

**OCEAN
PRZYGODY**

GEORGES BLOND

TOM 1

SPIS TREŚCI

TOM I

Co wiemy o oceanach? - przedmowa <i>Alaina Bombarda</i>	7
Atlantyk	25
Pacyfik	231
Morze Śródziemne	421
Mapy.....	686
Indeks ważniejszych osób.....	693
Indeks ważniejszych statków morskich i powietrznych	699

W tomie II:

Ocean Indyjski

Morza polarne

Mapy

Indeks ważniejszych osób

Indeks ważniejszych statków morskich i powietrznych

Słowniczek morski

CO WIEMY O OCEANACH?

W latach siedemdziesiątych XX wieku pisarz i historyk Georges Blond opublikował pięć obszernych tomów zatytułowanych *La grande aventure des océans (Wielka przygoda oceanów)*, w których opisał odkrycia i losy żeglarzy na Atlantyku, Pacyfiku, Morzu Śródziemnym, Oceanie Indyjskim, Oceanie Arktycznym i na morzach wokół Antarktydy.

Obszerna dokumentacja stanowiąca podstawę dzieła, a także talent pisarski Georges'a Blonda sprawiły, że książka ta jest pasjonującym, a zarazem niedoścignionym przykładem swojego gatunku.

Jednak dzisiaj współczesna wizja życia w oceanach i ich historii zmusza, by we wstępie do nowego wydania niezrównanego dzieła Blonda skupić uwagę na morzach jako na zasadniczym elemencie życia naszej planety, by zastanowić się nad tym, czym morza były w przeszłości, a czym są dzisiaj, by rozważyć zachowanie człowieka i zastanowić się, jakie powinno być ono w przyszłości.

Dziś przecież wiemy już, że człowiek nie jest wcale głównym bohaterem historii oceanów.

Dla ludzi z pokolenia Georges'a Blonda morza były obdarzonym życiem elementem świata. Bywały kapryśne, jedyne w swoim rodzaju lub dobroczynne. Widziane oczyma dawnych żeglarzy i poetów morze

potrafiło być dla człowieka okrutne, ale ukazywało także horyzont wolności i nieskończoną przestrzeń ludzkiego losu.

Blond prezentuje wielki respekt żeglarzy wobec otaczającej ich przyrody, który leży u podstaw zasady zrównoważonego rozwoju. Właśnie w czasie, który dzieli nas od pierwszego wydania *La grande aventure*, odkryto znaczenie ekologii. I dziś nie można już opowiedzieć historii oceanów z pominięciem jej głównych bohaterów - morza i wody.

W dziele Georges'a Blonda ocean jest jak odwieczna tajemnicza nieznajoma, przy której ludzie żyją i umierają, którą darzą zachwytem lub przez którą oddają się rozpaczy.

I to właśnie ową nieznajomą na początku tej historii pragnęlibyśmy umieścić na należnym jej miejscu. I o życiu tej nieznajomej chcę Wam tu opowiedzieć. Później głos przejmie Georges Blond. W ten sposób, wiercie mi, lepiej zrozumiemy miłość i siłę, wściekłość i radość, które przenikają każdą linijkę tej wspaniałej książki o przygodach człowieka na morzu.

Ocean archaiczny. Istnienie wody, która na Ziemi powstała z krążącej wokół Słońca materii, jest tak samo nieprzeniknioną tajemnicą jak istnienie Boga. Ale woda jest widoczna i można jej dotknąć.

Woda pojawiła się na pewnym etapie ewolucji płonącej materii. Zaczęła zbierać się na powierzchni stygnącego i twardniejącego jądra, które stawało się Ziemią.

Znaczna część wody, występująca w stanie lotnym w atmosferze (w postaci chmur), spadała na powierzchnię w formie skondensowanej cieczy - deszczu. W ten sposób powstał ocean archaiczny.

Pierwotnie kula ziemiska, otoczona warstwą atmosfery, była w całości pokryta wodą oceanu.

Nie było wówczas żadnych form lądu - ani kontynentów, ani wysp, ani gór czy głębokich zapadlisk. Jądro naszej planety tworzyła wulkaniczna lava, a na powierzchni pokrytej wodą hulał wiatr wywołany ruchem rotacyjnym Ziemi i występowały różne zjawiska atmosferyczne, wpływające na zmiany temperatury.

Wulkany, wynurzając się na powierzchnię, wywierały wpływ na ruch wiatrów, które poruszały masami wód oceanicznych, tworząc gigantyczne fale. Wiatry te osiągały szybkość dwustu, a nawet trzystu kilometrów na godzinę.

Owe gwałtowne ruchy powodowały absorbowanie przez wodę gazu z atmosfery - tlenu (O_2), azotu (N) i dwutlenku węgla (CO_2). Gazem, który woda absorbuje najłatwiej i wobec tego w największej ilości, jest tlen. W ten sposób zrodził się kontrast pomiędzy zubożałym w tlen powietrzem a utlenioną wodą.

Morze, obmywając Ziemię, unosiło ze sobą rozpuszczalne sole, głównie chlorek sodu (NaCl) i - w mniejszej ilości - chlorek potasu (KCl). Archaiczny ocean stał się słony.

Ziemia wynurza się z wody. Glob ziemski pod pokrywającą jego powierzchnię masą wody stopniowo się ochładzał. Powstawały szczeliny i spiętrzenia. Fałdowanie się powierzchni Ziemi doprowadziło do wynurzenia się z wody, często daleko od wybuchających wulkanów, pierwszych skrawków lądu - masywów Armorykańskiego, Australijskiego, Fińskiego i Rosyjskiego, a następnie łańcuchów górskich - Alp, Atlasu... Równocześnie na dnie oceanu powstawały głębokie szczeliny. I być może właśnie wtedy od Ziemi oderwał się Księżyc.

Z czasem oceany zaczęły dzielić się na poszczególne baseny morskie, zawsze jednak połączone ze sobą na dużej przestrzeni lub przynajmniej cieśniną.

Dzisiejsze oceany. Morze pierwotne z czasem coraz bardziej przypominało rysunek znany nam z dzisiejszych map. Zmieniały się też występujące na powierzchni zjawiska fizyczne.

Wiatry obrały kierunki uzależnione od położenia kontynentów. Niektóre jednak nie straciły swojej pierwotnej siły. Stąd obok wiatrów regularnych, pasatów czy wiatrów spowolnionych naturalną przeszkodą, jaką stanowi ląd, są też i wiatry, które na swojej drodze nie napotykają żadnej zapory. To są właśnie owe „ryczące czterdziestki”, których tak bardzo obawiają się żeglarze pływający po morzach południowej półkuli.

Prądy morskie, podobnie jak wiatr, zmieniają swoją drogę w kontakcie z lądem. Prąd Zatokowy (*Golfstrom*), który ogrzewa się na Antylach, wraca na zachód, zbaczając ku równikowi po otarciu się o wybrzeża Europy.

Wpływ na oceany wywiera jednak także niebo. Do powstania zjawiska przypliwów i odpływów morskich przyczynił się Księżyc. Masa naturalnego satelity oddziałuje na Ziemię, powodując regularne wznos-

szenie się i opadanie poziomu wody w oceanach. Spiętrzenie wód oceanicznych jest słabsze, kiedy Księżyc znajduje się pod kątem prostym do linii Słońce-Ziemia, a silniejsze, kiedy wszystkie trzy ciała niebieskie znajdują się w jednej linii. Pływ minimalny (kwadraturowy) jest wtedy, gdy Słońce, Ziemia i Księżyc tworzą ze sobą kąt prosty, a pływ maksymalny (syzygijny) - kiedy Ziemia, Księżyc i Słońce znajdują się w linii prostej.

Ruchy tektoniczne na dnie morskim sprawiły, że oceany i morza mają różną głębokość. Powstanie głębokich uskoków i płyt, zwanych kontynentalnymi, spowodowało zróżnicowanie stref, które odgrywają ważną rolę w gospodarce wodnej. Są to przede wszystkim: strefa przybrzeżna, gdzie morze i ląd są ze sobą w bezpośrednim kontakcie, strefa brzegowa o niewielkiej głębokości, gdzie znaczący jest wpływ lądu i światła, strefa pelagiczna o średniej głębokości, gdzie dochodzi jeszcze światło słoneczne, i wreszcie strefa głębinowa, gdzie światło już nie dociera.

Życie zrodziło się w morzu. Z czasem zmieniał się także skład chemiczny mórz. Ponieważ warstwa atmosfery była cieńsza i mniej gęsta niż dzisiaj, tak zwany efekt cieplarniany był bardziej ograniczony i oddziaływanie promieni słonecznych na wody oceanów było znacznie silniejsze. Wymiana ciepła nie była zjawiskiem o istotnym znaczeniu. Na różnych głębokościach intensywne światło słoneczne rozkładane było na poszczególne frakcje. Najwięcej światła było na powierzchni wody. Im głębiej - tym mniej fioletu, żółci, czerwieni, pomarańczowego, a wreszcie niebieskiego. W głębinach panowały nieprzeniknione ciemności. Do wody przedostawało się również niewidzialne promieniowanie słoneczne - podczerwone i ultrafioletowe. Powierzchnia oceanów była też bombardowana pochodzącym z galaktyki promieniowaniem kosmicznym.

Już wspomnieliśmy, że kiedy woda zaczęła pochłaniać tlen z atmosfery, doszło do tego, że stała się środowiskiem najbardziej bogatym w tlen. Powietrze natomiast zawierało wtedy najwięcej dwutlenku węgla i azotu.

Wydaje się prawdopodobne, że wszystkie te zjawiska razem stworzyły jedyne w swoim rodzaju warunki, które umożliwiły niewyjaśniony, lecz pewny fakt - w oceanie zrodziło się życie!

Jak do tego doszło? Jaka kombinacja poszczególnych elementów i zjawisk zachodzących w wodzie morskiej miała zasadnicze znaczenie

dla powstania życia? To wciąż tajemnica, ale to właśnie w wodzie zrodziła się pierwsza cegiełka życia, element zasadniczy wszystkich żywych organizmów - DNA, czyli kwas dezoksyrybonukleinowy. Pojawiła się pierwsza żywa komórka. Jednokomórkowce były naszymi morskimi przodkami. W wodzie zaczęły rozmnażać się ameby, orzęski i jednokomórkowe glony, tworząc pierwsze populacje. Te jednokomórkowce łączyły się i ewoluowały, przeradzając się w stworzenia coraz bardziej skomplikowane i różnorodne. Wreszcie zapoczątkowały też reprodukcję, pozwalając w ten sposób na zróżnicowanie gatunków i populacji. O ile nie znamy procesu powstania naturalnego DNA, o tyle potrafimy już teraz wytworzyć sztucznie ten związek chemiczny. Nie jesteśmy jednak w stanie zamienić go w żywą materię.

Ewolucja życia w oceanach. W każdym razie wiadomo że najważniejszym elementem umożliwiającym przeżycie poszczególnych gatunków był tlen. Na początku wszystkie żywiły się O_2 . Proces oddychania polega na spalaniu tlenu, podczas którego wytwarza się CO_2 . Związek ten następnie, po wpływie światła, rozpada się w wyniku fotosyntezy na tlen i węgiel.

Wytwarzany w coraz większej ilości tlen zaczął gromadzić się w atmosferze, która stając się coraz gęstsza, lepiej chroniła Ziemię i jej mieszkańców przed promieniowaniem kosmicznym, a także stopniowo stwarzała warunki do życia na powietrzu. Ale życie rozwinęło się na lądzie dopiero dużo później, wynurzając się z głębin morza i wychodząc w ten sposób poza ramy naszego tematu. Trzeba jednak powiedzieć w tym miejscu, że jeśli życie zrodziło się w morzu, to również morze stworzyło warunki, aby przeniosło się ono na ląd.

Morza i oceany były więc nie tylko świadkami rozwoju gatunków, ale w ogóle umożliwiły ich życie i rozmnażanie się. Przyczyniły się również do tego, by pomiędzy poszczególnymi gatunkami ustaliła się równowaga. Każdy z gatunków, w swoim specyficznym rozwoju, będzie także przyczyniał się do rozwoju innych gatunków.

Każda nowa istota będzie służyła jako pożywienie dla jednostki innego gatunku. Równowaga, czyli ekosystem morski, stworzy łańcuch wzajemnych współzależności pomiędzy organizmami żyjącymi - łańcuch żywieniowy.

Łańcuch żywieniowy. Mikroskopijne żyjące w morzach organizmy nazywamy planktonem. Składają się na niego glony, orzęski, jednokomórkowe wiciowce i trochę tylko większe skorupiaki. Wszystkie te istoty niesie ze sobą morze - słowo „plankton” pochodzi od greckiego słowa oznaczającego „błąkanie się”. Glony to plankton roślinny, czyli fi-toplankton, ale wyróżniamy także plankton zwierzęcy - zooplankton.

Plankton to podstawa łańcucha żywieniowego, którego każde następne ogniwo żywi się ogniwem poprzednim - fitoplankton jest pożywieniem zooplanktonu. Z kolei zooplanktonem żywią się zwierzęta filtrujące, jak sardynki, sardele czy wieloryby, a same zwierzęta filtrujące są łupem małych drapieżników - makreli, węgorzy morskich i muren. Te zaś są pożerane przez większe zwierzęta, na przykład tuńczyki czy mieczyki. Szczątki tych ostatnich wzbogacają osady gromadzone na dnie morza w elementy podstawowe, a więc azot, potas i powstałe z rozkładu proteiny. W ten sposób działa prawdziwe laboratorium przetwarzania odpadków, którymi żywi się fitoplankton, na nowo rozpoczynając łańcuch żywieniowy.

Wszystkie owe procesy zachodzą w ekosystemie oceanów regularnie. I nawet kiedy zwierzęta morskie staną się zwierzętami lądowymi - rozpuszczony tlen jest filtrowany przez skrzelowce w morzach, a tlen atmosferyczny jest absorbowany przez płuca - równowaga ta zostanie utrzymana.

Ale równowaga ekologiczna nie jest zakłócona, dopóki każdy gatunek jest żerem innego, a sam także żywi się innymi stworzeniami.

Jednak pojawi się nowy gatunek - człowiek.

Człowiek wobec morza. *Homo erectus*, który stanie się *Homo sapiens*, a potem *Homo faber*, pojawił się na Ziemi około dwóch milionów lat temu. Życie w oceanach rozpoczęło się mniej więcej trzy miliardy lat temu, a nieśmiało wynurzyło się w formie bakterii na ląd mniej więcej dwa miliardy lat temu.

Homo sapiens, który liczy sobie zaledwie od trzystu do czterystu tysięcy lat, na początku nie miał praktycznie żadnego kontaktu z oceanem. Na ścianach grot, które udekorował trzydzieści tysięcy lat temu, występują prawie wyłącznie zwierzęta lądowe - konie, mamuty, bizona i renifery. Oczywiście słodka woda dostarczała mu ryb, ale łapanie tych bezbronych zwierząt nie mogło być przecież powodem do chwały.

Pierwsi ludzie utrzymywali się ze zbieractwa, szybko wyczerpując dostępne na danym terenie owoce. Błąkali się od jednego źródła wody do drugiego, z jednego obszaru polowań na drugi. Prowadzili życie wędrowne. Było więc nieuniknione, że niektóre grupy ludzi napotkały na swojej drodze morze.

Niezrozumiały ogrom przestrzeni wody, która na dodatek jest słona, wzbudzał z początku obawę. Ludzie jednak, nawet jeśli nie mogli pić słonej wody morskiej, szybko zauważyli, że obfituje ona w ryby. Najpierw zaczęli zjadać to, co znajdowało się najbliżej - muszle i skorupiaki znalezione w czasie odpływu. Długie wahania poprzedziły decyzję o wypłynięciu w morze na wyźłobionym pniu drzewa. Przerazały ich fale i nagle rozpętujące się burze.

Ludzie zaczęli więc szukać płytkich zalewów wodnych, zasłoniętych od wiatru, tak aby brodząc po wodzie, z łatwością polować na szukające schronienia lub uwięzione przez odpływ ryby.

Szybko nauczyli się, że łąd stały daje pożywienie, lecz można na nim także zaznać straszliwego głodu. Płodność ziemi zależy bowiem od warunków meteorologicznych. Ocean natomiast zawsze dostarcza potrzebnego pożywienia. Nad brzegiem morza nie było głodu. Ludzie zaczęli budować pierwsze chybotliwe łodzie i stali się rybakami.

W ten sposób człowiek dołączył do grupy morskich drapieżników: orłów, delfinów i wydr. Nie zachwiało to jednak równowagi ekologicznej. Bogactwo życia w morzach było tak wielkie, a środki do połowów tak prymitywne, że fauna morska bez trudu mogła się z nimi pogodzić. Na obrazie tym pojawiły się jednak pierwsze cienie - kiedy morskie zwierzęta mięsożerne zostawiały swoje szczątki na dnie morza, przyspieszając w ten sposób procesy gnilne zachodzące na dnie, to człowieka zakopywano w ziemi, wobec czego nie uczestniczył on w morskim łańcuchu żywieniowym.

Tak mijały wieki i tysiąclecia. Dopóki ludzie stosowali naturalny system zbiorów, równowaga pomiędzy drapieżnikami lądowymi a rozwojem zwierząt morskich była zachowana.

Do zachwiania tej równowagi doszło z winy człowieka. Zanim jednak się tym zajmiemy - po zapoznaniu się z prehistorią naszego świata - możemy zatrzymać się na równowadze, powstałej podczas miliardów lat poprzedzających pojawienie się człowieka na Ziemi, a której on jeszcze nie naruszył w sposób istotny, dopóki zajmował się zbieractwem.

Morze i klimat. Ocean stał się dla ludzi wybrzeża niewyczerpanym źródłem pożywienia zawierającego proteiny, ale przede wszystkim był on zasadniczym elementem funkcjonowania naszej planety.

Stabilizacja temperatury. Powietrze albo ziemia ogrzewają się lub ochładzają bardzo szybko, natomiast woda grzeje się i ochładza powoli. Tak więc temperatura morza jest znacznie bardziej stała, a zmiany termiczne znacznie bardziej rozciągnięte w czasie.

Oczywiście temperatura atmosfery wpływa na temperaturę morza, ale dotyczy to tylko warstwy powierzchniowej wody, ogrzewanej słońcem w lecie i zimnej podczas ostrej zimy. Równocześnie wielkie masy wód głębinowych mają temperaturę stałą, hamując zmiany temperatury wód powierzchniowych ponad nimi.

Ta stabilność przyczynia się do powolnego tempa zmian klimatycznych. Ocean ze swoją ogromną powierzchnią i gigantyczną masą wody wpływa też na ustabilizowanie się pór roku. Rozkład między strefą lodową, strefą umiarkowaną i strefą tropikalną po jednej i drugiej stronie równika jest wynikiem niewielkich zmian temperatury oceanów.

Im bardziej oddalamy się od morza, tym bardziej odczuwamy zmiany klimatu. Znane są powszechnie ogromne różnice temperatury w regionach o klimacie kontynentalnym i znaczny wpływ na uśrednienie temperatury wywierany przez ocean w strefach nadmorskich. Zresztą nie dotyczy to tylko temperatury, ale również wiatrów i prądów morskich. Prądy to skutek przesuwania się mas wody pod wpływem ruchu obrotowego Ziemi. Są one jeszcze jednym czynnikiem stabilizującym klimat.

Wytwarzanie tlenu. Podczas dnia światło przenika przez wodę w oceanie, docierając na różne głębokości. W zależności od przejrzystości lub zmętnienia wody dochodzi na głębokość od 5 do 60 metrów. Jak już wspomnieliśmy, zjawisko fotosyntezy zachodzi zarówno wśród roślinności morskiej, jak i planktonu. Procesy fotosyntezy odbywające się w wodzie morskiej dostarczają do 80% tlenu w atmosferze. Zaledwie 20% to skutek oddziaływania światła na roślinność lądową. Oceany znacznie bardziej niż Amazonia są płucami naszej planety.

Satelity geostacjonarne filmowały przez dwa lata kontynent północnoamerykański - Kanadę, Stany Zjednoczone i Meksyk - badając za pomocą specjalnego promieniowania zmiany powierzchni i gęstości

stref roślinnych. Zebrane dane pozwoliły zmierzyć ilość tlenu wyprodukowanego rocznie przez rośliny lądowe. Stanowi ona dwie trzecie tlenu potrzebnego do oddychania, spalania i pracy maszyn. Na szczęście na wschodzie i zachodzie kontynentu Atlantyk i Pacyfik uzupełniają (z nadstatkiem) ilość potrzebnego tlenu.

W procesie fotosyntezy jest wyzwolany tlen, ale wiadomo także, że w tym samym procesie dokonuje się pochłanianie dwutlenku węgla wytworzonego przez tlenowce, których życie oparte jest na procesie spalania. Istoty żywe spalają tlen, produkując dwutlenek węgla. Oceany pochłaniają do 90% tego gazu, będącego skutkiem życia na lądzie, i w ten sposób ograniczają wzrost zawartości CO₂ w atmosferze. Niwelowały także do niedawna szkodliwość dla życia na naszej planecie efektu cieplarnianego, który jest następstwem gęstnienia atmosfery.

Rezerwa słodkiej wody dla naszej planety. Oceany są również rezerwą słodkiej wody dla całej planety.

Ciągłe parowanie oceanicznych wód powierzchniowych, zwielokrotnione przez fale, sprawia, że para wodna przedostaje się do atmosfery i zamienia w deszcz w cyklu ciągłym: parowanie wody morskiej - kondensacja w chmury - opady słodkiej wody w postaci deszczu lub śniegu - spływ słodkiej wody do morza - parowanie wody morskiej itd.

Słodka woda z opadów nie zawiera rozpuszczonych soli, które zanoszą do morza strumienie splukujące ziemię. W ten sposób zwiększa się zasolenie oceanów. Przebiega to jednak wolniej, niż można by sądzić, analizując procesy parowania i spływania do mórz wód opadowych. Badacze nadal starają się dociec, co opóźnia cały ten proces.

