiedział, że był w brzuchu wieloryba – oznajmiła Lucy.**

**–O to mi właśnie chodzi – powiedział pierwszy oficer i spojrzał z namysłem na Conroya.**

**–Nie dam rady. Straciłem sterowność – odpowiedział Conroy na niewypowiedziane pytanie. – Niech pan idzie, ja jestem najwolniej szym statkiem w konwoju. A i tak dwóch nas do jednej maski to zbyt wielkie ryzyko. Szczególnie z tak cennym ładunkiem.**

**–Przykro mi, Conroy.**

**Conroy wyszczerzył zęby, aż zaboląły go oparzenia na ogorzałej twarzy. Poczł się nagle bardzo zmęczony.**

**–Na morzu zdarzają się gorsze rzeczy.**

**Pan McCulloch poczuł się wyróżniony. Nikt na „Orion Venturerze” nie dostąpił jeszcze zaszczytu oglądania uśmiechu Conroya.**

**–Ten miły strażak zaraz owinie ci głowę kocem, żebyś nie czuła dymu, i zanieś cię do mamusi. I pamiętaj, nie oddychaj tak długo, jak tylko możesz wytrzymać. Udawaj, że jesteś... że jesteś...**

**–Rybą? – podsunęła mu Lucy.**

**–Tak jest, rybą! – zgodził się Conroy, zadowolony, że wybrała najtrudniejszą**

**możliwość.**

**Przed nałożeniem maski pierwszy oficer McCulloch wyciągnął rękę; położył dłoń na ramieniu Conroya i zacisnął ją mocno. Trzymał ją tak przez dłuższą chwilę. Ten gest wiele powiedział Conroyowi.**

**Dziewczynka wyglądała tak krucho i ślicznie. Spoza brzegu koca widać było tylko jej wielkie czarne oczy. Conroy wcisnął jeszcze Teddy'ego do zawiniątka z dzieckiem i wyciągnął dłoń, by pogłaskać złote loki Lucy.**

**–Przyjdiesz później do nas? – zapytała. – Musisz dokończyć to opowiadanie o wielorybie i powiedzieć mi, jak wyszedłeś z jego brzucha.**

**–Najpierw trochę się prześpię-wyjaśnił Conroy. – Potem może przyjdę... – Znowu uśmiechnął się do McCullocha. Nieczęsto uśmiechał się do ludzi z trzema złotymi paskami na rękawie. – Ale jeśli się nie zobaczymy, to ten miły strażak dokończy za mnie.**

**Lucy zaczęła się kręcić w ramionach pierwszego oficera i wyciągnęła rękę do Conroya. Otoczyła mocno jego szyję i pocałowała go w policzek. Conroya nie zabolalo nawet przy tym oparzenie.**

**–Dobranoc. Śpij mocno – wyszeptała.**

**247 Gdy już wyszli, a na policzkach Conroya wyschły łzy, marynarz pomacał się z nadzieją po popalonych bocznych kieszeniach bluzy. W zniszczonej paczce znalazł jednego pomiętego papierosa. Nie chciał palić, gdy w kabinie był jego aniołek. Palenie papierosów może bardzo zaszkodzić płucom dziecka.**

**Stary brytyjski lew morski, krzywiąc się z bólu, wyciągnął się wygodnie na koi, przypalił papierosa i z lubością zaciągnął się dymem. Następne zaciągnięcie się smakowało mu jeszcze bardziej, ponieważ przypomniał sobie, że oficjalnie wciąż ma wachtę i obija się za pieniądze właścicieli statku.**

**Gdy już wypalił papierosa do końca, starannie zgasił niedopałek – na statku przepisy przeciwpożarowe trzeba traktować naprawdę poważnie.**

**Marynarz Conroy wstał w końcu powoli i ruszył przez kabinę, delikatnie głaszcząc się po policzku. Policzku, którego anioł dotknął swoimi ustami.**

**Wreszcie otworzył drzwi. rOrion Venturer” tonie!**

**Gdy stateczne okręty obraca wir**

**Jak bąk, i znikąd pomocy,**



## **I dumne dziesięć tysięcy**

**Idą na dno jak bryły ołowiu.**

**Ralph Hodgson (1871-1962)**

**W dwadzieścia minut od wydania przez kapitana Halvorsena rozkazu przygotowania się do opuszczenia statku we wszystkich szalupach siedzieli pasażerowie. W tych okolicznościach było to nie lada osiągnięcie. Stało się tak dzięki doświadczeniu drugich oficerów Delucciego i Perta, jak również zdyscyplinowaniu pasażerów, którzy nie ulegli panice, choć niektórzy byli bliscy osiągnięcia tego stanu. Szczególnie gdy „Orion Venturer” stanął pod wiatr i dym zaczął wydostawać się spod pokładu na całej długości statku: od dziobu do rufy.**