Lody polarne, stanowiąc gigantyczny zbiornik słodkiej wody dla całej planety, zasilają ocean czystą, słodką wodą.

Człowiek żeglarzem. Naszkicowawszy obraz sytuacji i wymieniwszy elementy zapewniające stan równowagi, który morze i życie zbudowały przez wiele miliardów lat, możemy teraz wrócić do działalności człowieka, pozostawionego na zbieraniu muszli i łapaniu ryb nad brzegiem oceanu.

W naturze ludzkiej leży nienasycona ciekawość. Po pirogach przyszła kolej na statki. Najpierw były to łodzie kabotażowe, które pływały po morzu, mając zawsze w zasięgu wzroku wybrzeże. Potem ludzie zaczęli

wypływać dalej. Ziemia nie jest płaskim krążkiem, lecz kulą i przepływanie przez ocean prowadzi ku nowym wyspom i kontynentom. To oznacza proces odkrywania świata. I to jest właśnie temat, któremu Georges Blond poświęcił swoją książkę. Nie będziemy więc teraz o tym mówili.

Powiemy jednak to, o czym autor tutaj nie wspomina - o konsekwencjach podbojów. Żeglarz „cywilizowany” szybko stanie się zdobywcą. Podporządkuje sobie inne narody i narzuci im swoją „cywilizację”.

I jeśli można powiedzieć, że ocean przyczynił się do tego, iż człowiek zaczął lepiej poznawać naszą planetę, można też dyskutować o skutkach tych spotkań. Bardzo często da się je podsumować słowami Robinsona Crusoe zwróconymi do spotkanego w piątek na bezludnej wyspie czarnoskórego: „Ja pan, ty sługa!”.

Człowiek pod wodą. Zdobywca na morzu, zdobywca w morskich głębinach. Od czasów starożytnych człowiek starał się penetrować ocean. Najpierw z ciekawości, ale wkrótce stało się to sposobem, by ukryć się lub uciec, trzymając bambusowy pręt czy rurkę ponad powierzchnią wody. Na pewnej głębokości jednak, wobec wzrastającego ciśnienia -1 kilogram co 10 metrów - człowiek musiał się zatrzymać. Przez setki lat tylko niewielu ludzi praktykowało nurkowanie na bezdechu, by złowić rybę czy muszlę, osiągając w ten sposób głębokość 20 lub 25 metrów. Żeby znaleźć się na większych głębokościach w wodach przybrzeżnych czy głębinowych, trzeba było zbudować ze stali bardzo wytrzymałe i szczelne skorupy. Batysfera Beebe'a i Bartona w 1934 roku osiągnęła głębokość 923 metrów. Jeszcze lepsze okazały się batyskafy FNR III i „Triest”. W pierwszym Houot i Willm zeszli w 1954 roku w okolicy Dakaru na głębokość 4000 metrów. Drugi pozwolił w 1960 roku Jacques'owi Piccardowi i Donowi Walshowi na zanurkowanie w Rowie Mariańskim aż do głębokości 10 916 metrów.

Prawdziwa rewolucja w nurkowaniu to zasługa Francuzów. W 1926 roku Le Prieur po raz pierwszy zszedł pod wodę w stroju przypominającym skafander. Czas nurkowania był jednak bardzo ograniczony, ponieważ ciśnienie stale dostarczanego nurkowi powietrza było dostosowane do największej głębokości. Strata powietrza przy małym ciśnieniu na niewielkiej głębokości ograniczała znacznie czas zanurzenia.

Trzeba było poczekać na Cousteau, Taillieza i Dumasa, którym zawór redukcyjny projektu inżyniera Gagnau pozwolił wyzwolić się z okowów skafandra.

Zawór pozwala na dostarczanie powietrza do oddychania pod ciśnieniem, odpowiadającym temu, które ciężar wody wywiera na klatkę piersiową. Im głębiej zanurza się nurek, tym więcej potrzeba mu powietrza. Równocześnie, o ile widoczność pasażerów batysfery czy batyskafu była ograniczona szerokością bulajów, o tyle nurkowanie swobodne zapewnia szerokie pole widzenia i daje nieograniczone możliwości poruszania się. Jedyne ograniczenie, także i w tym przypadku, stanowi głębokość, ponieważ człowiek pod wodą, niezależnie od tego, jak swobodnie się porusza, zachowuje swoją lądową fizjologię. Głębokość i powstające wraz z nią ciśnienie grożą wytworzeniem zbyt wielkiej ilości azotu we krwi, co może spowodować „odurzenie głębokością” i śmierć. Bardziej samodzielny jest nurek w skafandrze, jednak czas przebywania pod wodą i osiągnięta głębokość wciąż są ograniczone.

I tak oto staliśmy się żeglarzami i nurkami, swobodnie poruszającymi się po wodzie i pod jej powierzchnią.

Czy człowiek jednak był na tyle mądry, aby uszanować ocean?

Niszczycielskie wykorzystanie oceanów. Z punktu obserwacyjnego, jakim jest przełom wieków, można naszkicować inną jeszcze wizję postawy człowieka wobec oceanów.

Rybołówstwo stało się rzemiosłem pozwalającym wyżywić całe narody. Potem nadszedł kolejny etap - czasy handlu. W grę zaczęły wchodzić pieniądze. Przeszliśmy więc od rybołówstwa jako rzemiosła do handlu. Udoskonalono urządzenia służące do połowów i nastąpiła epoka rybołówstwa przemysłowego. Zróznicowano wykorzystywane do tego celu maszyny, które zamieniły się, jak dryfujące sieci, w śmiertelne pułapki. Ludzie przestali być rybakami, zamieniając się w zbrodniczych eksploatatorów. Przebogate życie w oceanach powoli umiera, padając ofiarą zjawiska w języku angielskim określanego jako *over-fishing*, czyli przelowienie ryb. Zagrożona jest też podstawowa funkcja oceanów w łańcuchu żywieniowym.

Niezadowolony z naturalnych warunków, które oferowały mu wybrzeża, człowiek zaczął zmieniać je po swojemu. Morze stało się też atrakcją turystyczną. Podobnie jak to dzieje się na lądzie, gdzie budynki

ograniczają powierzchnię nadającą się pod uprawy, coraz liczniejsze budynki w strefie nadbrzeżnej niszczą częściowo obszary reprodukcji wielu gatunków flory i fauny, zagrażając ich różnorodności. Gorzej jeszcze - sztuczne porty mają daleko wychodzące w morze konstrukcje, które zmieniają bieg prądów, powstrzymują swobodną cyrkulację wód i prowadzą do strat nie do naprawienia. Można tu podać przykład zwężenia ujścia Sekwany, co spowodowało ograniczenie życiodajnej i pozwalającej na oczyszczenie dna spiętrzonej fali powrotnej, która płynie z morza w górę rzeki podczas dużego przypływu. I jeszcze jeden przykład francuski: zaporą na rzece Rance, która dla śmiesznie małej ilości produkowanej energii skazała na śmierć odcinek rzeki znajdujący się powyżej tamy.

Ale za niszczycielskie wykorzystywanie oceanów - przykładów można by podać wiele - należy uznać także inne, jeszcze bardziej śmiercionośne działania człowieka.

Zbrodnicze wykorzystywanie oceanów. Sprzeniewiercy. Wojna na morzu, choć jest oczywistym sprzeniewierzeniem się dającemu życie elementowi natury, który należy do wszystkich, towarzyszyła człowiekowi na przestrzeni całej jego historii. Wojny zaczęły się, kiedy po raz pierwszy stanęli naprzeciw siebie przedstawiciele dwóch różnych plemion ludzi wybrzeża. Dochodziło do wojen o dominację jednego plemienia nad drugim, narodu nad narodem, kontynentu nad kontynentem, do wojen zdobywczych i takich, które zakończyły się podziałami. Nie dość było jednak ustanowić na lądzie sztuczne granice między narodami. Wytyczono je także na oceanach. Najslawniejsza z tych granic była skutkiem podziału oceanów pomiędzy Portugalię i Hiszpanię, dokonanego na mocy sławnego traktatu w Tordesillas. Portugalczycy dokonywali swoich podbojów morskich na wschodzie od wyznaczonej wtedy linii, Hiszpanie na zachodzie. Pierwsi podbili Afrykę i Indie, drudzy - Amerykę. Ponieważ Ziemia jest okrągła, musieli w sposób nieunikniony spotkać się i walczyć przeciwko sobie. Aby zakończyć wojnę, królowie Hiszpanii i Portugalii zwrócili się do papieża o rozstrzygnięcie sporu. W 1493 roku papież narysował południk biegnący przez środek Oceanu Atlantyckiego. Wszystko, co zostanie odkryte na zachód od tej linii będzie odąd należało do Hiszpanów, a to co na wschód od niej - do Portugalczyków. Król Franciszek I, który

później niż jego rywale wyruszył na podbój „nowych ziem”, miał jakoby powiedzieć wtedy: „Chciałbym zobaczyć klauzulę testamentu Adama, która wyklucza mnie z podziału świata!”

Kiedy Hiszpanie wyruszyli na podbój Ameryki Południowej, okazało się, jak na ironię losu, że z racji wystającego w morze cypla Brazylii cały ten ogromny kraj uznać trzeba za znajdujący się na wschód od linii z Tor-desillas! W ten sposób Brazylia należała się Portugalczykom!

Konflikty morskie stawały się coraz bardziej krwawe. Prawdziwą katastrofą skończyły się wojny napoleońskie. Później w zwycięskich bitwach morskich (Abu Kir, Trafalgar) Brytyjczycy zapewnili sobie panowanie nad oceanem, a więc prawo do zaopatrywania Europy.

Kolejne sprzeniewierzenie się morzu podkreśliło jeszcze bardziej znaczenie dominacji na oceanach. Arbitrem wszystkich konfliktów, jak pisze Georges Blond, stanie się okręt podwodny, który omal nie zapewnił zwycięstwa państwu centralnym (Niemcy, Austria) w pierwszej wojnie światowej, a Niemcom hitlerowskim - w drugiej.

Odpadki i skażenia. Ostatnią i bez żadnych wątpliwości najbardziej monstrualną zbrodnią człowieka wobec morza jest jego skażenie. Można wyróżnić dwa rodzaje odprowadzanych do morza zanieczyszczeń: odpadki i skażenia.

Z zanieczyszczeniem odpadkami mamy do czynienia, kiedy w środowisku naturalnym, na lądzie, ale przede wszystkim w powietrzu lub wodzie, pojawia się obca substancja. Spadający deszcz splukuje ziemię i zabiera ze sobą takie obce substancje do strumieni oraz rzek, a wreszcie do morza. Na dnie oceanów tworzą one warstwę osadową. Składają się na nią oprócz minerałów także spływające do morza odpady produkowane przez rośliny i zwierzęta - zwiędłe liście, zdechłe zwierzęta, ekskrementy itd. Pierwsze zanieczyszczenia są nieorganiczne, drugie - organiczne. Zawarta w ziemi sól, rozpuszczona przez spływającą wodę deszczową, dociera do oceanu - są to odpady geologiczne... Wszystkie te normalne zjawiska są częścią wielkiego cyklu natury. Zwłoki rozkładają się na związki azotu i fosforu, dostarczając morzu elementów organicznych, które będą pożywieniem dla roślinnego planktonu, na początku łańcucha żywnościowego. Tak właśnie funkcjonuje ekosystem ziemia-morze. Ten sam rodzaj funkcjonowania charakteryzuje ekosystem ziemia-pływy-atmosfera. Tak toczy się życie naszej planety. Ale

taki cykl wykorzystywania odpadów dotyczy tylko zanieczyszczeń podlegających biodegradacji.

Od końca XVIII wieku człowiek zrobił znaczne postępy w dziedzinie fizyki i chemii. Połączył ze sobą, pod wpływem ciepła, próżni lub za pomocą czynników chemicznych (katalizatorów) cząsteczki, które w naturze nigdy się ze sobą nie wiążą, stwarzając w ten sposób materiał wiecznotrwały, niepodlegający degradacji. Takiego materiału nie niszczy ani wilgoć, ani susza, ani ciepło czy zimno. Ten wiecznotrwały materiał podlega jedynie akumulacji! W ten sposób człowiek stworzył inny rodzaj odpadów, które dziś zanieczyszczają naturalne środowisko. Nie podlegając naturalnym procesom rozkładu, odpady gromadzą się w ziemi oraz w atmosferze i są splukiwane przez wodę do mórz i oceanów.

Dziś mamy do czynienia z najstraszliwszym niebezpieczeństwem, jakie kiedykolwiek zagrażało życiu na Ziemi. Z dnia na dzień, z tygodnia na tydzień, z roku na roku, z wieku na wiek oceany, już częściowo wymierające na skutek *over-fishing*, mają coraz mniejsze możliwości przetworzenia zalegających w nich zanieczyszczeń.

I tak węglowodory to w zasadzie zwykłe odpady, podatne na przetwarzanie w procesie rozkładu, utleniania i wchłaniania przez bakterie morskie. Z czasem warstwa węglowodorów staje się coraz cieńsza i rozdrobniona. Węglowodory jednocząsteczkowe mogą być stosunkowo szybko eliminowane przez bakterie, jeśli uda się powstrzymać stały dopływ takich odpadów z zewnątrz. Gdyby zahamować odprowadzanie węglowodorów do morza, za pięć lat sytuacja byłaby znacznie lepsza, a za dziesięć w ogóle nie byłoby już takich zanieczyszczeń. Ale skażenia uniemożliwiają prawidłowy cykl przetwarzania odpadów.

Skażenia nie pozwalają na rozwój życia. Same tworzywa sztuczne nie są toksyczne, jednak ich odkładanie się na dnie mórz uniemożliwia wyzwalanie i produkowanie organicznego pożywienia dla fitoplanktonu. Zebrane na dnie mórz sztuczne tworzywa stanowią warstwę, która jak cerata hamuje naturalne reakcje chemiczne.

Na dodatek warstwa nawet jednocząsteczkowych węglowodorów działa jak lustro, odbijając światło słoneczne i nie pozwalając mu wnikać w głąb oceanu i wyzwolić tam reakcję fotosyntezy tlenu. Bezpośrednią tego konsekwencją jest zmniejszanie się, a nawet zanikanie planktonu.

Wiemy też, że w najgorszym przypadku niektóre substancje mogą okazać się zabójcze dla życia.

Ponieważ musimy osiągnąć zwycięstwo, powinniśmy także wspomnieć o kłamstwach przedstawicieli władz miejskich i przemysłu, często zaskoczonych, że skumulowane przez nich odpady powodują skażenie środowiska. W rzeczywistości miasta i przedsiębiorstwa są w posiadaniu informacji, pozwalających im dokładnie określić, jakie będą ilości i skład produkowanych odpadów. A więc nie jest to ignorancja, lecz dobrowolna nieświadomość. Tym bardziej więc stanowczo musimy interweniować i wreszcie powiedzieć dość!

Wojna, skażenia, przeludnienie i nieświadomość stanowią śmiertelne niebezpieczeństwo dla życia oceanów, a więc i dla życia człowieka.

Co robić? Czas już najwyższy znaleźć rozwiązanie umożliwiające ludziom nieszkodliwe wykorzystywanie mórz, a w przyszłości powstanie nowego modelu współistnienia ludzi i morza.

W gospodarce morskiej trzeba wdrożyć wszystkie działania, mające na celu walkę z niszczącym wykorzystaniem mórz. Działania te muszą okazać się skuteczne. Uwarunkowania ekologiczne powinny stanowić argument zasadniczy, a nie tylko dodatek stanowiący, często tylko pozorną, gwarancję, by móc pochwalić się „czystym sumieniem”.

Zasady rybołówstwa powinny być wyznaczone przez surowe przepisy, mające na celu ochronę zasobów oceanicznych. Połowy muszą zostać ograniczone do ilości potrzebnych dla zaspokojenia potrzeb. Konieczne jest wprowadzenie zakazu Nielimitowanych odłowów. Na winnych trzeba nakładać surowe kary, z karą więzienia włącznie. Trzeba umożliwić ściganie statków, które nie stosują się do przepisów, i rekwizycję zakazanych środków, w tym dryfujących sieci. Człowiek powinien wrócić do rybołówstwa, odstępując od procederu przełowienia.

Wybrzeże i przestrzeń przybrzeżna powinny być chronione specjalnymi przepisami, które zabroniłyby wznoszenia w ich pobliżu betonowych konstrukcji. Wszystkie projekty poszerzenia strefy przybrzeżnej (sztuczne plaże, obwałowania, sztuczne porty), które mogą stanowić zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania ekosystemów morskich, muszą być poprzedzone analizą wpływu ewentualnych konstrukcji na morze.

Komunikacja morska powinna odpowiadać zasadom bezpieczeństwa, których celem ma być zminimalizowanie ryzyka katastrof ekologicznych, zwłaszcza przedostawania się do wód węglodorów, produktów chemicznych i wszelkiego rodzaju odpadów.

Niestety, w naturze człowieka leży wojna i trudno mieć nadzieję, byśmy kiedykolwiek zaniechali budowy okrętów wojennych. Używamy ich jednak przynajmniej do walki przeciwko skażeniom. W każdym kraju marynarka wojenna powinna podpisać porozumienie o współpracy z ministerstwem do spraw ochrony środowiska i interweniować w przypadku każdego zagrożenia mórz.

Stany Zjednoczone, Australia i Kanada zawarły już takie porozumienia ze Strażą Przybrzeżną (*Coast Guard*). W wypadku jednak wielu innych krajów spieszenie z pomocą nie należy do obowiązków marynarki. Wobec tego, korzystając z możliwości odmowy, jest ona w przypadku katastrof ekologicznych wykorzystywana niezwykle rzadko.

Katastrofa „Amoco Cadiz” jest tego wymownym przykładem. Tankowiec, na skutek uszkodzenia urządzeń sterowniczych, dryfował w kierunku Bretanii. Po jedenastu godzinach wpłynął na mieliznę i spowodował katastrofę ekologiczną, której skutki do dziś są widoczne na francuskim wybrzeżu. Przez jedenaście godzin można było podjąć dwa rodzaje ograniczających zasięg katastrofy działań. Po pierwsze, można było znaleźć i zmobilizować mechaników (w służbie czynnej lub na emeryturze), wyspecjalizowanych w naprawianiu urządzeń sterowniczych. Nikt nie wydał jednak takiego rozkazu. Można też było żądać, by marynarka wojenna, która jako jedyna posiadała wystarczająco potężne okręty, na przykład krążowniki, wkroczyła do akcji, stawiając „Amoco Cadiz” rufą w kierunku otwartego morza. Tak ustawiony statek, biorąc pod uwagę jego inercję, nie zbliżyłby się do lądu i sprawnie działające urządzenia sterownicze nie byłyby już w ogóle potrzebne. Kiedy morze uspokoiło się, zwykłe holowniki mogły zaprowadzić „Amoco Cadiz” do portu w Breście lub Cherbourg.

Takie rozwiązanie było kosztowne, ale kosztowałyby mniej niż skażenie ropą środowiska naturalnego. Zresztą, całkiem przecież niedawno, aby uratować od zatonięcia podczas samotnego rejsu „Isabelle Autissier”, marynarka australijska wysłała po nią okręt wojenny.

Nie możemy się oszukiwać. Te niezbędne decyzje będą kosztować. Najbardziej jednak kosztowną decyzją, którą trzeba podjąć, będzie decyzja o naprawieniu błędów przeszłości. Kiedy zacznie obowiązywać zakaz odprowadzania do morza odpadów miejskich i przemysłowych bez wcześniejszego ich przetworzenia, tak by do oceanów trafiały tylko zanieczyszczenia już nieszkodliwe, trzeba będzie trałować rozległe

obszary wód po to, by oczyścić je z toksycznego szlamu i wszelkiego rodzaju śmieci, przywracając morzu jego siłę życiową.

Szczególny wysiłek powinien być skierowany na pomoc krajom rozwijającym się. Materialna pomoc ze strony krajów bogatych powinna być uzależniona od stworzenia w krajach uboższych przemysłu wolnego od szkodliwych zanieczyszczeń. Trzeba będzie sprawić - wykorzystując nagromadzone doświadczenie - by przemysł rozwijający się w tych krajach nie musiał iść drogą skażeń.

Powtarzam: morze, które stało się wysypiskiem odpadów, to śmierć ludzkości.

Sądzę, że we wstępie do nowego wydania książki Georges'a Blonda moim obowiązkiem było podsumowanie tego, co dziś wiemy o oceanach, prawdziwych bohaterach dzieła.

Teraz, świadomi stawki i wysiłków, których musimy dołożyć na rzecz przyszłości ludzi i morza, możemy z przyjemnością oddać się lekturze tej wspaniałej historii.

Alain Bombard

ATLANTYK

*Niniejszy tekst został przygotowany przy współpracy
Germaine Blond i Mariny Grey.*

*Wyrażam także podziękowanie Evelyne Pivard i Bruno
Tavemierowi za pomoc, jakiej udzielili mi przy opracowy-
waniu dokumentacji.*

Początek jest zagadką

Historia Oceanu Atlantyckiego, zwanego w skrócie Atlantykiem, rozpoczęła się pięć lub sześć miliardów lat temu. „A potem Bóg rzekł: «Niechaj powstanie sklepienie w środku wód i niechaj ono oddzieli jedne wody od drugich!». A potem Bóg rzekł: «Niechaj zbiorą się wody spod nieba w jedno miejsce i niech się ukaże powierzchnia sucha!»". *Księga Rodzaju* swoim poetyckim, obrazowym językiem zapowiada niejako wnioski współczesnych geologów.

Większość ich sądzi, że na samym początku woda wydobywała się z płonącej materii naszego globu w postaci pary. Powracała na Ziemię w formie deszczu, który zamieniał się z powrotem w parę w momencie zetknięcia się z rozgrzaną powierzchnią. Gruba warstwa chmur, powstrzymując promienie Słońca, przyspieszała proces stygnięcia powierzchni planety. Kiedy temperatura skorupy ziemskiej spadła poniżej 100 stopni, deszcz przestał zamieniać się w parę i zaczął powstawać ocean.

Nie jest możliwe określenie, który z basenów oceanicznych powstał wcześniej, a który później. Relief dna i granice oceanów uległy przez tysiące lat licznym zmianom. Te geologiczne zjawiska wywołane przez potężne wstrząsy tektoniczne zachodziły prawdopodobnie około dwóch miliardów lat przed pojawieniem się jakiegokolwiek życia na naszej planecie.

Jest prawie pewne, że pierwsi ludzie, na widok bezmiarów falującej wody, niekiedy z hukiem, byli tak przestraszeni, jakby znaleźli się w obliczu potwora. Przez wiele tysięcy lat ludzkość trzymała się z daleka od brzegów oceanu. Wreszcie, któregoś dnia, jakiś śmiałek odważył się

usiąść okrakiem na pniu drzewa i oddalić się na nim od brzegu. I tak rozpoczął się nowy rozdział historii oceanu.

Atlantyk to pierwszy z oceanów, którego nazwa pojawia się w naszej historii. Czy znaczy to, że odkryli go mieszkańcy Atlantydy? Czy Atlantyda - rzekome siedlisko jedynej w tamtych czasach cywilizacji - w ogóle istniała, jest wciąż zagadką. Bo mimo iż na ten temat napisano już ponad pięć tysięcy dzieł, wciąż pojawiają się jakieś nowe, ważne elementy.

Sprawa Atlantydy to rodzaj prehistorycznego kryminału, ale cała historia w ogólnych zarysach jest stosunkowo prosta. Wystarczy zajrzeć do słynnych *Dialogów* Platona, które zawierają opis nauk przekazywanych uczniom przez Sokratesa. Jeden z dialogów, zredagowany przez Platona już pod koniec życia, około 348 roku przed Chrystusem, nosi tytuł *Krytiasz* i podtytuł *lub Atlantyda*.

Krytiasz (*Kritias*), wuj Platona, był jednym z uczniów Sokratesa. Pewnego dnia opowiedział mistrzowi historię, którą jako dziecko usłyszał z ust swojego dziadka.

- Memu przodkowi opowiedział ją Solon. W czasach, kiedy słynny prawodawca podróżował po Egipcie, pewien kapłan z położonego w delcie Nilu miasta Sais mówił mu o wojownikach, przybyłych z wielkiej wyspy, która nazywała się Atlantyda. Zaatakowali oni Grecję i zawładnęli nią. Miastu Ateny, stojącemu na czele koalicji miast greckich, z trudem udało się odepchnąć najeźdźców.

Solon żył w Atenach między 640 a 558 rokiem przed naszą erą.

- O ile mi wiadomo, nikt, ani w Atenach, ani w całej Grecji, nigdy nie słyszał o tej wojnie - zauważył wybitny Ateńczyk.

- To dlatego, że zaraz po zwycięstwie Greków trzęsienie ziemi, któremu towarzyszyły wielkie fale morskie, będące przyczyną potopu, przyniosło zagładę greckich wojowników. W wyniku tej samej katastrofy Atlantyda została zalana przez morze. To wszystko zdarzyło się ponad 9000 lat temu. Katastrofa oszczędziła jednak nasz kraj i dzisiaj możemy czytać historię mieszkańców Atlantydy spisaną w starych manuskryptach, gdzie jest opisana historia Egiptu. Atlantyda była tak rozległa jak cały kontynent. Wyspa miała powierzchnię Libii (obecna Afryka Północna) połączonej z Azją Mniejszą. Znajdowała się na „Morzu Totalnym” obok przejścia, które wy, Grecy, nazywacie Słupami Heraklesa.

Dla Greków w czasach Solona Słupy Heraklesa oznaczały Cieśninę Gibraltarską. „Morze Totalne” to był właśnie Ocean Atlantycki. Kapłan

egipski przekazał także inne szczegóły. Klimat Atlantydy był szczególnie łagodny, niebo było tam zawsze, nawet w zimie, bezchmurne. Wybrzeże Atlantydy - z białych, czarnych lub czerwonych skał - często spadało stromo do morza, ponieważ wyspa była górzysta. Te góry jednak otaczały rozległe, bardzo żyzne równiny.

Stolica Atlantydy, Posejdonis, od imienia Posejdona, boga morza i trzęsień ziemi, była otoczona murem obłożonym błyszczącym brązem. Wewnątrz trzy inne obwałowania otaczały rozległe place, z których rozchodziły się ulice i trakty. Ostatni pas murów w mieście był pokryty tajemniczym kruszcem, błyszczącym jak złoto lub brąz, zwanym ori-chalkum. Otaczał on świątynię Posejdona, zbudowaną na szczycie wzniesienia i wspanialszą niż wszystkie inne budowle. Wewnątrz budynku, którego ściany ozdobione były płytkami ze złota, stały posągi z tegoż cennego metalu i z kości słoniowej. Największy z nich przedstawiał Posejdona, prowadzącego sześć uskrzydłonych rumaków. Pod groźbą śmierci nikomu nie wolno było wejść do świątyni bez specjalnego pozwolenia kapłanów, którzy w dzień i w nocy pełnili tam straż.

Widowiskiem wywierającym jednak największe wrażenie w Posejdonisie był port.

Atlantyda była wielką potęgą morską, której wpływy rozciągały się od północnej Afryki po wybrzeża Morza Tyrreńskiego. Na wyspie było wiele portów, ale port w Posejdonisie był największy. Mogły wpływać do niego statki podróżujące po otwartym morzu. „Wejście do portu i sam port roił się od okrętów. Kupcy zjeżdżali się ze wszystkich stron. Był krzyk i ścisk oraz ruch wszelkiego rodzaju i hałas - przez dzień i noc tak samo było ludno”.

Platon, nawiązując do opowieści zasłyszanej przez Krytiasza, opisuje w swoim dialogu strukturę polityczną Atlantydy, która była państwem teokratycznym. Długo królowała tam mądrość, jednak jej potęga napełniła taką pychę mieszkańców wyspy, że bogowie zdecydowali się okrutnie ich ukarać. Straszliwe trzęsienia ziemi i powódź zniszczyły w jeden dzień miasta i wszystkie budowle Atlantydy, przynosząc śmierć milionom mieszkańców. Potem, pewnej nocy, ci, którzy przeżyli, pograżyli się wraz z całą wyspą w głębinach oceanu.

Krytiasz pozostał niedokończony. Śmierć zaskoczyła Platona, zanim zdążył wyjaśnić powody, które skłoniły go do tak szczegółowego opisu Atlantydy.

Greccy komentatorzy w starożytności nie zawsze uważali opis Platona za wiarygodny. Arystoteles pisał, że to wybieg autora, aby ukazać starożytne Ateny jako zwycięzcę nad Atlantami, jako miasto o idealnym ustroju. Inni twierdzili jednak, że nie można zaprzeczać słowom tak wybitnych i tak godnych szacunku mędrców jak Platon i Sokrates.

Plutarch uważał, że Atlantyda rzeczywiście istniała. Sądził jednak, że opowieść o niej zmienił i wyolbrzymił najpierw ustny przekaz trzech kolejnych pokoleń, a następnie inwencja poetycka Solona, który był nie tylko wykształconym znawcą prawa, ale także poetą i zamierzał zamienić historię Atlantydy w epicką opowieść podobną do *Iliady*.

Większość współczesnych zwolenników teorii istnienia Atlantydy, jak na przykład pułkownik A. Braghine, twierdzi, że Azory, Wyspy Kanaryjskie i Madera to resztki zatopionego kontynentu. Ich położenie odpowiada podanym przez Platona współrzędnym geograficznym. Wyspy leżą na Atlantyku, a więc za Słupami Heraklesa, czyli Cieśniną Gibraltarską. Panuje na nich łagodny, niezależnie od pór roku niezmienny klimat. Gleba na wyspach jest pochodzenia wulkanicznego, czarna i czerwona. Można tam znaleźć również białe wapienne skały, a także - jak na Atlantydzie - zimne i ciepłe źródła.

Pewien niemiecki uczyony, major K. Bileau, który przed drugą wojną światową opracował mapę dna Atlantyku w regionie Wysp Azorskich, był zdania, że Atlantyda znajduje się właśnie w tym miejscu oceanu. Ponad jego powierzchnię wystają, tworząc wyspy, najwyższe szczyty gór Atlantydy. Ta teza ma jednak przeciwników:

- Najstarsze znane cywilizacje śródziemnomorskie sięgają zaledwie 4000 lat przed Chrystusem. Jest więc niemożliwością, aby jakaś wysoko rozwinięta cywilizacja istniała pięć tysięcy lat wcześniej.

- A dlaczego nie? Przecież najnowsze wykopaliska archeologiczne wydobywają na światło dzienne zabytki z epok jeszcze bardziej odległych.

- W każdym razie jest mało prawdopodobne, aby mieszkańcy Atlantydy usiłowali zaatakować kraj tak od nich odległy jak Grecja.

- A dlaczego nie? Mieszkańcy Atlantydy zbudowali rozległe imperium kolonialne, które rozciągało się od afrykańskich wybrzeży Tunezji po Niger. Można więc sądzić, że rozciągało się ono także na zachód aż do Ameryki Środkowej i Ameryki Południowej. Zachowane legendy cywilizacji prekolumbijskich w Meksyku, Kolumbii, Paragwaju, Bra-

zylii czy w Peru są zastanawiające. Wszystkie opowiadają o wielkich „reformatorach” lub o „mądrych bóstwach o białej skórze”, przybyłych w odległych czasach ze strony, gdzie słońce wstaje, czyli ze wschodu. Wszyscy oni obiecywali, że kiedyś powrócą. A który z krajów Wschodu był na tyle cywilizowany w starożytności, by dysponować siłkami zdolnymi dotrzeć do wybrzeży Ameryki, jeśli nie Atlantyda? Sprawnie rządzona, technicznie jak na owe czasy bardzo rozwinięta, Atlantyda była w stanie dokonać pokojowego podboju jeszcze bardzo prymitywnych narodów.

Jest pewne - i zostało to już naukowo udowodnione - że żadna z wielkich legend wspólnych różnym kosmogoniom nie powstała z niczego. Niezależnie od tego, czy Atlantyda istniała czy nie, czy była to wielka wyspa czy kontynent, trudno dziś nie zgodzić się, że historycznie najstarsze cywilizacje poprzedziła inna, stosunkowo wysoko rozwinięta. Tajemnicą pozostaje jednak jej usytuowanie geograficzne. A oto kilka teorii i hipotez zawierających argumenty za i przeciw tej tezie:

- W południowej Tunezji, nad brzegami wyschniętego już dzisiaj jeziora Triton, odkryto w 1931 roku pod piaskowymi wydmami pozostałości prehistorycznego miasta, odpowiadającego opisowi Posejdonisu. Od stolicy Atlantydy różniło się tylko wielkością. Było bowiem znacznie mniejsze. Jezioro Triton, zdaniem jego odkrywców, było bardzo rozległe. Dłaczegożby więc nie miało to być morze wokół Atlantydy, o którym mówił Platon?

- To miasto nie zostało zniszczone przez kataklizm - odpowiadają zwolennicy umiejscowienia Atlantydy na oceanie. - Kiedy morze cofało się coraz bardziej, stopniowo zasypywał je piasek. Prawdopodobnie była to jedna z kolonii, powtarzająca plan miasta Posejdonisu.

Podobne odpowiedzi otrzymują ci, którzy odkryli prehistoryczne miasto Tartessos niedaleko Kadyksu na południu Hiszpanii. Nie ma tam żadnych śladów wstrząsów sejsmicznych. Miasto powoli zasypał piasek. Co najwyżej mogła to więc być jakaś kolonia, tym bardziej że miasto nawet nie znajduje się nad brzegiem morza.

Alfred Wegener, słynny badacz i meteorolog niemiecki (1880-1930), twórca teorii dryfu kontynentów, opracował inną hipotezę zagłady Atlantydy.

Teoria ta jest następująca: około 50 milionów lat temu ziemie, które wynurzały się z oceanów, tworzyły jeden blok. Australia stykała się ze

wschodnią Afryką, południowa Afryka z Ameryką Południową. Grenlandia łączyła się ze Skandynawią. Do rozdzielenia się kontynentów doszło w różnych epokach historii Ziemi. „Powstałe w ten sposób fragmenty oddalały się powoli od siebie pod wpływem siły odśrodkowej, wywołanej ruchem obrotowym Ziemi. Szybkość dryfowania zmieniała się w zależności od kontynentu. W przypadku niektórych nie była ona większa niż 3 kilometry na milion lat”.

Do oddzielenia Afryki i Ameryki Południowej doszło 30-40 milionów lat temu. Ale pierwsza szczelina między Grenlandią a Skandynawią mogła pojawić się zaledwie 150 lub 100 tysięcy lat temu. Zdaniem Wegenera wszystkie legendy o lądzie, który jakoby istniał niegdyś na Atlantyku, odnoszą się do Grenlandii.

Wielu jednak przeczy takiej teorii i twierdzi, że:

- Przyjmując, że pierwszy rozłam pomiędzy Grenlandią a Skandynawią przeraził ludzi, którzy żyli wówczas na ziemiach północnej Europy, to zjawisku temu nie towarzyszyło zapadnięcie się lądu. Powstał natomiast przesmyk morza. I nawet jeśli poszerzał się on z prędkością 1,8 metra na rok, proces ten nie mógł pozostawić w pamięci ludów zamieszkujących wówczas te okolice wspomnienia przerażającej katastrofy. Jest to więc hipoteza, którą należy odrzucić.

- Atlantyda nigdy nie była wyspą na Atlantyku, ale wyspą na Morzu Śródziemnym.

Taką właśnie zaskakującą tezę ogłosił Michał, książę Grecji, w ogniu często burzliwej dyskusji zwolenników istnienia Atlantydy i jej przeciwników. Swoją opinię opierał na twierdzeniach greckiego sejsmologa Galanopoulou:

- Dna oceanów istnieją w swojej dzisiejszej formie od czasów o wiele wcześniejszych niż zniknięcie Atlantydy. Nie ma tam żadnych śladów zatonięcia kontynentu w czasach wskazanych przez Platona. Natomiast inaczej było na Morzu Śródziemnym. Około 1500 lat przed Chrystusem zdarzyła się gigantyczna erupcja wulkaniczna, podczas której jedna z wysp Cykladów, Thira, inaczej Santoryn, została częściowo zatopiona. Katastrofie tej towarzyszyła seria wstrząsów sejsmicznych. Gigantyczne fale zalały archipeląg grecki, wybrzeża Peloponezu, wybrzeża Palestyny, sąsiednie wyspy Azji Mniejszej, gdzie w legendach zachowało się wspomnienie tych wydarzeń, a w końcu Kretę.

- Atlantyda więc to była Thira?

- Nie, to była Kreta - twierdzi profesor Galanopoulos, a wraz z nim Michał, książę Grecji.

- Ale przecież Kreta nie zniknęła w głębinach morskich!

- To prawda, ale z nieznanых przyczyn - i w tym względzie wszyscy archeolodzy zgadzają się ze sobą - między rokiem 1500 a 1400 przed Chrystusem wszystkie pałace kretańskie, poza pałacem w stolicy, Knossos, zostały zniszczone i opuszczone przez ich mieszkańców. Niezliczone rzesze turystów, którzy odwiedzają dzisiaj Kretę, mogą przeczytać w przewodnikach, że na początku XX wieku pewien Anglik, niejaki Arthur Evans, rozpoczął na Krecie poszukiwania archeologiczne, które go rozślawiły. Odkrył wówczas ślady niezwykle wyrafinowanej cywilizacji - pałace z tarasami na trzech piętrach, galerie z kolumnadą, wille ozdobione zadziwiająco żywymi freskami oraz fragmenty eleganckich statuetek i waz o wyszukanych formach. Były to świadectwa sztuki sprzed 4000 lat, która z nieznanego powodu całkowicie zniknęła. Poszukiwania przeprowadzone na wyspie Thira wskazują, że była ona kolonią kretańską równie zasobną jak metropolia.

- Trzeba jednak pamiętać - mówią przeciwnicy tej teorii - że cywilizacja kretańska, której promieniowanie rozciągało się na cały basen Morza Śródziemnego, nie była niczym innym jak cywilizacją Atlantydy, chociaż data katastrofy, która dotknęła Kretę, jest w dziwny sposób bliższa naszym czasom niż data podana przez Platona.

Michał, książę Grecji, odpowiada na to:

- Trzeba bardzo ostrożnie podchodzić do dat podawanych przez starożytnych. Nie można na przykład dawać wiary określeniom czasu podawanym w *Biblii*.

Z pewnością przyjęcie hipotezy, że Kreta jest pozostałością Atlantydy, rozjaśnia wiele niezrozumiałych elementów w tekście Platona. Przede wszystkim wyjaśnia, jakim sposobem wojska ateńskie zostały wchłonięte przez ziemię w tym samym czasie, kiedy doszło do zalania Atlantydy przez morze. Wstrząs sejsmiczny, który niszczył wyspę, odsłonił Azory i Wyspy Kanaryjskie, dosięgnął prawdopodobnie również Aten, a wcześniej zachodniej Afryki i Hiszpanii. Dał się odczuć także w śródziemnomorskich regionach Francji, we Włoszech i w północnej Afryce. Taki kataklizm zmienił mapę całego globu. I do dziś jeszcze widzimy jego ślady.

Aby zwycięzcy i zwyciężeni zniknęli w tym samym czasie z powierzchni ziemi, oba kraje nie mogły być zbyt od siebie oddalone.

Grecki książę Michał długo analizował różne mity i legendy, a także pisma historyków starożytnej Grecji. Odkrył pomiędzy Atlantydą Platona a cywilizacją kretańską, nazywaną „minojską”, wiele zadziwiających zbieżności dotyczących religii, ale i żeglugi, handlu oraz metod kolonizacji. Zajęcia, jakim oddawali się mieszkańcy Posejdonisu, stolicy Atlantydy, odpowiadają zajęciom mieszkańców wschodniej części basenu Morza Śródziemnego, gdzie przez długi czas znajdowało się centrum znanego świata.

Nawiązując do słów kapłana z Sais, z jakimi zwraca się on do Solona, książę Michał przypomina, że duchowny nie umiejscawiał wcale tajemniczej wyspy na Atlantyku, ale na „Morzu Totalnym” - „morzu prawdziwym”.

- Dla mieszkańców Egiptu w czasach Solona „Morzem Totalnym” mogło być tylko Morze Śródziemne, kiedy oddalali się od brzegów lub basenów dzielących poszczególne znane wyspy. W Egipcie nic nie wiadano o istnieniu Oceanu Atlantyckiego.

Choć wkład księcia Michała w poszukiwanie Atlantydy jest znaczący, w tym miejscu wahamy się, czy dalej podążać wskazaną przez niego drogą. W rzeczywistości Fenicjanie, naród żeglarzy, których cywilizacja sięga 3000 lat przed Chrystusem, w poszukiwaniu muszli rozkolca *Murex*, dających purpurowy barwnik, pokonali Cieśninę Gibraltarską na długo przed epoką Solona. Wzdłuż północno-zachodniego wybrzeża Afryki znaleziono szczątki wyrobów ceramicznych z fenickimi napisami, wskazujące, że Fenicjanie przez dłuższy czas zajmowali ten region. Fenicja została podbita przez Egipt w II tysiącleciu przed naszą erą. Jakim sposobem więc członkowie wyższych kast w Egipcie, kapłani, mędrcy i pamiętnikarze współcześni fenickim żeglarzom mogliby nie wiedzieć o istnieniu Oceanu Atlantyckiego? Dla nich „Morzem Totalnym” mógł być tylko ten ocean.

Do dziś nie znamy pochodzenia gigantycznych konstrukcji istniejących w Maroku. Na bezludnej plaży niedaleko Asfi odkryto tworzące z ładem kątem prostym molo z tysięcy ogromnych bloków. Kto je zbudował? Fenicjanie? Mieszkańcy Atlantydy, kiedy kolonizowali wybrzeża Afryki? A dla czegożby sama Atlantyda nie miała znajdować się właśnie

tutaj? Przecież zaraz nad ujściem okresowej rzeki (*wadi*) niedaleko Asfi znajdują się, na pewnej wysokości, ruiny dużego miasta, którego mury obronne zostały zbudowane także z ogromnych bloków.

Świątynie i kolumny wzniesione przez Rzymian na tych ruinach, w miejscu nazwanym Lixos, wydają się nieproporcjonalnie małe w porównaniu z ogromem fundamentów, na których się opierają. Miasto cyklopów? Port zwrócony w kierunku oceanu? Czy to stąd właśnie mieszkańcy Atlantydy wyruszyli w kierunku Ameryki? A może sama Atlantyda znajdowała się niedaleko brzegów amerykańskich?

W sierpniu 1968 roku pilot amerykańskiego samolotu transportowego Robert Bush, przelatując nad archipelagiem Bahamy, znalazł się niedaleko wyspy Andros. Nagle zauważył pod niezbyt głęboką w tym miejscu wodą jakby prostokąt o dobrze widocznych krawędziach, który odrysowywał się cieniem na tle zielonkawych glonów. Zrobił fotografię. Zainteresowani tym zdjęciem nurkowie i geolodzy udali się na miejsce. Odkryli fundamenty budynku o rozmiarach 20 na 50 metrów, który mógł być świątynią.

Dimitri Rebikoff, założyciel instytutu badań podmorskich, był wówczas niedaleko, w pobliżu wysepek Bimini. Popłynął tam, ponieważ jeden z poławiaczy langust twierdził, że właśnie koło Bimini są zatopione wielkie ruiny. Dimitri Rebikoff pospieszył więc na Bimini ze swoją ekipą płetwonurków i znakomitą aparaturą do poszukiwań podmorskich. Najnowocześniejszym z urządzeń, jakimi dysponował, była torpeda Pegase, rodzaj podmorskiego samolotu, wyposażonego w automatyczne kamery.