**Większość załogi także wykonała kawał dobrej roboty, mimo że wielu z nich po raz pierwszy było na morzu. Ale bardzo sprawnie dawali sobie radę z opieką nad pasażerami i pomagali rozładować napięcie. Rozdawali kamizelki ratunkowe i ciepłe okrycia wyniesione przez ochotników z nie zadymionych jeszcze wtedy pomieszczeń dziobowych.**

**Stu pięćdziesięciu dwóch pasażerów nie można już było uratować. Choć z drugiej strony, właściwie wcale ich nie ratowano, zanim zginęli. I jeszcze członkowie załogi: trzeci mechanik Robert Stamper, motorzysta Teofisto Garillao i marynarz Conroy.**

**Zabawne, że nikt na statku nie znał imienia Conroya. Właściwie, jeśli o tym pomyśleć, to nikt go dobrze nie znał. Wiadomo, że palił jak komin i nie znosił mnóstwa XTQCi. Nawet królików.**

**Ani dzieci, w co już trudniej uwierzyć.**

**249 Choć tak Conroy zawsze twierdził. Przy herbatce w swym biurze w mesie załogi często z niechęcią wypowiadał się o tych straszliwych stworzeniach.**

**Nie żył również trzeci mechanik Erik Hellstrom. Nie był może wybitną osobowością na statku... również mało kto go bliżej znał... ale okazał się bardzo odważny. Gwizdek alarmujący o braku powietrza w butli uruchomił się w chwili, gdy oficer przeszukiwał kabiny na prawej burcie; Hellstrom w trujących ciemnościach zwyczajnie zgubił drogę do recepcji.**

**W czasie, gdy „Orion Venturer” ginął, na górnym pokładzie kobieta dała życie dziecku.**

**Pastor Lutgendorf jako pierwszy odkrył ten cud. Należało mu się to, ponieważ przez boleśnie długi okres nie wierzył już w cuda. Intendent Trojborg niechętnie przekazał rozkaz kapitana o przygotowaniu do opuszczenia statku i nakazał wszystkim wyjść**

**na górę. Wstrząśnięty, wyszedł z piekła głównego halu... gdy nagle – mijając schowek na pokładzie szalupowym – dosłyszał płacz dziecka.**

**I wtedy Alleluja, chwalmy Pana! Znalazł niemowlę. Wciąż połączone było z matką pępowiną. Mały chłopiec. Stewardesy wiele poświęcenia włożyły w to, by uratować oboje, szczególnie Heikki... a może Nicole – takie przynajmniej imię szeptała, choć później sprawdzono, że na liście pasażerów nie było nikogo takiego. W każdym razie wyszła z tego i wróciła do Finlandii. Ojciec witając ją płakał, choć żal z powodu utraty żony łagodziła radość z niespodziewanego wnuka.**

**A pastor Lutgendorf? Cóż, nawet gdyby podejrzewał choćby przez chwilę, że ten cudowny dar życia pośród śmierci i zniszczenia mógł być wynikiem czarów voodoo, to i tak odrzuciłby tę hipotezę jako fantazję nieszczęśliwej młodej dziewczyny.**

**Człowiek nie odrzuca wiary tak łatwo.**

**Pośród pasażerów wpisanych na listę „Orion Venturera” w jego ostatnim rej sie poprzez Morze Północne znajdowali się między innymi państwo Somerville ze Szkocji. W końcu doczekali się, choć później niż się tego spodziewali, łzawego spotkania z córką Góteborgu. Mieli o czym porozmawiać. Pan Somerville, który zaczytywał się poezją Burnsa – jak przystało na mieszkańca Edynburga – nie mógł oprzeć się pokusie zacytowania paru linii ek. Uznał, że odpowiadają atmosferze wydarzeń.**

**Najlepiej ułożone plany...**

**Japońscy dyrektorzy, ulokowani w kabinach pierwszej klasy w dziobowej części pokładu E, spotkali się z Góteborgu ze swoimi szwedzkimi kolegami z zakładów Volvo. Gdy już znaleźli się na stałym lądzie, zaprezentowali najbardziej niesamowite zdjęcia katastrofy morskiej, jakie ludzie kiedykolwiek oglądali. Znakomite zdjęcia. Dużo lepsze, niżby wykonali podróżując samolotem.**

**Jeden z pasażerów promu wiele by oddał, żeby jego twarz ukazała się na tych zdjęciach. Szczególnie z uwagi na jego rolę w tej tragedii. Ale Sven Carls-son nie miał okazji zaprezentowania swego lepszego profilu żadnemu fotografowi... jeśli już o tym mówimy, to jego nazwisko nie ukazało się nawet w gazetach.**

**250 Znalazło się jedynie na smutnej, długiej – stanowczo zbyt długiej – liście ofiar katastrofy. Nie pisano o nim ani jako o bohaterze, ani jako mordercy. Nie ustalono bowiem, kto podłożył ogień.**

**Józef nie znalazł się na liście ofiar. Może dlatego, że był tylko kotem... Madame Chabert przez dwa tygodnie przeczesywała plażę północnej Danii w poszukiwaniu zwierzęcia, hołubiąc nadzieję, że Józef posiadał nie tylko instynkt szczura, ale i jego zdolność do utrzymywania się na wodzie. Ale kot albo zatonął razem ze statkiem,**

albo – kocim obyczajem – znalazł inny dom i inną panią gdzieś w Jutlandii. Panią, która nie będzie więcej zabierała go w morskie podróże promem.

Effie Sandringham, alias pani Smith wróciła do Wielkiej Brytanii w ogniu lamp błyskowych aparatów fotograficznych. Jej udział w rozdmuchanym przez prasę rejsie stał się powodem wykluczenia jej z miejscowego kółka hafciarskiego i wytoczenia przez męża sprawy rozwodowej. Przyjaciel i towarzysz podróży Effie, Charles Smith nie dotarł do domu. Nawet nie odbył drogi z recepcji do łodzi ratunkowej, chociaż w czasie pożaru z poświęceniem został wyniesiony ze swego miejsca spoczynku przez najbardziej cierpiącego na chorobę morską bohatera, jaki kiedykolwiek występował w historii.

Śpiewak, dawny żołnierz Morgan Evans wrócił do Gwynneth i dziewcząt jako człowiek znacznie silniejszy. Czasami nawet nachodzi go myśl, że chciałby zobaczyć Amerykę Południową, a może spotkać się z pilotami argentyńskiej V Brygady Powietrznej, którzy w czarnym dla armii brytyjskiej roku tysiąc dziewięćset osiemdziesiątym drugim latali na samolotach typu A-4BS skyhawk z tak niezwykłą precyzją. Podróż taka pozwoliłaby mu stanąć twarzą w twarz z ostatnim koszmarem – a może nawet dałaby możliwość jego zwalczenia?

Weteran amerykańskiej marynarki wojennej Charlie Periera popłynął z powrotem do Stanów. Będzie jeszcze długo żył i w końcu pogodzi się z faktem, że jego ukochana pani nie została zabrana przez ducha pragnącego wyrównać rachunki. Zrozumie, że dobry Pan uczynił dla Margrite to, co było w tamtej chwili najlepsze, oszczędzając jej bólu.

Oznaczało to, że z jego barków zniknął ciężar, nałożony w okolicy wyspy Samar. Może to tylko pobożne życzenia starszego pana, ale nie da się zaprzeczyć, że od czasu, gdy Zach Goss stał się ofiarą własnej wyobraźni – wbiegając w dym, co można by uznać za sprawiedliwą karę losu – porucznik nie wychylił się więcej z głębin. Ani na minutę w środku samotnej nocy nie usiadł już na ramieniu dawnego motorzysty drugiej klasy Perierę.

A Grace i Michael Milesowie...?

Przez resztę życia nie przestaną opłakiwać syna. Ale Grace zostanie z Michałem. Nie tylko dla Lucy, ale i dla Williama. Jej chłopiec nie urośnie już, ale zawsze będzie z nimi – będzie częścią jej tak cennej rodziny. Wiedziała, że jeśli pozwoliłaby rodzinie rozpaść się, to zmarnowałyby pamięć o Williamie tak samo jak życie Lucy.