Poławiacz langust nie kłamał. Na głębokości 6 metrów ciągnął się na długości 600 metrów znakomicie zachowany mur, utworzony z ogromnych bloków, których boki miały nawet 5 metrów długości. Na jednym z krańców mur tworzy kąt prosty, niejako ograniczając pewną powierzchnię. Wewnątrz trzy równoległe w stosunku do siebie ściany łączą się prostopadłe z głównym 600-metrowym murem. To z pewnością jest port z nabrzeżem i równoległym molo. Zalany wodą czeka na statki, które już nigdy tu nie przyplyną. Dlaczegożby nie miał czekać na liczne i wielkie okręty Posejdonisu?

- A dlaczego taki mur nie mógłby zostać uformowany w sposób naturalny? - pytali sceptycy.

- Przede wszystkim dlatego, odpowiedział Rebikoff, że analizy

chemiczne wykazały, iż mur jest zrobiony z bardzo twardej odmiany wapienia, która w stanie naturalnym nie występuje na Bimini. A także i przede wszystkim dlatego, że wał biegnie w absolutnie prostej linii.

W styczniu 1972 roku Rebikoff przedstawił w telewizji film, ukazujący podmorskie bloki u wybrzeży Bimini. Lina ciesielska rozciągnięta przez płetwonurków wzdłuż muru ukazuje ułożenie kamieni w prostej linii. Żadna formacja naturalna nie byłaby tak doskonała. Jest pewne, że mur ten został zrobiony rękami człowieka. Dowodzi tego również fakt, że poszczególne bloki nie spoczywają bezpośrednio na ziemi, ale każdy z nich opiera się o cztery czworokątne filary. Dokąd sięgają te filary i w jakiej ziemi się zagłębiają? To bardzo trudno wyjaśnić, bowiem w miarę usuwania piasku podczas kopania morze nanosi go na nowo.

Ile lat mają te kamienie? Datowanie izotopem węgla ^{14}C i porównanie z lasem namorzynowym, zatopionym niedaleko Bimini i zamienionym w torfowisko wykazuje 8000 do 10 000 lat.

Port ten nie został zalany w następstwie kataklizmu. Ustawienie kamieni w jednej linii zostałyby naruszone, a poszczególne wyrwane bloki zmieniłyby swoje położenie. Jak więc wyjaśnić to, że mur został zalany przez morze? Najbardziej prawdopodobną przyczyną wydaje się podniesienie poziomu Oceanu Atlantyckiego na skutek topnienia lodu po ostatnim okresie zlodowaceń. W tym czasie ogromna pływająca po morzu ławica gór lodowych grodziła ocean od Skandynawii po Kanadę. Kiedy ten gigantyczny wał lodowy stopił się, płytę Bahamów zaczęła stopniowo zalewać woda. Na powierzchni znalazły się tylko dzisiejsze wyspy i wysepki.

Kto zbudował tajemniczy mur na Bimini? Ludzie przybyli z jakiejś wyspy, o których nie wiemy nic, poza jej bez wątpienia poetyckim opisem? Czy też ludzie przybyli z basenu Morza Śródziemnego, kolebki cywilizacji, której dobrze widoczne ruiny z odległych epok wciąż jeszcze odkrywamy? Dlaczego ci, którzy cywilizowali ludy tubylcze Ameryki, owi biali brodaci ludzie, Mądrzy Bogowie, o których opowiadają wszystkie legendy prekolumbijskie, nie mieli pochodzić ze Starego Kontynentu? Nigdy nie znaleziono żadnego przedstawienia wielkich statków, które według Platona zaludniały port w Posejdonisie. Ale starożytne cywilizacje pozostawiły po sobie wizerunki różnych rodzajów statków. Czy

znajdowały się wśród nich takie, które były zdolne przeciwstawić się falom oceanu? Być może.

Pewnego kwietniowego popołudnia 1968 roku jasnowłosy mężczyzna stoi w palącym słońcu na piasku egipskiej pustyni. Za nim znajdują się wielkie piramidy. Przed nim leży w niewielkim zagłębieniu rodzaj arki Noego, zrobionej jednak nie z drewna, lecz ze złotych wiązek trzciny. Trzech czarnych robotników, siedzących na tej dziwnej łodzi, spleta ze sobą łodygi papirusu, pomagając sobie w tym zębami i nogami. Inni Egipcjanie podają im wciąż nowe witki. Biały człowiek uważnie ogląda fotografie fresków. Wszystkie zdjęcia zrobione zostały w grobach faraonów - w piramidach i grobowcach Doliny Królów. Wszystkie przedstawiają łódź z papirusu, w której majestatycznie spoczywa faraon, Król Bogów, w towarzystwie znacznie mniejszych od siebie postaci, najwyraźniej usługujących mu, łowiących ryby lub czuwających z bronią, na przodzie lub z tyłu statku. Oba krańce łodzi są podniesione w półksiężyc ku niebu.

Mężczyzna nadzorujący budowę łodzi na wzór modelu mającego ponad 4000 lat, którego od dawna już się nie powieliła i którym nikt już nie potrafi się posługiwać, nazywa się Thor Heyerdahl. Dla tego człowieka nie ma rzeczy niemożliwych. Pozornie bezsensowne przedsięwzięcie uczyniło go sławnym kilka lat wcześniej. Była to wyprawa na tratwie „Kon-Tiki”, zrobionej z pni drzewa balsa. Thor Heyerdahl przebył na tratwie 8000 kilometrów Pacyfiku, z Peru do Polinezji. Jego celem było wykazanie, że w czasach prehistorycznych ludzie, wykorzystując prądy morskie, wypływali z zachodnich wybrzeży Ameryki i docierali aż do wysp Polinezji.

W 1968 roku Thor Heyerdahl był oświecony kolejną pasją - przebyciem Oceanu Atlantyckiego na łodzi z papirusu. Takiej, jakiej budowali Egipcjanie jeszcze przed nastaniem wielkich dynastii Starego Państwa w III tysiącleciu przed Chrystusem. Thor Heyerdahl miał przeczucie, że łodzi nie budowano tylko po to, by żeglować wzdłuż Nilu. Były one także zdolne wypłynąć na otwarte morze. Jest jednak tylko jeden sposób, by zmienić to przeczucie w pewność. Trzeba podjąć próbę dokonania tego samego na pokładzie takiej samej łodzi. I to właśnie jest najtrudniejsze.

U kwaciarzy i hodowców można znaleźć różne mniejsze odmiany papirusu, ale wielki papirus prawie nigdzie nie jest już uprawiany.

A w każdym razie nie ma go już w Egipcie. Thor Heyerdahl musi więc sprowadzić swój papirus z Etiopii - dziesięć ton. Najpierw trzeba pokonać trudności materialne i dyplomatyczne (w Afryce wszystko idzie bardzo powoli). Nad brzegiem jeziora Czad Heyerdahl odnalazł Murzynów wyrabiających jeszcze małe łodzie papirusowe. Technologia nie jest zatem całkowicie zapomniana. Wybrał trzech robotników. Kiedy stawili się do pracy, natychmiast spytali:

- Gdzie jezioro?

- Jakie jezioro?

- Jezioro, w którym można namoczyć witki.

- Ale przecież powiedzieliście mi, że trzeba wysuszyć witki, kiedy się je utnie. Tak robiliście w Etiopii.

- Tak, trzeba je wysuszyć, żeby były mocne. Aby je zagiąć, musimy jednak na nowo je namoczyć. Inaczej będą się łamały jak suche gałęzie.

Trzeba było zbudować basen z cegieł i cementu oraz napęlić go wodą. Ale nie z Nilu, gdzie są wylwane wszystkie ścieki, lecz wodą pitną, przywiezioną na miejsce starymi beczkami po benzynie.

Kiedy wiązki papirusu namokły w wodzie, Murzyni splatali ze sobą długie na mniej więcej trzy metry witki w piętnastometrowe walce.

Kadłub łodzi został zrobiony z wielu takich walców, ściśle związanych ze sobą. Niektóre były zawinięte na końcach, tworząc przód i tył łodzi. Łódź miała 14 metrów długości i 5 metrów szerokości. Została wyposażona w maszt, w kabinę mieszkalną (4 x 2,8 m), a z tyłu w platformę dla sternika. Załoga miała się składać z Thora Heyerdahla oraz sześciu ludzi różnych narodowości.

Kiedy ukończono budowę, przewieziono łódź aż do Tangeru. Heyerdahl zdecydował się wyruszyć z Asfi na atlantyckim wybrzeżu Maroka.

- Wybrałem ten port z dwóch powodów. Z racji bliskości Lixos oraz dlatego, że wyruszając z Asfi, będę mógł wykorzystać Prąd Kana ryjski, który doprowadzi mnie aż do Antyli.

Już wcześniej mówiliśmy o gigantycznych ruinach i porcie w Lixos.

- Dlaczego łódź z papirusu? - pytano z zaciekawieniem. - Dla czego nie tratwa z drewna balsa jak „Kon-Tiki”?

Heyerdahl od nowa przedstawiał swoją teorię.

- Odkryłem w Meksyku i w Ameryce Południowej rodzaj łodzi tak samo dobrze znanych Inkom jak tratwy z drewna balsa. Do dziś takich łodzi z trzciny używają Indianie znad jeziora Titicaca. Podobne łodzie są bardzo często przedstawiane na starej ceramice Inków, współczesnej piramidom, odkrytym na północy Peru. Zwiedzając Egipt jako turysta, kiedy odkryłem namalowane na ścianach grobowców w Dolinie Królów i w wielkich piramidach łodzie, zastanowiło mnie, że są one bardzo podobne do tych w Peru. Tak samo jak tamte są zrobione z papirusu i jak tamte podniesione z przodu i z tyłu. Od razu pomyślałem, że te dwie cywilizacje musiały kontaktować się ze sobą. I odkryłem więcej jeszcze zdumiewających zbiegów okoliczności. Przede wszystkim same piramidy...

Odkryte w Peru czy w Meksyku piramidy to piramidy schodkowe, bez ostrych krawędzi jak piramidy z Gizie. Ale prawdą jest, że najstarsza piramida egipska, w Sakkarze, to piramida schodkowa. Wszystkie bliskowschodnie cywilizacje wznosiły piramidy schodkowe.

Heyerdahl spotykał się także z przeciwnikami tej teorii:

- Piramidy w Egipcie to grobowce, a w Ameryce to świątynie, na których szczycie czci się słońce.

To zastrzeżenie przestało być rozstrzygające w 1952 roku, kiedy wewnątrz piramidy w Palenque w Meksyku odkryto grobowiec podobny do grobowca egipskiego króla. Mumia zmarłego, którą tam znaleziono, nosiła diadem i maskę. Nie ze złota jednak, lecz z jaspisu, ale to była jedyna różnica.

- Nabrałem więc całkowitego przekonania, że pomiędzy mieszkańcami starożytnego Egiptu, Mezopotamii czy Fenicjanami a ludami kontynentu amerykańskiego istniały niegdyś bardzo ściśle kontakty.

Przetransportowana przez ziemie Tangeru do portu Łódź, ciągnięta na wózku ulicami Asfi, wzbudziła wielkie zaciekawienie. Ochrzczona w obecności zgromadzonych licznie tłumów kozim mlekiem, będącym starym marokańskim symbolem gościnności, otrzymała imię „Ra”, w hołdzie dla boga Słońca, niegdyś czczonego po obu stronach Atlantyku przez ludy korzystające z podobnych łodzi.

„Ra”, zbudowana dokładnie według starożytnych wzorów egipskich, była asymetryczna. Ale po wodzie pływała wspaniale i była bardzo stabilna. Przez osiem dni stała w porcie dla załadowania zapasów i sprawdzenia, czy trzcina, z której była zrobiona, nie nasiąka wodą. Jeszcze

większy niż jej przybyciu tłum towarzyszył 25 maja podniesieniu kotwicy. „Ra” została odholowana z portu i załoga postawiła wielki ciemnoczerwony żagiel ozdobiony rdzawym słońcem. Wiatr spychał łódź nie na otwarte morze, ale w kierunku skalistego brzegu. Trzeba było manewrować, i to szybko! Nikt na pokładzie ani na lądzie nie wiedział, jak będzie funkcjonował ster, zrobiony według rysunków sprzed 4000 lat.

Dwa wiosła długości 8 metrów z dużymi piórami były przymocowane wzdłuż burty z jednej i drugiej strony w tyle kadłuba. Nie mogły jednak poruszać się na boki, ale tylko wokół osi. Do każdej rękojeści był przywiązany pręt umożliwiający obrót wiosła. Z kolei oba te pręty połączono między sobą jeszcze jednym prętem, prostopadłym do osi łodzi. Poruszając tym prostopadłym prętem w prawo lub w lewo, można było bez wysiłku zmienić położenie obu wioseł równocześnie. Ten przemyślny system funkcjonował doskonale. Jedynym mankamentem było to, że pióra wioseł pękały, ponieważ zrobiono je z nie dość mocnego drewna.

„Ra” świetnie utrzymywała się nawet na niespokojnym morzu. Łódź trzeszczała i skrzypiała, smagana wiatrem i zalewana falami, wydając niczego nieprzypominające dźwięki. Wznosiła się na grzbiet każdej gigantycznej fali, a potem zapadała się i znów wznosiła do góry. Żeglarze przyzwyczaili się w końcu do tego niespokojnego rytmu.

Wszyscy znawcy papirusu przepowiadali, że długi pobyt w wodzie doprowadzi do przegnicia łodzi:

- Dookoła jeziora Czad, jak wokół Titicaca, tubylcy zawsze po podróży wyciągają łodzie na brzeg, aby wyschły.

Piętnaście dni po wodowaniu, czyli osiem dni od wypłynięcia z portu, łodzy papirusu nie miały żadnych śladów przegnicia. Ani jedna witka nie oderwała się od kadłuba, a wszystkie wydawały się bardziej wytrzymałe i mniej lamliwe niż na początku.

„Ra” płynęła ze średnią prędkością 2,5 węzła, czyli około 100 kilometrów na dobę. Po dwóch tygodniach zauważono, że tył łodzi obniżył się nieznacznie. Było to spowodowane zbierającą się w tylnej części wodą. Na próżno ją wylewano, a cały ładunek przeniesiono do przodu. Nic nie pomagało. Thor Heyerdahl wreszcie zrozumiał, że trzeba było, jak pokazywały rysunki egipskie, przywiązać wysoką zakrzywioną rufę solidną konopną liną do mostka. Konstruktorzy znad Czadu, uważając, że to niepotrzebne, tak jednak nie zrobili.

Linę zawiązano, ale po trzech tygodniach morskiej podróży było już za późno. Tył łodzi był coraz cięższy, spowalniając rejs, a co gorsza - powodując, że łódź płynęła zygzakiem.

8 lipca gigantyczne fale zalały już pozbawioną stabilności z powodu ciężkiej rufy „Ra”. Konopne sznury, które utrzymywały na miejscu wielkie zwoje papirusu, zerwały się i statek rozłupał się na całej swojej długości wzdłuż prawej burty. Z ogromnym wysiłkiem jeden z budowniczych łodzi o imieniu Abdullah i pletwonurek Georges z Egiptu zreperowali uszkodzenie. Jednak trwająca cztery dni burza dopełniła dzieła zniszczenia. Łódź przechylała się niebezpiecznie na prawą burtę, maszt chwiał się, a kabinę mieszkalną zalewały fale.

Mimo wszystko jednak to, co pozostało z „Ra”, utrzymywało się nadal na powierzchni morza. Wciąż postawiony żagiel był napięty do granic wytrzymałości. Należało go jednak zwinąć, kiedy wiatr jeszcze się nasilił. Wreszcie trzeba było w ogóle obciąć maszt.

Mały spacerowy jacht „Shanandoah”, udający się na Martynikę, by zabrać stamtąd operatora filmującego przybycie papirusowej łodzi na Bermudy, przyplłynął na spotkanie „Ra”. Mimo sprzeciwu kilku członków załogi, którzy chcieli kontynuować żeglugę - „Jesteśmy tu jak na boi, prąd morski doprowadzi nas w końcu do jednej z wysp archipelagu Antyle” - Thor Heyerdahl postanowił zejść ze swojej trzcinowej łodzi i przenieść się na pokład „Shanandoah”. Podczas następnej burzy człowiek mógł w każdej chwili zostać zmieciony z pokładu tracącej równowagę „Ra”.

Zamierzony cel został praktycznie osiągnięty. „Ra” płynęła przez osiem tygodni wśród silnych burz, pokonała 5000 kilometrów, a jej załoga była cała i zdrowa. Thor Heyerdahl udowodnił więc bez żadnych wątpliwości, że podobne łodzie mogą pływać po otwartym morzu. Żle zrobiona przez konstruktorów znad jeziora Czad rufa była wystarczającym usprawiedliwieniem trudności dwóch ostatnich tygodni.

18 lipca siedmiu marynarzy z „Ra” pożegnało się z pokładu „Shanandoah” z łodzią. Kilka miesięcy później, bogatsi w doświadczenia nabyte podczas pierwszej wyprawy, ci sami marynarze opuścili Asfi na nowej papirusowej łodzi - „Ra II”. Tym razem rufa została przywiązana do mostka konopną liną. Pozwoliło to łodzi sprężynować na fali. Wałki z trzciny, aby uniknąć ich rozluźnienia się, zostały powiązane ze sobą za pomocą jednej liny długiej na kilkaset metrów. Łódź była stabilna i mimo kilku silnych burz przybyła do Bridgetown, stolicy Barbadosu,

po 57 dniach żeglugi, pokonując trasę 3270 mil, czyli około 6100 kilometrów. Tym razem Thor Heyerdahl udowodnił bezspornie, że łódź z papirusu może przepłynąć Atlantyk.

Czy kiedyś uda się udowodnić, że tego rodzaju łodzie rzeczywiście przepływały ocean w czasach prehistorycznych? Przez ostatnie pięćdziesiąt lat badania archeologiczne i badania dna morskiego postępują tak szybko, że nie da się z góry odpowiedzieć przecząco na takie pytanie. Nie wiadomo, czy pewnego dnia w szkołach średnich i na uniwersytetach nie będziemy uczyli się o starożytnej i fascynującej „cywilizacji atlantyckiej”, tak jak dzisiaj uczymy się o cywilizacji egipskiej.

2 Smoki z zimnego

morza

W 600 roku przed Chrystusem faraon Necho II, który właśnie zakończył kopanie kanału łączącego Nil z Morzem Czerwonym, czyli przedsięwzięcie równie wielkie jak Kanał Sueski, nakazuje „ludziom z Fenicji” wyruszyć na Morze Czerwone i wrócić do Egiptu, przepływając obok Słupów Heraklesa - przez Cieśninę Gibraltarską. Czy Necho II wie, że chcąc pokonać tę drogę, trzeba okrążyć cały kontynent? Z pewnością. A czy zdaje sobie sprawę, jak rozległy jest to kontynent? Z pewnością nie.

Żeglarze fenicyjcy odbijają od brzegu, by powrócić trzy lata później, po wypełnieniu zadania. Tak przynajmniej pisze Herodot, który odwiedził Egipt półtora wieku później. Informacje, które przekazał nam na temat tej nadzwyczajnej podróży, są równocześnie skąpe, dokładne i zadziwiające. Jesienią fenicyjcy żeglarze przybijali do brzegu, siali zboże i przez zimę czekali na zbiory. Dopiero potem, z wiosną, znów wyruszyli w morze. Właśnie dlatego podróż trwała tak długo. Od ponad 2400 lat badacze dyskutują na temat owej podróży. Zdumiewające jest, że pisarze starożytni nie dawali wiary tym opowieściom, podczas gdy współcześni uważają je za całkiem prawdopodobne.

W 470 roku przed Chrystusem Kserkses, król Persów, wysłuchał historii jednego z członków swojej rodziny o imieniu Sataspes.

- Wyruszając z Aleksandrii sześć miesięcy temu, minąłem Słupy

Heraklesa i płynąłem wzdłuż wybrzeża Libii* w kierunku południowym. Zobaczyłem kraj zamieszkały przez ludzi niewielkiego wzrostu, których stroje były zrobione z liści palmowych. Za każdym razem, kiedy przybliżaliśmy do brzegu, uciekali w głąb lądu. Wchodziliśmy wówczas do opustoszałej wioski, nie wyrządzając tam jednak żadnej szkody i zabierając ze sobą tylko jedzenie. Dalej już jednak mój statek nie mógł płynąć.

Kserkses wie, że Sataspes wyruszył w podróż „za karę za wyrządzoną pewnej księżniczce zniewagę”. Myśli więc, że jest to osoba podejrzana, którą trzeba starannie przesłuchać, uciekając się do pomocy magów i astrologów. Być może przestraszony Sataspes odpowiada źle, zaprzecza sam sobie. Kserkses zwraca się wtedy do dowódcy straży:

- Zabierzcie go i nabijcie na pał!

Około 480 roku przed naszą erą pewien żeglarz kartagiński o imieniu Hannon zredagował w języku punickim opis właśnie odbytej podróży. Tekst ten, wyryty w kamieniu, znajduje się w świątyni Baala. Znamy go w przekładzie greckim, a następnie łacińskim, zatytułowanym *Periplus Libyes (Opłynięcie Libii)*. Jest to zdumiewająca relacja, gdzie w precyzyjnie podane szczegóły, przekonujące i możliwe do zweryfikowania, są wplecione niejasności, poważne luki i oczywiste kłamstwa. Najbardziej rzuca się jednak w oczy fakt, że Hannon, jak wielu innych starożytnych żeglarzy, chciał zatrzeć za sobą ślady, by konkurenci nie mogli popłynąć tą samą drogą. Możemy być pewni, że dopłynął do Kamerunu. W ten sposób zbliżyliśmy się do prawdziwie historycznego wydarzenia.