Znowu pokochała Michaela. Powoli, nie od razu. Może dlatego, że nie starał się wcale być dobrym ojcem i mężem – tak się zmienił, że naprawdę stał się ojcem i mężem.

251 Szkoda, że żadne z nich nie poświęciło więcej uwagi Conroyowi, gdy marynarz zaglądał tamtej straszliwej nocy do baru – choć Grace i tak nie pomyślałaby o nim niczego dobrego, gdyby nawet mieli okazję porozmawiać. Niewiele czasu zajęłoby Conroyowi wyjście jej, jak bardzo nie znosił dzieci na statku.

Co tylko dowodzi, że anioły pojawiają się w najbardziej zaskakujących postaciach. Wcale nie zawsze są drobne i trzymają w objęciach jednookiego misia.

Członkowie załogi „Orion Venturera” przeszli różne koleje losu.

Steward kabinowy Pinheiro Cardoso na przykład wrócił do Portugalii... samolotem, ponieważ tam trzeba trzymać przy ustach tylko papierową torebkę, a nie całe wiadro... żył długo i szczęśliwie razem ze swoim bliskim przyjacielem Jorge-szefem piekarni. Żaden z nich nigdy już nie zaokrętował się na barco grande.

Sternik Jeronimo Solbes Madariaga nigdy już nie wrócił na morze. Był dumnym mężczyzną, tak jak nakazuje cygańska tradycja, i przez całe życie będzie dźwigał swe poczucie winy z powodu butli z acetylenem. Wątpliwe, czy złożenie ich gdzie indziej zmniejszyłoby liczbę ofiar. Odpowiedzialność za tragedię ponosiło mnóstwo ludzi. Wielu z nich odpowiadało za błędy popełnione trzydzieści lat wcześniej. Niewłaściwy projekt i materiały w znacznie większym stopniu przyczyniły się do tragedii niż którykolwiek z marynarzy.

Madariaga pocieszał się faktem, że został w końcu zawodowym tancerzem flamenco i spotyka się z pewnym uznaniem dla swego numeru „Ferruca Andalu-cia”, choć z reguły jego taniec chwalili pijani właściciele małych tabernas na prowincji. Nie było to szczere uznanie, ponieważ wciąż pozostawał miernym tancerzem – ale przynajmniej robił to, co lubił, pomimo krytyki. Zawsze znajdą się złośliwcy twierdzący, że zatrudniono go tylko dzięki prasie, która opisała jego przeżycia na „Orion Venturerze”. Dzięki temu więc... i z uwagi na jego podobieństwo do Torquemady.

Asystent kucharza mesy załogi Henry Manley z Liverpoolu nadal pracuje na promach kursujących z Wielkiej Brytanii. Na tych o dobrej renomie, gdzie bezpieczeństwo znajduje się na pierwszym miejscu, każdy członek załogi zna swoje miejsce w wypadku ogłoszenia alarmu, a ćwiczenia przeprowadzane są regularnie.

Henry wciąż nie może pojąć, jak ktokolwiek – nawet facet tak wierny swoim uprzedzeniom jak ten jankeski pasażer – mógł wybrać śmierć od uduszenia zamiast jego pomocy. Trzeba jednak przyznać, że Henry’ego Manleya nie to najbardziej gnębi z powodu zatonięcia „Orion Venturera”.

Nie zdążył dowiedzieć się – i nigdy nie będzie wiedział – dlaczego marynarz Conroy tak bardzo nie znosił królików...

Pomocnik Henry’ego w walce z ogniem, dawny Picciotto di Onore Filippo Lucchetti

**dobrze się sprawił w ostatnich chwilach przed opuszczeniem statku. Domyślił się bezbłędnie, do czego służą poszczególne liny i udało mu się opuścić bez żadnego wypadku przydzieloną mu szalupę. Zrobił to, co należało do marynarza z prawdziwym certyfikatem.**

**252 Filippo wrócił na morze. Tym razem jako pomocnik kucharza. Pracę dostał dzięki osobistej rekomendacji nie tylko szefa kuchni monsieur Henri-Francois de Saegera, ale i szefa zaopatrzenia Uguccioniego.**

**Zaledwie szesnastoletni Filippo Lucchetti został zakłuty nożem w trzy miesiące po tym, jak zwęglone zwłoki nagle spojrzały prosto na niego. Squadra Mobile nie potrafiła odkryć motywu śmierci Filippo.**