W 315 roku przed Chrystusem Pyteasz, żeglarz i geograf grecki urodzony w Marsylii, powraca z podróży, która zaprowadziła go na Atlantyk i którą opisał w traktacie *O oceanie*. Dzieło to nie zachowało się do naszych czasów, ale geografowie i historycy starożytności wystarczająco dużo o nim pisali, by można było mniej więcej zrekonstruować szlak Pyteasza: Marsylia, Barcelona, Kadyks, Lizbona, La Coruña, Oue-ssant, Lands End, wyspa Wight, Wyspy Szetlandzkie, a w końcu Thule, gdzie Pyteasz dotarł po sześciu dniach nieprzerwanej żeglugi. Legenda „tajemniczej Thule” przetrwała wieki. Prawie na pewno wiemy dzisiaj, że to Islandia. Gaston Broche, któremu zawdzięczamy najbardziej szczegółowe opracowanie historii tej wyprawy, obalił wszystkie argumenty

* Starożytne ludy, w tym Grecy, nazywały Libią Afrykę (przyp. red.).

wysuwane od czasów starożytnych przeciwko Islandii*. Porównania z opisami w *O oceanie* są przekonujące.

Po powrocie do Kornwalii Pyteasz poświęcił się odkrywaniu wybrzeży północnej Europy. Wydaje się prawdopodobne, że wpłynął na wody Bałtyku i być może dotarł do ujścia Wisły. Spostrzeżenia wyznającego naukową dyscyplinę podróżnika przyczyniły się znacznie do postępu geografii astronomicznej. Szkoda że nie znamy więcej szczegółów dotyczących jego podróży! I przede wszystkim na pokładzie jakiego statku?! Gaston Broche sądzi, że wypłynął on w morze na dwóch trierach (greckich galerach długości ok. 40 m z wiosłami na trzech poziomach). Jest to prawdopodobne, ale nie pewne. Niedostatek szczegółów nie pozwala opisać tej podróży tak, aby przybliżyć nam przygody odważnych starożytnych żeglarzy, stawiających czoło niebezpieczeństwom oceanu.

Wszystko zmieni się jednak wraz z pojawieniem się na oceanie wikingów, odtąd już zawsze zaliczanych do najodważniejszych żeglarzy. Szczęśliwy zbieg okoliczności sprawił, że łodzie wikingów znamy nie tylko z rysunków. Mamy ich fotografie, ale możemy też, jeśli chcemy, zobaczyć je i dotknąć.

Okolo roku tysięcznego prawie każdego lata do brzegów zachodniej Europy przyływały długie łodzie o dziwnie zwieńczonych dziobach. Schodzili z nich na ląd okrutni i niewyciężeni wojownicy. Mieszkańcy wybrzeży, widząc przybyszów z północy, nazywali ich Normanami - „Ludźmi Północy”. Sami obcy nazywali siebie wikingami. Według niektórych językoznawców słowo *vikinga* pochodzi od staronordyckiego słowa *vikja*, które znaczy tyle co lawirować, pływać zakosami lub hal-sować; według innych od słowa *vik*, co oznacza „zatokę”. W każdym razie jest ono związane z morzem.

Znajdująca się na północy Europy tarcza bałtycka to ogromna granitowa tarcza, niegdyś spłaszczona pod ciężarem rozległego lądolodu, która podnosiła się w miarę topnienia lodu. Lodowce i słona woda, na

* Wzmiankowany przez autora Gaston Broche, twierdzący, że „tajemniczą Thule” jest Islandia, należy tylko do licznego grona polemistów w tej dziedzinie. Wśród wielu sporów o identyfikację Thule uczeni wymieniają także Norwegię, Szetlandy, a nawet Grenlandię. Współcześnie uważa się na ogół, że krainą Thule, do której dotarł na północy Pyteasz, była najprawdopodobniej Norwegia (przyp. red.).

zmianę, przyczyniły się do wyżłobienia głębokich szczelin przecinających całą płytę. W ten sposób powstały rozległe doliny, później zalane przez morze, które wikingowie nazwali fiordami.

Niektóre fiordy, jak Trondheimsfjorden, to prawdziwe wewnętrzne morza. Inne, jak Ofotfjorden, wrzynają się w głąb lądu na podobieństwo rozlewiska potężnej rzeki lub na długość nawet 150 kilometrów. U stóp lodowców głębokość fiordów sięga 1000 metrów, ale zmniejsza się w kierunku otwartego morza, gdzie skalne progi łamią rozpęd fal. Nad fiordami wznoszą się strome urwiska wysokości nawet 500 metrów, które chronią od silnych wiatrów. Te naturalne baseny ze spokojną wodą od zawsze sprzyjały rozwojowi prymitywnej żeglugi.

Wiele przyczyn pchnęło wikingów na pełne morze. Wyruszali w pogoni za wielorybami, z powodu ciasnoty na własnym terytorium, przeludnionym w następstwie przyjętej w ich społeczności poligamii, z powodu pogarszania się klimatu i coraz mniej obfitych plonów lub wskutek obowiązującego prawa pierworództwa, które praktycznie zmuszało młodsze rodzeństwo do wyjazdu, a wreszcie dlatego, że norwescy królowie wydali prawo skazujące na banicję za wszystkie krwawe zbrodnie. Wśród ludzi niegardzących przemocą i nieobawiających się niczego przypadków takich było niemało.

W lecie 1903 roku pewien norweski chłop ze wsi Oseberg kopał ziemię nad Oslofjorden. Miał nadzieję, że znajdzie skarb. Udało mu się wydobyć na światło dzienne tylko kilka wspaniale obrobionych kawałków drewna. Archeolodzy, dowiedziawszy się o znalezisku, rozpoczęli poszukiwania. Mały pagórek skrywał wielką żalobną łódź, przygniecioną ciężarem ziemi, ale praktycznie nienaruszoną w swojej konstrukcji. Rozebrany na części statek został przetransportowany do Oslo, gdzie go cierpliwie zrekonstruowano.

Jest to jeden ze statków, które wikingowie nazywali *drakkar*, czyli smok. Monstrualne postacie ozdabiające zakrzywione końce łodzi nadawały jej wygląd węża morskiego. Postacie te miały według wierzeń moc uspokajania burzy. Miały także wzbudzić przerażenie wrogów. Okręt z Oseberg powstał w końcu IX wieku, w pełnym rozkwicie epoki wikingów. Pogrzebano w nim ciało królowej Asa, matki pierwszego władcy kraju.

Jak na czasy, kiedy go zbudowano, rozmiary statku były doprawdy

imponujące. Elegancko wygięty na końcach kadłub miał 21,5 metra długości oraz 5,5 metra w najszerszym miejscu. Zanurzał się na głębokość około 30 centymetrów, co pozwalało mu pływać po niezbyt głębokiej wodzie. W utrzymaniu stateczności pomagał lekko wystający kil. Trzeba też podkreślić, choć większość osób opisujących łódź pomija tę zasadniczą cechę, że rozszerzające się burty nadawały jej wyjątkową stabilność. Im bowiem statek bardziej się rozszerza, tym trudniej mu się wywrócić. Budowniczy statków muszą oczywiście szukać kompromisowego rozwiązania między tą zaletą a innymi cechami statku - zwrotnością, ochroną przed naporem fal morskich itd.

Trochę wcześniej w Gokstad znaleziono inny *drakkar*, a później jeszcze inne podobne łodzie wydobyto na światło dzienne. Wszystkie miały poszycie kadłuba zrobione z elastycznych listewek, nałożonych na siebie jak dachówki od kila w górę burty. Dębowe wręgi solidnie trzymały całość. Listewki kadłuba były przymocowane wzajemnie do siebie oraz do kilu gwoździami z brązu w taki sposób, że mogły elastycznie sprężynować na falach, nie rozdzielając się. Taki miękki kadłub był doskonale przystosowany do długiej fali na Atlantyku.

Zamiast pokładu na wręgach kładziono podłogę grubości od 2 do 3 centymetrów, wyciętą z sosnowego drewna. Dzięki temu łatwiej było utrzymać rozszerzenie burt. Centralna część podłogi była ruchoma, co pozwalało wylewać wodę, gromadzącą się na dnie łodzi. Pośrodku okrętu masywny pień w kształcie ryby podtrzymywał pojedynczy maszt, który dzięki odpowiedniemu wyłobieniu można było w czasie burzy położyć do tyłu.

O użyciu żagli na *drakkarach* świadczą ryciny skalne, znalezione na ścianach niektórych fiordów. Ilustruje je również tkanina z Bayeux. Wikingowie niekiedy pływali pod żaglami, a czasem wiosłowali. Każdy *drakkar* miał około trzydziestu wiosel różnej długości. Nie leżały one na poręczy nadburcia albo oparte na dulkach, ale przekładano je od wewnątrz przez specjalne otwory w burcie. Otwory te były wyposażone w skośne szczeliny, zrobione tak, żeby przeszło przez nie pióro wiosła. Kiedy nie wiosłowano, otwory były zamknięte z zewnątrz małymi ruchomymi kłapkami. Dzięki takiemu rozwiązaniu ławki wiosłarzy mogły znajdować się niżej i łódź miała większą stabilność. Łodzie wikingów były też w ten sposób dodatkowo zabezpieczone przed wiatrem i falami, a także przed oszczepami i strzałami wroga. Nad wiosłami znajdowało

się zatem dodatkowe 45 centymetrów burty. Dla zwiększenia bezpieczeństwa wikingowie układali jeszcze wzdłuż burty tarcze.

Jedyny żagiel na *drakkarach*, podwieszony na poprzecznej rei, był zrobiony ze skóry albo z lnianego płótna podbitego wełnianą tkaniną. Siedzący z tyłu pilot sterował łodzią za pomocą wielkiego wiosła. Taki ster poruszany na boki, chociaż dość prosty, spełniał jednak swoje zadanie. W 1893 roku, z okazji Światowej Wystawy w Chicago, zbudowany według wzorów wikingów *drakkar* przepłynął Atlantyk bez żadnych większych problemów w zaledwie dwadzieścia dni.

Ale *drakkary* nie były jedynymi statkami, jakimi wikingowie wypływali na otwarte morze. Bardziej brzuchate i przysadziste, o wyższych jeszcze burtach *snekkary* i *knorry* - jak prawdziwe arki Noego - mogły pomieścić w swoich czeluściach całe rodziny z zapasami i dobytkiem.

W odkopanych *drakkarach* znaleziono talerze, drewniane skrzynki, miski i ustawiane na trójnogu kociołki z brązu. Z zapasów zabierano w podróż jęczmień, żyto, owies i groch, rzadziej pszenicę, mięso wołowe i mięso reniferów, a ponadto wodę i piwo w małych beczułkach. Najprawdopodobniej gotowano jedynie na łądzie, podczas postojów, a na morzu żywiono się tylko zimnymi potrawami. Mądrzejsi od późniejszych żeglarzy wikingowie umieli chronić się przed szkorbutem - wśród ich zapasów znajdowały się również dzikie jabłka, cebula i borówki. Na pokładzie *drakkarów* ani *knorrów* nie mogło być mowy o ustawieniu łóżek czy choćby przygotowaniu jakiegoś schronienia do spania. Podczas długich podróży mężczyźni, kobiety i dzieci sypiali w futrzanych śpiworach.

Północny Atlantyk był w czasach starożytnych i wczesnośredniowiecznych jednym z najbardziej niebezpiecznych oceanów naszego globu. Po jego spowitych mgłą wodach wędrują na południe oderwane od arktycznej czasy zdradzieckie góry lodowe. Burze śnieżne nie oszczędzają żeglujących na prymitywnych okrętach. Długa zima, jak noc końca świata, zmusza do przerwy w żegludze. Przez tysiące kilometrów napływają jedna za drugą wzburzone, wysokie jak góry fale.

Na tej pozornie pozbawionej granic przestrzeni natura umieściła jednak swoje znaki. Żeglując ze wschodu na zachód, wikingowie napotkają na swej drodze najpierw pas wysp norweskich, a potem wyspy Wielkiej Brytanii. Dalej rozciągają się w kierunku północno-zachodnim

rozdzielone przestworem oceanu Wyspy Owcze, Islandia i Grenlandia. W końcu, za znaną linią horyzontu, zapowiedzią nowego świata jest Nowa Fundlandia. W rzeczywistości te wynurzające się z głębin oceanu wyspy nie są od siebie całkowicie odizolowane - łączą je liczne prądy morskie. Można więc powiedzieć, że istnieje rodzaj naturalnego szlaku morskiego przez Atlantyk. Wikingowie poetycko nazwali go „Drogą Łabędzi”. Nie wiemy jednak, czy to z powodu białych ptaków morskich, czy też z racji oślepiającej bieli gór lodowych.

Na drodze tej wikingów wyprzedzili żeglarze celtyccy. Według wielkiej księgi *Landnamabok*, stanowiącej zbiór wszystkich islandzkich morskich opowieści, Thule, z którą bywa utożsamiana Islandia, znajdowała się o sześć dni żeglugi na północ od Anglii. Z kolei w starych dokumentach angielskich można przeczytać, że „statki żeglowały między Anglią a Islandią na długo przed tym, nim osiedlili się tutaj Normanowie”. Wreszcie na pół legendarna opowieść o „cudownej podróży Świętego Brandana w poszukiwaniu raju” opisuje wędrówki mnichów irlandzkich - zakonników, którzy bardzo wcześniej zaczęli poszukiwać samotności wśród fal. Wyruszyli z wysp Aran i opływali Irlandię od strony otwartego morza. Na kruchych *currachs*, łódkach pokrytych skórą nasączonymi masłem, żeglowali w stronę Hybrydów, Orkadów i Wysp Szetlandzkich. Dopłynęli też do Wysp Owczych, ostatniego skrawka lądu przed Islandią, której dymiące z morza wulkany jawiły im się jako przedpiekle.

Nie ulękli się jednak owej wizji, skoro około 795 roku przybyli odbyć pokutę w wulkanicznym pyłu tej wyspy. *Landnamabok* wspomina o ich obecności, kiedy wikingowie dopłynęli do brzegów Islandii. „W tamtych czasach wyspa była pokryta lasami ciągnącymi się od wybrzeża aż do gór. Zamieszkiwali ją chrześcijanie, których Normanowie nazywali Papars. Później opuścili oni wyspę, nie chcąc żyć razem z poganami”.

Chociaż nie jest wykluczone, że mogli przejąć morskie tradycje żeglujących mnichów z Irlandii, wikingowie - jak się wydaje - odkryli Islandię przypadkowo, kiedy na wyspę zapędziła ich burza. Nie ma żadnej historycznej pewności co do tego, kto pierwszy pojawił się w tej części Atlantyku: Szwed Gardar Svarvasson czy Norweg o imieniu Naddodr. Załóżmy jednak, że był to Naddodr. Jak wielu innych, został on wygnany ze swojego kraju za zabójstwo. Schronił się na Wyspach Owczych, usatkwował i został kupcem żeglującym pomiędzy wyspami a lądem stałym. Pewnego dnia, kiedy wypłynął z fiordu Sunndalsora, zaskoczyła

go gwałtowna burza. Przez siedemdziesiąt dwie godziny gnany wiatrem płynął z konieczności na północ. O świcie czwartego dnia dostrzegł w oddali górzysty ląd, którego wybrzeże było poprzecinane fiordami. Naddodr przybił do brzegu, wysiadł, zostawiając na statku swoich towarzyszy, i zaczął wędrować w górę. Kiedy wrócił na statek, powiedział towarzyszom: „Nie mamy tu nic do roboty. Ta ziemia jest bezлюдna. Nazwiemy ją Snaeland - Ziemią Śniegu”.

W rzeczywistości wyspa nie była bezлюдna, lecz jej mieszkańcy byli tak nieliczni, że niełatwo było ich spotkać.

Kiedy wiadomość o dokonanym odkryciu rozeszła się po całej Skandynawii, kilkakrotnie podejmowano próby kolonizacji wyspy. Snaeland, czyli Ziemię Śniegu, przemianowano na Islandię - Ziemię Lodu. Nazwa ta, podobnie mało zachęcająca jak i poprzednia, nie odstraszyła jednak około 960 roku wodza Thorvalda, wygnanego z Norwegii jak wcześniej Naddodr. Zebrawszy kilka wiernych rodzin, załadował on na statek także konie, krowy, kozy, świnie i kury. Wziął ze sobą żyto, solone ryby, wędzoną wieprzowinę, cebulę, kwaśny ser, serwatkę, wodę i piwo.

Wiosłując, a następnie płynąc pod żaglami, trzeba było dwudziestu dni, by dotrzeć do Islandii. Jedyną rozrywką podczas podróży były burze. Pierwszy dom zbudowany na ziemi islandzkiej był domem Thorvalda. W swojej nowej siedzibie Thorvald zapalił pochodnię, a następnie wybiegł z nią na dwór i - dopóki nie zgasła - starał się z nią zatoczyć możliwie największy krąg. W ten właśnie sposób zostały wyznaczone granice pierwszej wioski wikingów w Islandii*.

Czy wikingowie naprawdę umieli żeglować w określonym kierunku, do portu przeznaczenia, czy też płynęli po omacku? Aby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba wrócić do sposobu myślenia i mentalności, które dawno zostawiliśmy za sobą. Doświadczenia ludów prymitywnych były bardzo bogate, co można dostrzec jeszcze w zaraniu średniowiecza. Pewne jest, że już na początku wielkich podróży wikingów ich eksperci - a jak wówczas mówiono mędrcy - potrafili wyznaczyć kurs morski według gwiazd i lotu ptaków, według kierunku fal i wiatru.

Przy dobrej pogodzie utrzymać kierunek jest stosunkowo łatwo.

* W rzeczywistości trwałe osadnictwo na Islandii zostało zapoczątkowane znacznie wcześniej, ok. 874 r., przez wyprawę Ingolfa Arnarsona z Norwegii, który założył Rejkjavik - pierwszą osadę skandynawską na Islandii i jej dzisiejszą stolicę (przyp. red.).

W ciągu dnia o każdej porze wiadomo, gdzie znajduje się Słońce, a w nocy Gwiazda Polarna wskazuje północ. Można wyznaczyć wschód lub zachód, nie ryzykując zbyt wielkiego błędu. Wprawdzie jeśli niebo jest zachmurzone, nie widać gwiazd, ale kiedy zobaczymy je znowu, wiemy, czy poruszamy się we właściwym kierunku. O podróży wzdłuż tego samego równoleżnika świadczy to, że Gwiazda Polarna przez całą noc albo Słońce w południe znajdują się na tej samej wysokości nad horyzontem, co w chwili wyruszenia z portu. Można się o tym upewnić nawet bez instrumentów, mierząc dłonią wysokość gwiazdy.

Czy wikingowie dysponowali kompasem? „Nie” - odpowiada większość historyków, przypominając, że słowo *leidarsteinn*, którym określa się magnes, pojawiło się dopiero w XIII wieku. W ten jednak sposób pomijamy jeden z elementów mających kapitalne znaczenie dla żeglugi - aspekt tajemnicy, o którym już wspomnieliśmy przy okazji kartagińskiego żeglarza Hannon. Aż do XVII wieku, a często i później, wielu żeglarzy, by zniechęcić konkurentów, trzymało w najściślejszej tajemnicy całą swoją wiedzę i rozmyślnie fałszowało dzienniki pokładowe. Chińczycy znali funkcjonowanie naturalnych magnesów przed 120 rokiem naszej ery. Arabowie odkryli je nieco później, być może w czasach, kiedy żeglując po rzekach dzisiejszej Rosji, nawiązali kontakty z mieszkańcami Skandynawii. Wielkie wyprawy wikingów zaczęły się w czasach, kiedy odkrycie magnesu mogło już do nich dotrzeć. To tylko hipoteza, ale nie można jej zbyć milczeniem. Niezależnie jednak od tego, czy wikingowie mieli busolę czy nie, z pewnością żeglowali, wykorzystując niemożliwą dzisiaj do odtworzenia mieszalinę wiedzy astronomicznej i doświadczeń empirycznych.

Krótko przed rokiem tysięcznym pewna norweska rodzina zdołała dokonać niezwykłego wyczynu - przepłynięcia północnego Atlantyku w trzech pokoleniach. Pisaliśmy już o Thorvaldzie - dziadku, który opuścił swoje rodzinne strony i wyruszył na Islandię. Jego syn Eryk dopłynął aż do Grenlandii, a Leif, wnuk Thorvalda, pokonał ostatni etap podróży, docierając aż do Nowego Świata. Historię tę opisują dwa dawne teksty islandzkie z XIII i XIV wieku: *Saga o Eryku Rudym* i *Opowieść Grenlandczyka*. Oba sięgają czasów pierwszych odkrywców.

Jaki ojciec, taki syn? Wydaje się, że w przypadku Eryka, syna Thor-valda, zsumowały się wpływ środowiska i rodzinne dziedzictwo. Kiedy Eryk nie zawahał się zabić dwóch sąsiadów, zgodnie z obowiązującym

na Islandii starym prawem norweskim został skazany na banicję. Czekają go jednak tylko trzy lata wygnania, co mogłoby wskazywać, że zabójstwo nie było zbrodnią wyjątkową. Eryk, który zyskał sobie przydomek Rudego, zabrał ze sobą około dwudziestu wioślarzy, pilota-cieślę, młodego służącego i dwóch osiłków. Jego pierwszy rozkaz brzmiał: „Kierunek zachód”. O powrocie do Norwegii nie mogło być oczywiście mowy, a Eryk zawsze chciwie słuchał opowieści żeglarzy o wspaniałościach nieznanych ziem na zachodzie. Przez wiele lat niemalże kosmiczna siła pociągała na zachód większość awanturników.

Jako zręczny żeglarz, Eryk potrafił uniknąć pułapek płycizn na oceanie. Po kilku dniach (saga nie podaje po ilu) pojawił się na horyzoncie niebieskawy zarys wielkiego lodowca. Obierając kierunek na południe, Eryk popłynął wzdłuż tego niezamieszkanego lodowca aż po znajdujący się na jego krańcu przylądek, który dzisiaj nosi duńską nazwę Farvel. W języku Eskimosów ten południowy cypel Grenlandii nazywa się Uummannarsuaq. Eryk przeczekał zimę na sąsiedniej wyspie i następnego lata postanowił zbadać okolicę. Kiedy znów nadeszła zima, Eryk powrócił na wyspę, by czekać wiosny. Wtedy postanowił się osiedlić w porośniętej zieleniejącą się roślinnością okolicy, którą nazwał Stromym Zbozczem, u wejścia do fiordu nazwanego od jego imienia Erikfjordem. Po spędzeniu trzech lat na wygnaniu wrócił na Islandię.

Grenlandia, czyli „Zielona Ziemia” - to właśnie Eryk wymyślił tę nazwę i powtarzał ją wikingom z Islandii w nadziei, że skłoni ich do założenia nowej kolonii. Nadzieja nie okazała się płonna, ale na dwadzieścia pięć statków pełnych mężczyzn, kobiet i dobytku, które w 985 roku ruszyły jego śladem, zaledwie czternaście dotarło do Erikfjordu. Inne zawróciły lub zaginęły na morzu. Mimo to kolonia na wybrzeżu Grenlandii została założona. Okolica ta nie wyglądała wówczas tak smutno jak dzisiaj, ponieważ panowała tam łagodniejsza temperatura. Na wszystkich ziemiach nadających się do zamieszkania wyrosły na skraju lądolodu zagrody. Kolonizatorzy, którzy każdego lata przybywali z Islandii, mieszkali w dwóch osadach. Osada zachodnia, niedaleko przylądka Farvel, była podporządkowana bezpośrednio Erykowi, który tam również mieszkał. Z osady wschodniej, położonej bardziej na północ, każdego lata wyruszały dalekie wyprawy, których uczestnicy polowali na cenne zwierzęta futerkowe.

„Badania wielu komentatorów bardzo już zaciemniły całą kwestię i jest bardzo prawdopodobne, że jeśli będą kontynuowane, nic nie będzie już można więcej zrozumieć”. Tak z charakterystycznym dla siebie humorem pisał Mark Twain w 1906 roku o odkryciu kontynentu północnoamerykańskiego przez wikingów. To prawda, że sagi, ważne źródła informacji o tych wydarzeniach, to bogate opowieści epickie, które jak *Pieśń o Rolandzie* przejawiają wydarzenia i wiele z nich otaczają aurą nieprawdopodobnych cudów. Ale w trakcie XX wieku znacznie rozwinęły się metody krytycznej analizy starożytnych tekstów i obecnie obraz interesujących nas wydarzeń nie jest chyba zbyt daleki od rzeczywistości. A oto ich opis, pozbawiony ozdobników i przetłumaczony na język współczesny.

Pewien Islandczyk o imieniu Hergolf i jego żona, przekonani słowami Eryka Rudego, pojechali zamieszkać jako kolonizatorzy na Grenlandii, podczas gdy ich syn Bjarni żeglował po morzu. Kiedy Bjarni powrócił na Islandię, ze zdumieniem zobaczył, że jego rodzinna zagroda jest pusta. Nie było już ani rodziców, ani bydła:

- Gdzie mój ojciec i matka?

Sąsiedzi wskazali ręką na zachód.

- Odpłynęli w tamtą stronę razem z innymi. Teraz są, jak mówią ludzie, na łądzie stepów i wielkich lodowców, który nazywają Grenlandią. To dwa lub trzy dni żeglugi.

Żeglarz, który miał zwyczaj spędzać zimę w domu, postanowił odnaleźć rodziców. Wyruszył więc na morze, kierując się ku otwartej przestrzeni na zachodzie. Trzy dni później nic już nie było widać na horyzoncie. Polarny wiatr przyniósł gęstą mgłę. Wychylając się za burtę, Bjarni stwierdził, że dryfuje, a nie płynie w obranym kierunku. Kiedy mgła rozproszyła się i wyszło słońce, zdołał ustalić swoje położenie. Mógł bowiem, jak głosi saga, „za pomocą starożytnych instrumentów żeglarskich określić osiem kierunków”. Trudno to zrozumieć, ale w każdym razie obliczenia nie były bardzo dokładne, ponieważ Bjarni sądził, iż wciąż znajduje się na wschód od swojego celu, podczas gdy płynął na południowy zachód od niego.

- Kierunek zachód.

Dwadzieścia cztery godziny później na horyzoncie ukazała się ziemia - wybrzeże, na którym widać niewielkie porośnięte lasem pagórki.

- Tu nie ma żadnych lodowców, to nie może być Grenlandia - mówi Bjarni.

- Przybijmy do brzegu, wyciągnijmy statek na brzeg - proponują jego towarzysze.

- Nie, lepiej wypłynąć na szerokie wody, a potem skierujemy się na północ!

Czterdzieści osiem godzin później z przodu po lewej burcie znów ziemia - „niskie wybrzeże pokryte lasem”.

- Tym razem dobijamy do brzegu - żądają towarzysze Bjarniego.

- Nie, mamy jeszcze dość zapasów i wody, żeby dotrzeć do Grenlandii.

Z południa wieje silny wiatr i statek szybko posuwa się do przodu. Po trzech dniach na otwartym morzu znów widać ziemię na horyzoncie - „urwiste wybrzeża, górzysty, pokryty śniegiem ląd”. Na brzegu nie ma żadnych śladów życia.

- To jeszcze nie jest Grenlandia.

Musiała to być Ziemia Baffina albo południowo-wschodni kraniec Labradoru. Nie ma się co długo rozwodzić - po dalszych czterech dniach trudnej żeglugi widać wyraźnie wielki niebieskawy lodowiec, opleciony tuż nad wodą zieloną wstążką. Tym razem to już Grenlandia. Bjarni był tak szczęśliwy, że odnalazł ojca i matkę, że „był z nimi tak długo, jak długo żył Hergolf”. Czasem opowiadał swoje przygody, ani przez chwilę nawet nie sądząc, że dokonał odkrycia Nowego Świata.

Jednym z najbardziej uważnych słuchaczy Bjarniego był Leif, syn Eryka Rudego.

- Ja także chciałbym wyruszyć w kierunku tej ziemi na zachodzie. Kupię od ciebie twój statek.

Na Grenlandii nie rosły drzewa, nie można było zbudować drugiego statku, więc Bjarni uzyskał za swój dobrą cenę. Leif wyruszył z trzydziestoma ludźmi załogi. Jednego z nich, imieniem Tyrkir, ponieważ był germańskiego pochodzenia i przybył na Grenlandię z Hybryd, nazywano „Człowiekiem z Południa”. Wydaje się, że podróż Leifa była dość metodyczna. Płynąc wzdłuż wybrzeży Grenlandii na północ, a potem wzdłuż Labradoru na południe, zorientował się, że mijają te same ziemie, które oglądał Bjarni. Leif jednak i jego ludzie dobili do brzegu. Wybrzeże, które możemy zidentyfikować jako południowe wybrzeże Ziemi Baffina,

nazwał Helluland („krajina płaskich kamieni”), południowo-wschodnim wybrzeżom Labradoru nadał nazwę Markland („krajina lasów”). Nazwę Winland („krajina winorośli”) otrzymała natomiast ziemia obfitości, gdzie w rzekach tłoczyły się wielkie łosose, a „słodka jak miód rosa ociekała po trawie”. Jej bardzo szczegółowy opis z pewnością zawiera wiele prawdy. Tyrkir, który oddalił się i po kilku dniach został znaleziony całkowicie pijany, tłumaczył się po otrzeźwieniu:

- Znalazłem winnice z owocami winogron. Roztarłem je i wypilem sok. Urodzony w kraju, gdzie nie brakuje winnic ani winogron, znam się na winie, możecie mi wierzyć. To tutaj jest po prostu wspaniałe.

Stąd nazwa Winland, nadana przez Leifa całej tej krainie. Geografowie zbadali sprawę - uwzględniając południową granicę zasięgu łososi oraz północną granicę uprawy winorośli - i doszli do wniosku, że Winland musiał znajdować się na wybrzeżu Ameryki gdzieś między dzisiejszym Bostonem a Nowym Jorkiem.

Leif powrócił na Grenlandię. W 1004 roku jego brat Thorvald dotarł na tym samym statku także do wybrzeży Ameryki. W 1020 roku kupiec o imieniu Thorfinn zorganizował całą wyprawę złożoną z kolonistów. Spędzili oni w Ameryce trzy zimy. Zbudowali domy i uprawiali ziemię. Pewnego dnia pojawili się rodowici mieszkańcy - Indianie. Nawiązano ostrożne kontakty. Najpierw były one dobre - wymieniano tkaniny na futra. Z czasem jednak kontakty te zepsuły się i w końcu Normanowie -wikingowie - powrócili na Grenlandię.

Bracia i kuzyni owych odkrywców wyruszali już wówczas w innych kierunkach. Zakładali swoje hrabstwa, księstwa i królestwa w Europie i w basenie Morza Śródziemnego. Śladem po tym są między innymi dziobnice statków sycylijskich i maltańskich, a nawet gondoli weneckich, które przypominają groźnie podniesiony dziób *drakkarów*. Normanowie, którzy siali strach, ciesząc się opinią okrutnych wojowników i łupieżców, mieli nadzwyczajne umiejętności konstruktorskie. Królestwo Normanów na Sycylii umocniło i uchroniło przed zagładą wysoko rozwiniętą cywilizację. Nie można zapominać, że epopeja Normanów zrodziła się na Atlantyku, kiedy odważni i wytrwali wikingowie zdobywali północne obszary oceanu na swoich, pozbawionych jeszcze kapitańskiego mostka, łodziach.

Wnieznane

- Ja działałem tylko jak katalizator. Ludzie, którzy szukają osobistości, znają tylko moje nazwisko, ale nasze zwycięstwo to praca całej ekipy - oświadczył w 1971 roku pewnemu dziennikarzowi mężczyzna o znamionującym się woli spojrzeniu, obdarzony wydatnym prostym nosem i wystającym podbródkiem.

- Powinniśmy nauczyć się z niektórych naszych badań czerpać zyski na finansowanie dalszych poszukiwań - dodał.

Bohaterem wywiadu był szef NASA, Werner von Braun.

Pięćset czterdzieści lat wcześniej, w 1431 roku, inny mężczyzna o szczerym spojrzeniu, obdarzony wydatnym prostym nosem i wystającym podbródkiem, zwrócił się w podobnych słowach - jeśli nie w formie, to w treści - do otaczających go ludzi.

Był to Henrique, portugalski książę, lepiej znany pod imieniem Henryka Żeglarza.

Nie tylko wyglądem, ale i pasją poszukiwacza przypominał Wernera von Brauna. Obdarzony był też, jak szef NASA, zdolnościami organizatorskimi i siłą przywódcy. Zmysł praktyczny nie pozwalał mu poddawać się mistycznym porywom. Możemy też dodać jeszcze jedną wspólną dla obydwu cechę: Werner von Braun i Henryk Żeglarz zdobyli kosmos i ocean, wykorzystując do tego celu innych.

Infant Henrique, trzeci syn portugalskiego króla Jana I, urodził się w Porto w 1394 roku. Wykazawszy się wielką odwagą podczas oblężenia Ceuty w 1415 roku, poprosił ojca, by zezwolił mu kierować ekspedycją na Gibraltar, będący wówczas w rękach Maurów. Nie otrzymał jednak upragnionego zezwolenia.

- Niech będzie - powiedział wtedy Henryk. - I tak w moich podbojach posunę się o wiele dalej.

Był księciem Viseu, panem de Covillan, gubernatorem Ceuty, mianowanym przez papieża wielkim mistrzem Zakonu Chrystusa. Te wszystkie tytuły, jak i fakt, że był trzecim z królewskich synów, nie pozwalały mu wsiąść na pokład statku i wyruszyć na morze w poszukiwaniu przygód. A postanowił zdobyć właśnie morze.

Za kapitański mostek wybrał sobie cypel Sagres, na przylądku Saint-

-Vincent na południu Portugalii. Kazał zbudować tam fort, w którego obrębie mieściło się obserwatorium, szkoła żeglarska, stocznia, a także akademia. Z tego miejsca, nazwanego Villa do Infante, prawie bez przerwy przez czterdzieści lat wyruszano na poszukiwania.

Ocean był rozległy, a środki, by go przemierzać - dość prymitywne. Używane przez Portugalczyków *barca* były niewielkimi statkami o wyporności poniżej 50 ton, które z trudem mogły płynąć pod wiatr. Można się było nimi zadowolić na początek, ale Henryk ponaglał swoich skutników, by skonstruowali mu coś lepszego.

W 1419 roku dwóch *escudeiro* z szaraczkowej szlachty, Zarco i Tei-xeira, wyruszyło z Sagres dwoma statkami oddanymi im do dyspozycji przez infanta. Wrócili dwa lata później.

- Panie - powiedział Zarco - weszliśmy w waszym imieniu w posiadanie pewnej wyspy na zachód od Afryki. Jest górzysta, lecz żyzna. Zasadziliśmy tam winorośl i pszenicę.

- Niestety - dodał Teixeira - wśród zwierząt, które przywieźliśmy na wyspę, była też para królików. Rozmnożyły się i zdewastowały wszystko.

- Trudno. Ruszajcie zatem szukać innych wysp.

Trzy lata później Zarco i Teixeira dotarli do rozleglejszego lądu, porośniętego drzewami - *madeiras*. Nazwali go więc Madera. Lasy, przeżebione pożarami, czasami przypadkowymi, a niekiedy zaproszonymi umyślnie, użyźniły ziemię, na której posadzono winorośl i trzcinę cukrową. Ponieważ tym razem żaden królik nie dostał się na ląd, dwaj *escudeiro* zbili fortunę.

Dom Henrique miał już jednak inne plany. Jego astronomowie, konstruktorzy, kartografowie i żeglarze pracowali bez wytchnienia, starając się przeniknąć tajemnicę legendarnego przylądka Bojador. Leżący dalej na południu niż przyszły Dakar, cypel Afryki był uważany za granicę świata. Żaden Europejczyk nigdy go dotąd nie przekroczył.

- Za tym przylądkiem morze wpada do otchłani - opowiadali żeglarze.

- Nie wpada - zaprzeczali inni - ale wrze i statki zaczynają się palić.

Od czasów Fenicjan, by zmylić ślad i ograniczyć konkurencję, żeglarze rozpowszechniali przerażające legendy. Dom Henrique uparcie wysyłał jednak swoich kapitanów na południe. Gomes Eannes de Azurara,

nadworny kronikarz, pisze, że ksiązę był nieustępliwy wobec przeciwności, lecz skromny, kiedy sprawy układały się po jego myśli. Dom Henrique był tak dobry i tak sprawiedliwy, że czasem można było zarzucić mu słabość, „dlatego że wszystkich sądził tak samo”. Eannes pisze także, że Henryk Żeglarz potrafił zachować powściągliwość „tak dalece, że przez całe życie przestrzegał czystości i kiedy chowano go w ziemi, jego ciało było dziewicze”. Wszyscy historycy zgadzają się co do włosiennicy, której Dom Henrique nigdy nie zdejmował. Nie jest jednak pewne, kiedy ją założył. Wielu kronikarzy wspomina również o nieślubnej córce księcia, a nawet o kilku córkach.

W 1432 roku Cabral, jeden z kapitanów, których infant darzył szczególnym zaufaniem, zbadał metodycznie leżący na zachód od Afryki archipelag, który już wcześniej odkryli żeglarze kartagińscy, arabscy i włoscy. Dom Henrique wysłał tam swoich osadników. Jako że na wyspach licznie występowały jastrzębie - po portugalsku *acores* - zostały one nazwane Azorami, czyli Wyspami Jastrzębimi.

W październiku 1434 roku stanął przed infantem kapitan Gil Eannes:

- Panie, opłynąłem przylądek Bojador!
- Czy jest tam coś poza gotującym się morzem?
- Nie, panie, morze jest tam podobne do siebie samego.

Infant, oderwany na krótko od swoich zajęć, by wziąć udział w nieudanej wyprawie na Tanger, po powrocie do Sagres pasjonował się próbami karaweli - nowego rodzaju statku, właśnie zaprojektowanego przez książęcych szkutników.

Jeszcze dzisiaj można zastanawiać się, czy tych artystów natchnęła sama natura, czy też dotarły do nich rysunki chińskich dzonek, które przepracowali. Budowa znajdującej się w wodzie części kadłuba karaweli przypominała podbrzusze ptaków wodnych. Nowe statki były duże i szybkie. Można na nich było żeglować po otwartym morzu, ale także płynąć bliżej brzegu, swobodnie lawirując, utrzymując kierunek i odpierając uderzenia fal o rufę. Karawele XVI-wieczne miały 15-25 metrów długości i trzy lub cztery maszty. Na początku miały żagle łaćcińskie. Później niektóre z nich zastąpiono żaglami czworokątnymi.

Używając tych nowych statków, żeglarze z Sagres dopłynęli w 1436 roku do Rio de Oro, regionu na południu dzisiejszej Sahary Zachodniej, gdzie schwytni przez nich Maurowie zapłacili okup złotym proszkiem.

Dziewięć lat później Lançarote Peçanha, opływając Przylądek Biały, odkrył ujście rzeki Senegal. Przywiózł do Villa do Infante niecodzienny łup: dwustu czarnych.

- Piątą część tych Maurów jest dla Was, Panie - powiedział Lançarote do Dom Henrique'a. - Podzielimy ich na pięć grup i wybie rzecie tych, którzy się Wam spodobają.

Henryk dokonał wyboru, a następnie ofiarował swych niewolników kościołowi w Lagos. Jeden z Maurów został franciszkaninem. Wszyscy zaś nawrócili się z dobrej woli lub zostali nawróceni siłą. Pracowali nie tyle jak niewolnicy, ile w charakterze robotników. Kilku poślubiło Por-tugalki, ale i niektórzy Portugalczycy ożenili się z Murzynkami. Tak właśnie zaczął się handel „hebanem” i specyficznie portugalska tradycja, pozwalająca imperium kolonialnemu dzięki metysom przez długi czas utrzymać wyjątkową stabilność.

W roku, kiedy Lançarote opłynął Przylądek Biały, Dinis Dias dotarł do Przylądka Zielonego. Rok później Nuno Tristão wyruszył w głąb łądu znajdującego się za owym Przylądkiem Zielonym. Niedługo później Portugalia objęła w posiadanie Wyspy Zielonego Przylądka. Portugalczycy spenetrowali też Gambię i nawiązali kontakty z przybyłymi ze wschodniego wybrzeża Abisynczykami. W 1460 roku Dom Henrique wysłał na wybrzeże Gambii karawelę z pewnym opatem na pokładzie. Kiedy jeden z afrykańskich królów okazał szczerze zainteresowanie dla chrześcijańskiego Boga, pierwszy „misjonarz” wyruszył ewangelizować tysiące czarnych dusz. Był to dla infanta ostatni powód do ziemskiej radości. Niedługo potem zmarł dręczony gorączką, pozostawiając swoim kapitanom nieliczne osobiste drobiazgi i pełną pasji wiarę w przyszłość poszukiwań.

Często, kiedy brakowało mu środków, Henryk, by sfinansować swoje poszukiwania, pożyczał je od mnichów lub Żydów. Pod koniec życia był całkowicie zrujnowany. Po jego śmierci szkoła morską na cyplu Sagres przestała z powodu braku pieniędzy i złej organizacji istnieć. Kapitanowie, bardziej niż kiedykolwiek zainteresowani drogą do Indii i przywożeniem stamtąd przypraw korzennych, mieli nadzieję dotrzeć tam, opływając Afrykę. Po długich poszukiwaniach znaleźli wreszcie kogoś, kto gotów był sfinansować przyszłe ekspedycje. Był to Fernão Gomes, kupiec z Lizbony, który w 1469 roku postanowił podjąć ryzyko.

- A oto moje warunki: zadowolę się sumą 500 dukatów i zacho-

waniem monopolu na cały handel z Gwineą. W zamian za to podejmie się zbadania rocznie stu mil nowych wybrzeży i zobowiązując się sprzedawać tylko koronie uzyskaną tam kość słoniową.

- Zgadzam się - powiedział król Jan II.

Obie strony bardzo szybko spostrzegły, że ubiły świetny interes. Fortuna Gomesa rosła z dnia na dzień, podczas gdy żeglarze przeszukiwali Złote Wybrzeże, deltę Nigru, cesarstwo Beninu i przekraczali równik. Na odkryciach tych korzystała cała Portugalia.

- Pragnę teraz - powiedział Jan II - zorganizować decydującą ekspedycję.

Kawaler domu królewskiego, Bartolomeu Dias, otrzymał w 1487 roku dowództwo floty składającej się z dwóch karaweli i jednego statku zaopatrzeniowego. Misja była dokładnie określona: „Płynąć wzdłuż wybrzeży Afryki aż do miejsca, gdzie się kończą, a stamtąd dotrzeć, jeśli okaże się to możliwe, do państwa, którym zarządza niejaki ksiądz Jan”. Mówiono o nim, iż jest chrześcijaninem, a także, że handluje z Indiami. W ten sposób szlak korzenny miał w końcu stanąć otworem.

W wieku trzydziestu sześciu lat Dias był pełen zapału. W końcu sierpnia wyruszył i pożeglował na południe. Przekroczył równik i pomimo burz kontynuował żeglugę. Kronikarz Jodo do Barros tak opisywał ten etap podróży: „Kiedy w końcu burze uspokoiły się, Bartolomeu Dias wyglądał lądu na wschodzie. Wierzył bowiem, że ziemia biegnie z północy na południe. Po kilku jednak dniach, kiedy nie udało mu się dostrzec wybrzeża, zawrócił na północ. Dotarł tak do zatoki, którą nazwał Vaqueiros (pasterze krów), ponieważ widział, jak na lądzie pasą się pilnowane przez pastuchów krowy. Nie mając ze sobą tłumacza, żeglarze nie mogli porozumieć się z tymi ludźmi”.