**Incydent wydarzył się, gdy jego nowy liniowiec po raz pierwszy wpłynął do Neapolu.**

**Jeśli chodzi o oficerów „Orion Venturera”, to niewielu z nich dobrze wypadło przed Izbą Morską.**

**Intendent Trojborg podał się do dymisji, ponieważ dostał naganę za to, iż nie zapewnił przeszkolenia pracownikom hotelowej obsługi promu, zajmującym się ewakuacją na pokładzie E.**

**Asystent płatnika Everard nigdy więcej nie otrzymał żadnej propozycji zatrudnienia na statku, mimo że wysłał mnóstwo ofert. Teraz pracuje jako asystent dyrektora hotelu gdzieś w Afryce Południowej.**

**Młodszej płatnik Marianne Norgaard udało się wrócić na morze, które tak kochała, ale została zatrudniona jako stewardesa na statku handlowym pływającym pod tanią banderą. Uparcie odmawia przyjęcia ofert znacznie lepszej pracy na statkach pasażerskich.**

**Główny mechanik Bracamontes nie zdołał utrzymać wyobrażenia twardego faceta, jakie roztaczał wokół siebie. Zakończył służbę na morzu po fali ostrej krytyki w prasie. W śledztwie ustalono bowiem, że po wybuchu pożaru nawet nie próbował zejść na dół do maszynowni. Bardzo wcześnie spostrzeżono go na pokładzie szalupowym. Miał wciąż na sobie barwną hawajską koszulę, ale zdążył już dyskretnie pozbyć się białej czapki. Zajął miejsce w pierwszej łodzi, która została opuszczona ze statku.**

**Oficer techniczny, Australijczyk Talbot zwany Drucikiem otrzymał pochwałę za profesjonalizm i utrzymanie łączności ze stacjami ratownictwa brzegowego. Samolot, którym leciał do domu w Melbourne, rozbił się w Pacyfiku. Nikt nie ocalał.**

**Więcej pasażerów i członków załogi zginęło w tym wypadku lotniczym niż w katastrofie „Orion Venturera”. Ed pierwszy przyznałby, że proporcje te stawiają**

**katastrofy morskie we właściwym świetle.**

**Drudzy oficerowie Sandalwell i Pert zostali oczyszczeni z wszelkich zarzutów, uwolniono ich od odpowiedzialności za katastrofę. Dalej pracują na promach: Ollie Sandalwell jako pełniący funkcję pierwszego oficera, co napełniłoby dumaj ego matkę i ojca.**

**Drugi oficer Michael Delucci otrzymał pochwałę za sprawne kierowanie akcją opuszczania szalup. Podczas tej operacji nie było żadnych dalszych ofiar, nikt nawet nie został skaleczony. Izba zawiesiła jednak jego patent oficerski na dwa lata za to, że nie podjął dostatecznie szybkich decyzji w pierwszej fazie pożaru.**

**253 Mike Delucci pracuje teraz jako marynarz na jachcie czarterowym w Baltimore. Nadal nosi stary, podniszczony srebrny zegarek, który przypomina mu, by nigdy nie spóźniał się na wachtę.**

**Pierwszemu oficerowi Stewartowi McCullochowi również odebrano patent i obecnie jest bezrobotny. Kara ta jednak nie zmniejszyła wcale jego poczucia winy. Wciąż czuje się w dużym stopniu odpowiedzialny za śmierć tych niewinnych ludzi... i musi jeszcze wymyślić dla małej Lucy Miles zakończenie opowiadania Conroya.**

**Marynarz Conroy bardzo by się z tego ucieszył.**

**A kapitan Halvorsen: dobry człowiek, ale postawiony w sytuacji, w której musiał wybierać między osobistą karierą a bezpieczeństwem na morzu?**

**Kapitan Halvorsen nie został wezwany do Izby Morskiej, by złożyć zeznania w sprawie zatonięcia promu pasażersko-samochodowego „Orion Venturer”. Nie został też osądzony.**

**Ale stało się tak tylko dlatego, że gdy drugi oficer Sandalwell zdołał w końcu zablokować na stałe przycisk syreny, by wydawała teraz już ciągle, mrozący krew w żyłach dźwięk oznaczający rozkaz opuszczenia statku, i pobiegł z powrotem na lewe skrzydło mostka, zastał kapitana leżącego na pokładzie. Oparty plecami o poręcz oczy miał puste, nieprzytomne, nie był w stanie ani mówić, ani się poruszać.**