Ląd biegł teraz w kierunku północnym. Dias, nie zauważając tego, opłynął południowy cypel Afryki. Wycieńczeni długą podróżą marynarze, w obawie przed nieznanym, odmówili udziału w dalszych poszukiwaniach. Dias musiał się z tym pogodzić i zawrócić. „Podczas podróży powrotnej żeglarze zobaczyli z daleka przylądek, który, pomni niebezpieczeństw i burz szalejących na morzu, nazwali *Cabo tormentoso* - Przylądek Burz. Jednak król Jan II przemianował to miejsce na Przylądek Dobrej Nadziei, uważając jego odkrycie za zapowiedź dotarcia do upragnionych od tak dawna Indii”.

W grudniu 1488 roku Dias wraca do Lizbony. Jest fetowany, odbiera

gratulacje i nagrodę w postaci honorowego stanowiska. Czy będzie dowodził nową ekspedycją? Jan II postanawia inaczej. Żaden władca nie lubi, by jeden z jego poddanych miał zbyt wiele powodów do chwały. Król postanowił powierzyć zadanie kierowania nową wyprawą wzdłuż wschodnich wybrzeży Afryki Esteveao da Gamie.

Esteveao prosił, by wolno mu było wziąć ze sobą syna Vasco.

- Dobrze - zgodził się król. - Pragnę jednak, aby waszmość wie działał, że już cztery lata temu miałem osobliwego gościa...

Ów mężczyzna, który mówił, że pochodzi z Genui i jest żeglarzem, był dziwną postacią. Twierdził, że uda mu się dotrzeć do krainy przypraw korzennych, płynąc na zachód.

- Na zachód?! Przecież to nie ma sensu!

Teoria, że Ziemia jest kulą, została sformułowana przez Arystotelesa 350 lat przed Chrystusem. Później zbyt dosłowna interpretacja tekstów biblijnych sprawiła, że rozpowszechniło się przekonanie, iż Ziemia jest płaska. W czasach Jana II, a nawet wcześniej, wiedziano już, iż takie twierdzenie jest błędem. Jednak królewscy doradcy uznali za bezsensowny projekt genueńczyka. Dotrzeć do Indii od strony wschodniej oznaczało bowiem stawić czoło, daleko od brzegów, nieznanemu przestrzeni nigdy nie odkrytego Atlantyku, który wówczas nazywano Morzem Ciemności.

Inni doradcy króla Portugalii radzili: „Wysłuchajmy tego genueńczyka do końca”. Wydawał się pewien swego. Komisja „uczonych” zbadała wszystkie materiały i w końcu stwierdziła, że nic nie ryzykowano, przyznając poszukiwaczowi przygód jeden lub dwa statki i trochę pieniędzy. Dziwny mężczyzna przedstawił wówczas swoje żądania:

- Jeśli się uda, pragnę otrzymać tytuł Wielkiego Admirała Morza Oceanicznego ze wszystkimi honorami, prerogatywami, przywilejami, prawami i immunitetami, z jakich korzysta admirał Kastylji. Chcę też dla siebie i moich spadkobierców władzy na wszystkich ziemiach, które odkryję po drodze do Indii, a które nie będą wystającym na zachód skrawkiem lądu afrykańskiego, oraz jednej dziesiątej zysków.

Opowiedziawszy to spotkanie da Gamie, Jan II dodał, że żądania genueńczyka zostały uznane za szaleństwo i człowiek ten został oddalony.

- Powinniśmy się jednak go wystrzegać. Wydawał się bowiem sprytny. Bóg raczy wiedzieć, czy nie będzie się starał nas wyprzedzić,

także przepływając wokół południowego cypla Afryki. Musicie więc pośpieszyć się z waszą wyprawą.

- Panie, skoro musimy mieć wszystkie atuty w ręku, chcę najlepszych żeglarzy - zażądał Estevao da Gama.

Zanim skończył przygotowywać swe statki i kompletować załogę, nadeszła wiadomość, która uderzyła w portugalski dwór jak grom z jasnego nieba - odprawiony kilka lat wcześniej genueńczyk odkrył dla władców Hiszpanii leżące daleko na zachodzie bajeczne i pełne bogactw wyspy.

- Mój Boże, pośpieszmy się! - rozkazał Jan II, kiedy się o tym dowiedział.

Nigdy więcej nie będzie już jednak musiał się spieszyć. Nieoczekiwanie śmierć zabierze go wkrótce potem, podobnie jak komendanta Estevao da Gamę. Jego następca, Manuel I, nazywany Wielkim lub Szczęśliwym, dał w 1497 roku sygnał do wypłynięcia w morze, nakładając na młode barki mającego wtedy dwadzieścia osiem lat Vasco cały ciężar odpowiedzialności.

Karaki pod ozdobionymi krzyżem żaglami nosiły imiona archaniołów: „Sao Gabriel” i „Sao Rafael”, zaś karawelę nazwano „Berrio”. Na pokładzie każdego statku znalazło się miejsce na dwa rzędy armat. Wszystkie statki zostały załadowane zapasami pożywienia mającymi starczyć na trzy lata oraz różnymi świecidełkami, które żeglarze mieli nadzieję wymienić na prawdziwe bogactwa. Na statkach płynęli także skazańcy, którzy mieli być wykorzystywani podczas szczególnie niebezpiecznych misji. W sumie wyruszyło dwięście osób.

Ekspedycja opłynęła Przylądek Dobrej Nadziei, gdzie już wcześniej dotarli marynarze Diasa. Tym razem trzeba było posunąć się o wiele dalej, ku przygodzie, przed którą cofnęli się inni żeglarze.

„Flota Indyjska” płynęła najpierw wzdłuż wybrzeży Portugalii, a potem wokół dobrze już znanych wybrzeży Afryki. 3 sierpnia skręciła na pełne morze. Okrzyk „Ziemia!” rozległ się 4 listopada. Statki znajdowały się w okolicy 30 stopnia szerokości geograficznej południowej, daleko za równikiem. 8 listopada zarzucono kotwicę w jakiejś zatoce. Nazwano ją Zatoką Świętej Heleny. Na brzegu zauważono Murzynów o groźnym wyglądem. Kusze skłoniły ich jednak do ucieczki. Dzięki temu żeglarze mogli zaopatrzyć się w wodę pitną oraz świeże mięso.

Znów w drogę. 28 listopada - salwy armatnie. Na horyzoncie nie było widać żadnego wroga, ale Vasco rozkazał pozdrowić w ten sposób Przylądek Dobrej Nadziei. Kiedy go opłynął, armaty ucichły. Po raz pierwszy w historii ludzkości Europejczycy rozmyślnie opuścili wody Atlantyku, zapuszczając się w nieznane. Przyszły admirał Indii stał na rufowce „Sao Gabriela” obok sternika. Wrócimy do niego, opisując Ocean Indyjski*.

Teraz na scenę wychodzi inny admirał. Nosi tytuł Admirała Morza Oceanicznego. Nazywa się - chyba że to pseudonim, bo nic nie jest tu pewne - Krzysztof Kolumb.

Kolumb urodził się w 1451 roku. Gdzie? Złośliwość wielu świadków, brak precyzji w tekstach pozostawionych przez samego zainteresowanego i pośmiertne fałszerstwa testamentu, gdzie napisano, iż urodził się w Genui, wzbudzają wątpliwości. Czternaście miast i miasteczek na Korsyce, Sardynii, Balearach i Półwyspie Apenińskim uważa, że wydało na świat słynnego admirała. Madariaga, który jest w tych sprawach autorytetem, skłania się wyraźnie ku Genui. Podobnie jak on, i my także będziemy tutaj mówili o genueńczyku. Ród Kolumbów, nazywanych Colon lub Colombo, to najprawdopodobniej hiszpańscy Żydzi, którzy na emigracji w swojej nowej ojczyźnie zachowali język i obyczaje kraju pochodzenia.

Dzieciństwo, okres dorastania i młodość słynnego odkrywcy nie są jasne. Nigdy nie dało się ustalić z całkowitą pewnością, czy był on najpierw piratem, czy też uczciwym kupcem, ani gdzie żeglował.

Krzysztof Kolumb ma już trzydziestkę, kiedy natrafiamy w Portugalii na jego ślad.

Okolo 1480 roku Krzysztof Kolumb poślubia Felipę Perestrellę, Portugalkę hiszpańskiego pochodzenia, o której mówiono, że ma dużo wdzięku. Jej dziadek otrzymał koncesję na wyspę, którą odkrył pod rozkazami Zarca i Teixeira, a którą króliki uczyniły na jakiś czas niemożliwą do zamieszkania. Ojciec Felipy jest w posiadaniu map i innych tajemniczych dokumentów, bezcennych dla każdego żeglarza.

Młoda para wyrusza na wyspę dziadka - Porto Santo. Ich miesiąc miodowy potrwa trzy lata, przerywany kilkoma krótkimi podróżyami

* Patrz: część *Ocean Indyjski*, rozdział 1 „Wyścig po skarby”.

męża. Na świat przychodzi syn - Diego. Kolumb przez ten czas studiował papiery swego teścia i słuchał opowieści marynarzy. Sąsiadująca z Maderą Porto Santo była wówczas ostatnim, wystającym w morze cypłem znanego świata. Dalej na zachód rozciągała się nieznana przestrzeń oceanu, określana wtedy mianem Morza Ciemności. Młody ojciec rodziny często siadywał na piaszczystym wybrzeżu ze wzrokiem utkwionym w nieznany horyzont.

- Za Morzem Ciemności leżą Indie.

Kolumb nie tylko wierzył niezłomnie, że Ziemia jest kulą, ale był także przekonany, że jeśli wyruszyć na zachód, Indie nie leżą daleko. Takie rozumowanie opierało się jednak na błędnych założeniach. Wśród dokumentów, nad którymi genueńczyk pochylał się podczas swojego pobytu na Porto Santo, była mapa świata narysowana przez pewnego florenckiego lekarza, Paola Toscanellego. Według tej mapy wschodni cypel Azji nie był od Lizbony odległy o więcej niż 700 mil morskich, czyli około 4000 kilometrów. Obliczenia te zasadniczo potwierdzały też inne dokumenty z tamtych czasów - globus ziemski Martina Behaima i *Imago Mundi* kardynała Ailly.

Kolumb zaczął więc opracowywać szczegółowy plan swojej podróży na zachód.

- Pojadę do króla Portugalii i poproszę, by mnie wysłuchał - za powiedział żonie.

Traf chciał, że właśnie wtedy zupełnie nieoczekiwane wydarzenie potwierdziło jego przypuszczenia. Pewnego dnia Opatrzność wyrzuciła na brzeg Porto Santo dryfujący statek. Jego szyper - z kilku, którzy przeżyli - był tak wycieńczony, że nie mógł mówić. Jeden z jego towarzyszy opowiadał w delirium o różnobarwnych ptakach, ćwierkających bez przerwy, nieznanymi dzikimi czarnymi zwierzętami. Statek przybył z zachodu. Krzysztof Kolumb nadstawił uszu i otworzył drzwi swego domu, odstępując własne łóżko umierającemu sternikowi. Dbał o niego najlepiej jak potrafił. Wkrótce dowiedział się, że nazywa się Alonzo Sanchez de Huelva. Po odzyskaniu przytomności żeglarz opowiedział swoją historię. Zboczył z kursu podczas gwałtownej burzy i wtedy jego statek otarł się o cudowną wyspę na Morzu Ciemności. Sanchez potrafił określić położenie wyspy - pokazał swojemu dobroczyńcy mapy i obliczenia. Kolumb miał w ręku dowód, którego znaczenie Jan II z pewnością doceni. I właśnie wtedy Sanchez de Huelva

umiera. Historycy, nienarzący Kolumba sympatią, podkreślają z naciskiem ten zbieg okoliczności: „Czyżby genueńczyk zastanawiał się, czy Jan II nie wolałby powierzyć dowództwa ekspedycji na zachód nie jemu, Kolumbowi, ale uratowanemu szyprowi, który już dotarł do tych odległych wybrzeży? Ta śmierć wydaje się bardzo na czasie". Do dzisiaj postawa moralna Kolumba wydaje się problematyczna, niejasna. Tutaj jednak będziemy mówić tylko o faktach pewnych - lub przynajmniej znajdujących swoje potwierdzenie.

W 1484 roku Kolumb przedstawia wreszcie królowi Portugalii swój długo dojrzewający plan, który - jak już wiemy - nie uzyskuje aprobaty. Jedzie więc do Hiszpanii. Towarzyszy mu syn Diego. Żona Kolumba, Felipa, zniknęła. Zmarła czy została porzucona - nigdy się tego nie dowiemy. Diego zostaje umieszczony na pensji w klasztorze Rábida koło Palos.

Dwie daty ukazują nam cierpliwość, upór i wytrwałość Kolumba. Dopiero w 1487 roku, po trzech latach wysiłków i starań, zostaje przyjęty przez władców Hiszpanii, Ferdynanda i Izabelę Katolicką, którym przedstawia swój projekt. I dopiero 15 kwietnia 1492 roku, ponad pięć lat później, para królewska podpisuje „kapitulację”, w której przyjmuje jego warunki. Wysokość przyznanego subsydium jest niewielka: „Miasto Palos winno dostarczyć admirałowi Kolumbowi dwie karawele, odpowiednio wyposażone i obsadzone”.

Obsadzenie statku oznacza dokonanie rekrutacji załogi. Ale miasto Palos zaczęło się wahać, nie dając ani statków, ani marynarzy. Kolumb na próżno obiecywał wspaniałe nagrody. Nikt nie zgłaszał się, a wysoką nagrodę ofiarowaną za skok w nieznanne uważano za podejrzaną. Morze Ciemności było królestwem szatana. Indie nie leżały po tej stronie. Ci, którzy zdecydowali się wyruszyć, nigdy już nie wrócą. I jeszcze jeden powód, aby być ostrożnym - w Palos Kolumb jest obcy.

- Mówią, że to admirał. Ale gdzie i kiedy żeglował?

W końcu uratowało wyprawę dwóch znanych i bogatych armatorów: Martín Alonso Pinzón i jego brat Vicente Yáñez Pinzón. Nie tylko oddali do dyspozycji Kolumbowi dwie będące w dobrym stanie karawele, ale zapowiedzieli, że i oni wyruszą w podróż. Taki akt wiary wywarł wielkie wrażenie. Za przykładem braci Pinzonów baskijski kapitan Juan de la Cosa zgodził się wynająć swój statek z załogą oraz własną osobą. Karawele Pinzonów nazywały się „Pinta” i „Niña” (Malowanka i Dziew-

czyneczka), a statek Juana de la Cosa - „Gallega” (Galicyjka). Wszystkie nazwy to przezwiska dziewcząt lekkich obyczajów, ale właściciele statków uważali, że takie nazwy przynoszą szczęście. Krzysztof Kolumb, któremu mimo wszystko zależało na zachowaniu pozorów przyzwoitości, uzyskał tylko tyle, że „Gallega” została przemianowana na „Santa Marię”.

Dokładne wymiary tych statków nie są znane. Można przypuszczać, że „Santa Maria” miała 35 metrów długości, a jej nośność niewiele przekraczała 100 ton. „Pinta” i „Niña” mierzyły każda od 20 do 25 metrów. Na pokładzie „Santa Marii” było około 40 ludzi załogi, a po około 25 na każdym z pozostałych statków.

Znaczną część lipca 1492 roku poświęcono na załadunek. Zabierano zapasy na rok, zakładając 300 gramów mięsa lub ryby i funt biszkoptów na jednego członka załogi dziennie. Było to oczywiście mięso wędzone i ryby suszone. W kambuzie znalazły się jeszcze suszone warzywa, sery, oliwa, ocet i dużo cebuli. Rola, a nawet istnienie witamin były w tamtych czasach całkowicie nieznane, ale wiedziano, że cebula, wobec braku świeżej żywności, jest najlepszym lekarstwem na szkorbut. Do picia zabierano aż dwa litry wina na każdego członka załogi dziennie, a ponadto pół kwarty wody do każdego posiłku.

3 sierpnia 1492 roku wszystko było gotowe. Marynarze Kolumba po wysłuchaniu mszy w klasztorze Rabida pożegnali się ze swoimi rodzinami. Poprzedniego dnia, w Święto Matki Bożej Cudownej, wszyscy mieszkańcy Palos w kościele głośno modlili się na kolanach. Teraz kobiety modliły się na nabrzeżu, gdzie panowało niezwykle podniecenie. Wyprawa Kolumba była w tamtych czasach bardziej zdumiewająca niż dzisiaj wystrzelenie satelity w przestrzeń kosmiczną. Żeglarze wyruszali w zupełnie nieznanym kierunku. Mieli stawić czoło niewiadomej przestrzeni oceanu, której żaden człowiek na świecie nigdy nie widział. Jak odgadnąć, czy rzeczywiście nie kończy się ona otchłanią, czy nie szaleje tam maelstrom lub inny straszliwy wichur...

W swym ciemnoczerwonym admiralskim uniformie, obszytym futrem, Krzysztof Kolumb stał dumnie na rufowce „Santa Marii”. Był to postawny, wysoki mężczyzna o jasnych oczach i cerze usianej piegami, z długimi rudymi i już siwiejącymi na skroniach włosami. Zebrani na nabrzeżu widzieli, jak zdejmuje nakrycie głowy i silnym głosem wydaje rozkaz:

- Płyńmy, w imię Boże!

Karawele pożeglowały w dół rzeki Tinto i wypłynęły za mierzeję na wysokości wyspy Saltes. Martin Alonzo Pinzón dowodził „Pintą”, a jego brat „Niña”. Na pokładzie „Santa Marii” zastępcą Kolumba był Juan de la Cosa.

Admirał planował postój na Wyspach Kanaryjskich. Stamtąd chciał płynąć wzdłuż 28 równoleżnika, co - według będących w jego posiadaniu tajnych dokumentów - miało zaprowadzić go do Cipangu (Japonii) i Kataju (Chin). Jednak w poniedziałek 6 sierpnia ster „Pinty” wyskoczył ze swojej zawiasy. Naprawiono go, lecz następnego dnia wydarzyło się to samo. Nigdy się nie dowiemy, czy był to sabotaż. Powoli, bardzo powoli trzy karawele dopływają do Las Palmas. Aby zreperować psujące się ster, „Pinta” zostaje wyciągnięta na brzeg.

W 1892 roku, aby uczcić czterechsetlecie odkrycia Ameryki, rząd hiszpański zlecił zbudowanie statku jak najbardziej podobnego do „Santa Marii”. Karawela, pokonując Atlantyk po drodze opisanej w dzienniku pokładowym przez Kolumba, dokładnie w tym samym czasie trzydziestu sześciu dni przebyła drogę z Las Palmas na wyspę San Salvador na Bahamach.

Marynarzom Kolumba trzydzieści sześć dni nieznośnie się dłużyło. Powiedziano im przecież, że „Indie” leżą stosunkowo blisko, niepokoiłi się więc z byle powodu. Rozczarował ich też widok glonów morskich, które nie znajdowały się w bezpośredniej bliskości brzegu. Nie mogli jednak wiedzieć, że glony na Morzu Sargassowym sięgają bardzo daleko w morze. Na statkach doszło do próby buntu i trzeba było zmniejszyć racje żywności.

Koniec podróży nastąpił w sposób niejako nieoczekiwany. 11 października na morzu pojawiły się morszczyzny. O zmierzchu dostrzeżono latające papugi.

Niebo, lekko zachmurzone, rozjaśniło się około północy - była pełnia księżyca. Karawele szły pchane silnym wiatrem.

Druga nad ranem 12 października. Z pokładu „Pinty” kilkakrotnie powtórzono okrzyk „Ziemia! Ziemia!”, po którym nastąpił wystrzał armatni. „Pinta” zbliżyła się do statku admirałskiego.

- Widziałeś ziemię? - spytał Kolumb Martina Alonza.
- Mój marynarz ją widział. Bermejo. Teraz zresztą widać ją już dobrze. Popatrzcie tylko.

W świetle księżyca widoczna była ciemna linia brzegu. Tym razem

nie można było się pomylić. Gdyby statki nadal płynęły dotychczasowym kursem, nieuchronnie doszłoby do zderzenia z lądem. Kolumb nakazał zatrzymać się i czekać dnia.

Szkoda, że równocześnie nie zatrzymała się także historia. Po raz pierwszy człowiek przemierzył Atlantyk z jednej strony na drugą. To nieistotne, że Kolumb dotarł do wyspy położonej niedaleko kontynentu, a nie do samego kontynentu. Następne pokolenia, nie zwracając na taki drobiazg uwagi, będą uważały stwierdzenie, że „Krzysztof Kolumb odkrył Amerykę” za raz na zawsze udowodniony aksjomat. Być może jednak taki wyczyn to zbyt wiele dla jednego człowieka. I właśnie wtedy diabeł podszeptnie odkrywcy najgorszą decyzję jego życia.

Kiedy trzy karawele stały na środku morza, Martin Alonzo Pinzón przybył na pokład „Santa Marii”. Podał raz jeszcze Kolumbowi imię marynarza, który pierwszy spostrzegł i zasygnalizował brzeg. To Juan Ro-driguez Bermejo rodem z Triany.

- Nie - mówi Kolumb - to ja pierwszy dostrzegłem ląd. Wczoraj wieczorem około dziesiątej dostrzegłem w ciemnościach słabe światelko, podobne do światelka małej świeczki. Zawołałem dwóch ludzi, którzy także je wtedy dostrzegli.

I wezwał swoich świadków - jednego z członków własnej rodziny oraz kucharza. Przytaknęli.