**Kapitan miał wylew krwi do mózgu. Teraz spędza czas w wózku inwalidzkim i nikt nie wie – a może nikt nie potrafi sobie wyobrazić – jak straszliwe przeżycia kłębią się w jego zamkniętym przed światem umyśle.**

**Ale jedno nie ulega wątpliwości. „Orion Venturer” zabił Jorgena Trulsa Ha-Ivorsena, pozwalając mu tylko na wegetację, tak samo jak zabił pełnych ufności pasażerów.**

**„Orion Venturer” – albo raczej ci, którzy go zaprojektowali, kierowali linią, przeprowadzali inspekcje, pływali na nim... lecz przede wszystkim nieuchwytni**

**właściciele, którzy przedkładali zyski ponad odpowiedzialność. Chronieni swoimi tanimi banderami, ukryci w labiryncie prawa międzynarodowego tak, że nigdy nie zostaną pociągnięci do odpowiedzialności.**

**Gdy statek w końcu w trakcie holowania zatonął – w jakieś sześć godzin od czasu, gdy opuścili go wszyscy żywi ludzie – poszedł pod wodę cicho i bez wrzawy. Tak jakby był zawstydzony tym, co uczynił. Albo do czego został zmuszony.**

**To był dramatyczny widok: prom otaczały statki i promy lejące tony wody na rozpalone do czerwoności pokłady. Świeża biała farba całymi płatami odłaziła z burt i skrywała cały ładunek grzechów, a słup dymu czarnego jak kapelusz przedsiębiorcy pogrzebowego wzbijał się nad Skaggerakiem na pół mili, mimo porywistego wiatru.**

**Było tak, dopóki na kilkunastu mostkach nie zatrzeszczały UKF-ki i zdenerwowany głos nie ostrzegł:**

**–Do wszystkich statków, do wszystkich statków, pilne! Prom tonie; prom tonie! Puścić hol i odsunąć się. Widzimy, jak tonie...!**

**254 „Orion Venturer” przechylił się nieco na prawą burtę; z rozdartego boku buchnęły kłęby pary... a potem woda na pokładzie samochodowym zaczęła przelewać się od burty do burty po całej szerokości statku. Następnie z westchnieniem agonii prom wyprostował się na chwilę... pochylił dobre trzydzieści stopni na lewą burtę i znowu stanął prosto – tyle że nie zatrzymał się w tej pozycji: przechylał się na drugą burtę, aż wywrócił się na bok; znieruchomiał dopiero unosząc się stępką do góry, gdy prawa burta, poczerniała od żaru, zniknęła w zachłannym morzu...**

**I wtedy wszyscy marynarze na pokładach pobliskich statków usłyszeli krzyk śmiertelnie rannego kadłuba. To woda wdarła się w szyby wentylacyjne, rury wydechowe, kuchenne kominy i przewody syren okrętowych, i na chwilę dźwięki te zlały się w jeden – woda zagrała na gigantycznych organach najstraszniejszy, najbardziej poruszający lament, jaki marynarz mógł kiedykolwiek usłyszeć...**

**Zaraz jednak znowu dźwięki przerodziły się w fonię; fale uderzały mocno, usiłując dostać statek. Tony wody uwięzione na moment na płaskim dnie spływały za burtę białymi spienionymi strugami. Kontrastowały ostro z czerwienią farby antyporostowej i opadały kaskadami z dwóch zaostzonych, błyszczących brązowych śrub.**

**Przez dłuższą chwilę statek utrzymywał się jeszcze na powierzchni, po czym z głębokim, dworskim dygiem, jak przystało na dumną niegdyś, choć teraz ubogą damę, zanurzył rufę w ostatnim salucie... jego wypukły łuk dziobu uniósł się w górę i wycelował w szare niebo; słychać było, jak w środku zderzają się samochody i**

ciężarówki, spadając w dół i piętrząc się w dole wewnątrz ładowni...

Tymczasem para – cały wulkan pary buchającej ze statku – sformowała na powierzchni Morza Północnego wieniec, w którym zaczął pogrążyć się dziób. Ześlizgiwał się w dół szybciej i szybciej. Nabierał zadziwiającego przyspieszenia...

I „Orion Venturer” zatonął.

This file was created with BookDesigner program

bookdesigner@the-ebook.org

2010-12-02

*LRS to LRF parser v.0.9; Mikhail Sharonov, 2006; msh-tools.com/ebook/*