- Premia należy się więc mnie - stwierdził Kolumb.

Zdumiony Martin Alonzo Pinzón nie mógł wykrztusić słowa. Jakim sposobem admirał dostrzegł światło na lądzie o godzinie dziesiątej wieczorem, kiedy byliśmy jeszcze o ponad trzydzieści pięć mil od brzegu? Czy to przypadkiem nie było odbicie w wodzie jakiejś gwiazdy? Dlaczego admirał nie rozumie, że choćby miał rację, to najzwyczajsza sprawiedliwość każe przyznać nagrodę marynarzowi, dla którego to prawdziwa fortuna? Około ósmej rano w piątek 12 października 1492 roku w imieniu królowej Izabeli i króla Ferdynanda Krzysztof Kolumb objął w posiadanie pierwszą z wysp, do których wytrwałość i umiejętności pozwoliły mu dotrzeć. Nazwał ją San Salvador. Dzisiaj, zapomniana wśród wysp małego archipelagu Bahamy, nosi ona imię jednego z dawno zapomnianych piratów i nazywa się Watling*.

* Niektórzy współcześni badacze przypuszczają, iż owym pierwszym skrawkiem Ameryki, do którego dotarł Kolumb, była wysepka Samana Cay w tym samym archipelagu (przyp. red.).

20 października karawele Kolumba dotarły do Kuby, którą admirał nazwał Juana. Później ogłosił, że jest to półwysep, stanowiący wysunięty cypel imperium Wielkiego Chana. Aż do końca swojego życia Kolumb będzie upierał się przy tym błędzie po prostu dlatego, że opływając Kubę, wzdłuż prawie wszystkich jej wybrzeży, nigdy nie zamknął okrążeń. Jest to jedyne zaniedbanie, jakie można mu zarzucić.

- Dotarłem do kontynentu azjatyckiego, a więc minąłem Ci-pangu.

Cipangu - wyspa, gdzie miały tryskać złote źródła - to cel, do którego Kolumb starał się dotrzeć za wszelką cenę podczas całej swej pierwszej podróży.

Kwiecień 1493 roku. Ulicami Barcelony kroczy niezwykle pochód marynarzy, niosących długie kije, na których siedzą przywiązane rozkrzyczane i trzepocące kolorowymi skrzydłami papugi. Inni marynarze niosą rośliny, krzewy, egzotyczne owoce i zwoje bawełny. Jeszcze inni, podążając w pochodzie, pokazują na prawo i lewo złote maski i dziwne klejnoty. Tłum jest jak oniemiały. Największe zaciekawienie wzbudza pięciu mężczyzn o miedzianej skórze, jakich nigdy jeszcze nie widziano. Nieśmiało idą naprzód na wpół okryci derkami. To Indianie. Ludzie z drugiej strony Ziemi. Na końcu, za nimi, kroczy admirał Kolumb w paradnym stroju, otoczony oficerami i towarzyszami podróży.

Nie wszyscy jednak dzielają ten triumf. Martin Alonzo Pinzón zmarł z powodu choroby po przybyciu do Palos na pokładzie „Pinty”. Sam Kolumb powrócił do Hiszpanii na pokładzie małej „Niñy”, bo „Santa Maria” wieczorem w dniu Bożego Narodzenia rozbiła się o skały Antyli. Jej szczątki posłużyły do zbudowania fortu Navidad, który Kolumb założył na wyspie Hispaniola - obecnej Haiti - gdzie zostawił mały garnizon.

Teraz jednak jest chwila triumfu. Dwór hiszpański zebrał się wokół króla, królowej i infanta, by powitać admirała, który zdaje relację ze swojej podróży i pokazuje przywiezione z Nowego Świata osobliwości. To prawda, że jest wśród nich tylko niewiele złota, ale są także przyprawy. Zresztą to przecież dopiero początek zdobywania Nowego Świata. Kolumb obiecuje, że znajdzie złoto podczas następnej wyprawy. Władców, jak i prostych ludzi, najbardziej ciekawią Indianie. Kolumb, wykorzystując to zainteresowanie, opowiada o zastępach dusz, które

trzeba pozyskać dla wiary w Chrystusa. Królowa Izabela, której nadano przydomek „Katolicka”, wybucha płaczem. Chór kaplicy królewskiej intonuje *Te Deum* i wszyscy padają na kolana.

23 września 1493 roku Kolumb wyruszył na kolejną wyprawę. Stał na czele prawdziwej ekspedycji kolonialnej: 14 karaweli i 3 statki transportowe, 1500 ludzi oraz liczny sztab, w którego skład wchodził również jego młodszy brat Diego. 27 listopada armada zarzuciła kotwice u wybrzeży fortu Navidad na Hispanioli. Tu jednak wydarzyła się tragedia - aby obronić swoje kobiety i dobra, w których posiadanie chcieli wejść mężczyźni z garnizonu, nastawieni z początku pokojowo tubylcy stali się okrutnymi zabójcami. Miejscowy przywódca Indian przysięgał, że na próżno usiłował uchronić Hiszpanów przed zemstą, mimo że nie pochwalał ich zachowania.

Kolumb tym razem pozostał na Antylach trzy i pół roku. Cały czas był przekonany, że znajduje się na wybrzeżu kontynentu azjatyckiego i przemierzał morze we wszystkich kierunkach w poszukiwaniu wyspy Cipangu. Równocześnie zarządzał także kolonią na Hispanioli. Nie obyło się bez trudności, jako że przy pełnieniu tej funkcji potrzeba doświadczenia. Musimy też uświadomić sobie, że genueńczyk był pierwszym człowiekiem w świecie, który pełnił te obowiązki na ziemi tak odległej od metropolii. Dwaj jego bracia, Diego i Bartolomeo, starali się pomagać mu w tym jak mogli, ale nawet taki triumwirat był niemalże bezbronny wobec niepokonanej chciwości hiszpańskich awanturników. Miejscowa ludność pracowała niewolniczo w kopalniach i na plantacjach. Według Las Casasa, słynnego apostoła Indian, ludność rdzenna Hispanioli zmniejszyła się z 300 000 Indian w chwili przybycia Hiszpanów do 300 osób w czterdzieści lat później. Łatwo zrozumieć, że pierwsi bezlitośni kolonizatorzy źle znosili jakąkolwiek władzę. Aby mieć wolną rękę, wszczęli przeciwko Admirałowi Morza Oceanicznego wściekłą kampanię oszczerstw. Za pośrednictwem statków, które pływały już teraz po Atlantyku w obie strony, wysyłali na dwór hiszpański pełne pomówień raporty. Jednym z zarzutów było oskarżenie o wprowadzenie na Hispanioli niewolnictwa. Ze strony tych, którzy niemalże bez wyjątku stali się dla Indian katami, był to bardzo śmiały i złośliwie postawiony zarzut. Kolumb został oskarżony między innymi o to, że „w koloniach nie okazywał należytego szacunku niektórym szlachcom”.

Schyłek życia odkrywcy Nowego Świata, w znacznej części z powodu

takich zawziętych wrogów, przypominał stopniowe zatapianie się statku. W 1496 roku Kolumb wrócił do Hiszpanii, by wytłumaczyć się z zarzutów. Został wysłuchany i odpłynął, uzyskawszy potwierdzenie swych przywilejów. Na wiosnę 1500 roku zwrócił się o przysłanie mu wysokiego funkcjonariusza zdolnego pomagać w zarządzaniu kolonią. Wyślano Francisca de Bobadillę.

W listopadzie 1500 roku po całej południowej Hiszpanii rozniosła się jak grom z jasnego nieba zdumiewająca wiadomość: wielki admirał Krzysztof Kolumb przyplłynął do Kadyksu razem ze swymi braćmi i panem Bobadillą. Rzecz jednak nie do wiary - admirał i jego dwaj bracia byli skuci łańcuchami.

Trzej mężczyźni zostali uwięzieni i zakuci w kajdany w kolonii na rozkaz Bobadilli pod zarzutem zdrady. Ale na nabrzeżu w Kadyksie tłum oklaskiwał więźniów i obrzucił wyzwiskami Bobadillę. Oburzona królowa wydała rozkaz, natychmiast potwierdzony przez króla, by uwolnić trzech braci. Przekazała także sumę tysiąca dukatów, by mogli oni stanąć na dworze w strojach odpowiadających ich randze.

Nic dziwnego, że Krzysztof Kolumb z łatwością uwolnił się od ciężących na nim oskarżeń Bobadilli. Było oczywiste, że nikomu bardziej niż jemu, Kolumbowi, zależało, by wszystko w kolonii układało się jak należy i że robił w tym celu, co mógł. Władcy Hiszpanii nie zapominali też, że swoje nowe ziemie i bogactwo, które zaczynało już stamtąd napływać, zawdzięczali właśnie śmiałości Kolumba, niezależnie od popełnionych przez niego błędów i wynikających z tego trudności.

Nie powinno jednak również dziwić, że król i królowa podjęli wobec Kolumba kilka decyzji restrykcyjnych, na przykład taką, która zakazywała mu odtąd wstępu na Hiszpanię. W kolonii za wszelką cenę trzeba było przywrócić porządek, a admirał nie był w stanie tego zrobić.

Dotknięty decyzją, która ograniczała jego władzę, Kolumb zamknął się na pewien czas w klasztorze. Nie mógł wszakże zrezygnować z nieśmiertelnej sławy, zdobytej, jak sądził, odkryciem drogi zachodniej do Ci-pangu i cesarstwa Wielkiego Chana. Upierał się, by wyruszyć w czwartą podróż i w końcu królowa wyraziła na to zgodę. Otrzymał cztery ka-rawele, ale na pokładzie statku admirałskiego znajdował się urzędnik królewski, którego obowiązkiem było kontrolowanie wszystkich jego poczynąń.

Krzysztof Kolumb wyruszył w swoją ostatnią podróż w maju 1502 ro-

ku. Wciąż poszukując Azji, dotarł do Martyniki i na Jamajkę. Diabelska złośliwość huraganu zepchnęła go w kierunku Hispanioli, na którą zabroniono mu wstępu. Zgodnie z królewskim rozkazem nowy gubernator nie pozwolił mu zejść na ląd. Dwie karawele pochłonęło morze, a dwie pozostałe były poważnie uszkodzone. Admirał, któremu udało się ująć z życiem, mimo wszystko dotarł do Przesmyku Panamskiego. Nie mógł już mieć wątpliwości, że tutaj właśnie znajdowała się przyszła Ameryka.

Znajdując się zaledwie o kilkadziesiąt kilometrów od Pacyfiku, którego istnienia nawet nie podejrzewał, Krzysztof Kolumb zrezygnował w końcu z odkrycia zachodniej drogi do Azji. Wrócił do Hiszpanii, gdzie dowiedział się o śmierci swojej protektorki, królowej Izabeli. Prawie oślepy i na wpół sparaliżowany Admirał Morza Oceanicznego zmarł w Valladolid 20 maja 1506 roku, otoczony powszechną obojętnością.

Od tego czasu niezliczone karawele żeglują po oceanie. Ameryka otrzymała swoją nazwę od nazwiska prostego kupca i żeglarza Ameriga Vespucciego. „Bohaterscy i okrutni” konkwistadorzy obsypali Hiszpanię złotem. Ale największe zasługi i odpowiedzialność spoczywają na upartym i dumnym „obcym”, który na podobieństwo proroków wyruszył naprzeciw wichrom oraz falom do Azji i skrzył sobie kark w świecie, którego nie umiał rozpoznać, a który dziś zawdzięcza mu zarówno swoje tragedie, jak i swoją wielkość.

Pewnego dnia w 1484 roku Krzysztof Kolumb zaproponował Janowi II, królowi Portugalii, że dopłyne do Indii, wyruszając w kierunku zachodnim. Odesłany z kwitkiem, ponieważ postawione warunki będące ceną za jego usługi wydawały się bezsensowne, udał się do Hiszpanii, której władcy zgodzili się zaspokoić jego żądania.

Trzydzieści trzy lata później pewien Portugalczyk o nazwisku Magellan stanął przez Manuelem I, królem Portugalii, zamierzając zaproponować mu dotarcie drogą zachodnią do archipelagu Moluki, czyli bogatych w przyprawę Wysp Korzennych. Dotąd Portugalczycy udawali się do Indii długą drogą wokół Przylądka Dobrej Nadziei, otwartą przez Vasco da Gamę. Przyprawy korzenne były jeszcze wówczas nadzwyczaj cennym towarem.

Ferdynand Magellan myślał, że można dotrzeć do Moluków, płynąc na zachód i wykorzystując korytarz przecinający nowy kontynent.

- Ten przesmyk istnieje - zapewnił Magellana pewien hiszpański żeglarz. - Odkryłem go, płynąc wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej. Nie wpłynąłem w niego, bo nie miałem na pokładzie dosyć jedzenia i słodkiej wody.

W rzeczywistości ów Hiszpan odkrył tylko ujście estuarium La Plata i z powodu jego rozległości sądził, że jest to przesmyk, prowadzący na drugą stronę kontynentu.

Magellan, kiedy pragnął zrealizować swój plan, zbliżał się już do czterdziestki. Średniego wzrostu, krępej budowy, o ciemnych oczach i czarnej, przetykanej siwizną brodzie. Lekko utykał na skutek rany odniesionej w Maroku. Należał do najlepszych żeglarzy swojej epoki i czterokrotnie opłynął Przylądek Dobrej Nadziei. Miał ponadto doświadczenie wojskowe, zdobyte przez dziesięć lat kampanii w Indiach i Afryce. W służbie swojego kraju był czterokrotnie ranny. Nie mając jeszcze trzydziestu lat, Magellan domyślił się podstępu przygotowanego przeciwko Portugalczykom przez mieszkańców Malakki i ocalił flotę portugalską.

Na zakończenie dziesięciu lat nienaganej służby uzyskał audiencję u swojego władcy. Fernão de Magalhães jako szlachcic miał prawo zostać przyjęty przez króla. Zanim jednak przedstawił swój projekt dotarcia do Wysp Korzennych od strony wschodniej, wyraził dwie prośby. Chciał otrzymać niewielką podwyżkę pensji i powrócić do służby na morzu lub w odległych posiadłościach. Dwukrotnie otrzymał odpowiedź odmowną. Zapytał więc o przyczyny odmowy.

- Czy król jest przeciwny temu, bym podjął służbę za granicą?
- Nie.

Niechęć króla Manuela wynikała z dwóch przyczyn: kalumni, jakimi obrzucono żeglarza, oraz jego zbyt mało dworskiego charakteru. „Magellan, zraniony w kolano w Maroku, został mianowany głównym strażnikiem bydła zdobytego na wrogu. Odsprzedał znaczną część Maurom”. W rzeczywistości zwierzęta po prostu uciekły, ale oszczerstwo szło za nim, chociaż było przecież całkowitą niedorzecznością, bo szlachcic wciąż był tak samo ubogi. Dalszych wrogów napytał sobie z powodu swego gwałtownego charakteru. Wobec króla natomiast postąpił bardzo niezręcznie, nie przedstawiając mu swojego planu, zanim wysunął żądania.

Podobnie jak Kolumb, w obliczu odmowy Magellan udał się do Hi-

szpanu i uzyskał audiencję u Karola I, przyszłego Karola V. Hiszpański władca, zachęcony perspektywą dotarcia do Wysp Korzennych bez wchodzenia w spór z Portugalią na drodze wokół Afryki, powiedział „tak”. Fernão de Magalhães stał się więc hiszpańskim szlachcicem i admirałem Fernando Magallanesem.

20 września 1519 roku flotylla składająca się z pięciu statków - admirałskiego statku „Trinidad”, „Concepción”, „Victoria”, „San Antonio” i „Santiago” - wyruszyła z San Lúcar u ujścia rzeki Gwadalkiwir. Nie był to skok w nieznaną, bo przepłynięcie Atlantyku stało się już rzeczą powszednią. Podróż Magellana była jednak wyjątkowo długa - trwała aż trzy miesiące. Po prostu dlatego, że statki natrafiły na bezwietrzną pogodę. W tamtych czasach brak wiatru na Atlantyku był tak samo zabójczy jak burza. Ciszę napotymano najczęściej na granicy zasięgu pasatów, wschodnich wiatrów zwrotnikowych, w okolicy 30 stopnia szerokości północnej lub południowej. Zdarzało się, że statki były tam unieruchamiane pod rozpalonym niebem na całe tygodnie. Konie, jeśli były na pokładzie, padały z braku wody pitnej w pierwszej kolejności. Z tego też powodu pierwsi hiszpańscy poszukiwacze przygód nazwali tę przerażającą strefę spokoju „szerokością geograficzną konia”.

Na pokładzie statków Magellana jednak koni nie było. Najwięcej kłopotów i powodów do irytacji podczas tej długiej podróży nastreczył mu Juan de Cartagena, hiszpański grand, mianowany wiceadmirałem ekspedycji, któremu powierzono zadanie nadzorowania admirała. Dlaczego płyniemy tym kursem? Czy admirał jest pewny swoich obliczeń? Brak wdzięczności ze strony króla Portugalii i jego trzykrotna odmowa spełnienia prośby Magellana były pierwszym prawdziwym dramatem tej wyprawy. Drugi polegał na tym, że Hiszpanie nie chcieli uwierzyć, że ich nowy rodak padł ofiarą pomówień. Dla władców i dla ludu Magellan pozostanie obcym, mniej lub bardziej, ale zawsze podejrzanym uchodźcą.

Kiedy statki dopłynęły do brzegów Ameryki, obrały kurs wzdłuż nich na południe. Pewnego styczniowego poranka w 1520 roku kilku obserwatorów na bocianich gniazdach razem krzyknęło, że brzeg się otwiera.

- Otóż i nasz przesmyk - stwierdził Magellan. - Niech wszyscy płyną za mną, kierunek zachód.

Admirał wydał rozkaz, by sondować i czerpać wodę zza burty. Trze-

ciego dnia wszyscy zgodzili się, że woda przestała być słona, a brzegi przesmyku zbliżały się do siebie coraz bardziej. Okazało się, że nie był to przesmyk, ale zatoka utworzona przy ujściu rzeki do morza.

- Zawracamy - rozkazał admirał. - Popłyniemy dalej na południe wzdłuż brzegu.

Szczegóły tej wyprawy są nam znane dzięki relacji młodego florenckiego szlachcica o nazwisku Pigafetta, który uzyskał od hiszpańskiego króla zgodę na przyłączenie się do wyprawy, „aby ją opisać”.

Żegluga wzdłuż amerykańskiego wybrzeża na południe oznaczała kierowanie się w stronę zimna - panującej na półkuli południowej zimy, tym ostrzejszej, im bliżej było bieguna. Marynarze, którzy marzyli o łagodnym klimacie i bujnej roślinności na Wyspach Korzennych, byli rozczarowani. W kwietniu flotylla dopłynęła do 49 równoleżnika. Panował siarczysty mróz. Ludzie trzęśli się z zimna i złorzeczyli, ponieważ admirał zmniejszył racje żywnościowe. Staraniem wiceadmirala Cartageny rozeszła się plotka: „Portugalczyk wziął zapłatę, by doprowadzić do zagłady królewskiej floty”. Dowiedziawszy się o tym, Magellan zaważwał wiceadmirala:

- Odbieram panu pański stopień. Od tej chwili jest pan już nikim. I każę zakuć pana w kajdany.

Pozbawił także dowództwa Antonia de Cocę, kapitana „Santiaga”, również nakłaniającego marynarzy do buntu. Hiszpański grand spędził kilka dni skuty łańcuchami na dnie statku. Kiedy wrócił na świeże powietrze, myślał już tylko o tym, by doprowadzić Magellana do zguby.

Znamy datę uknutego przez niego spisku. Było to wieczorem w Niedzielę Palmową 1520 roku. Flotylla zatrzymała się wtedy na kotwicy w małej zatoce u wybrzeży amerykańskich. Cartagena udaje się na pokład „Concepcjóna”, którego kapitan o nazwisku Quesada jest jego poplecznikiem. Znajdują się tam poza tym Antonio de Coca, zwolniony ze stanowiska kapitan „Santiaga”, a także niepoprobiony wątpliwości kapitan „Victorii”, Mendoza. Treść rozmowy, która odbywa się w świetle lampki oliwnej w malusieńkiej kabinie na „Concepcjónie” nigdy nie będzie znana w szczegółach, ale wiadomo, do jakich wniosków doszli jej uczestnicy.

O północy od „Concepcjóna” odpływa łódka. Wioślarze kierują się w stronę „San Antonia”. Dowódca tego statku, Mesquita, to człowiek odważny i wierny Magellanowi. Trzy minuty później leży już związany

na koi. Nadchodzi bosman i rozpoznaje Quesadę, kapitana „Concepcióna”:

- Co tu robicie?

W odpowiedzi dostaje sześć ciosów nożem. Wszyscy portugalscy marynarze znajdujący się na pokładzie „San Antonia” zostają skuci łańcuchami na dnie statku. Spiskowcy mają następujący plan: „Na pięć statków flotylli trzy są wierne Magellanowi. Opanowaliśmy już jeden z nich, więc zmieniła się równowaga sił. Możemy teraz dyktować admirałowi nasze warunki”. Wszystko to odbyło się w ciszy nocy. Na pokładzie „Trinidada” Magellan niczego nie podejrzewał.

Rano sternik łodzi, która przyплыnęła ze statku „Concepción”, przekazuje mu list zawierający ciekawe przesłanie. Cartagena, Mendoza, Quesada i Coca tłumaczą w pełnych szacunku słowach, że zostali zmuszeni do użycia przemocy, bo Magellan traktuje ich w sposób upokarzający i nie udziela żadnych wyjaśnień. Powinien więc teraz wspólnie z nimi podejmować decyzje. Wówczas oni będą darzyć go szacunkiem i służyć z oddaniem. Wspólnie podejmować decyzje! Ci ludzie po prostu pokazali, że nie mają najmniejszego pojęcia, jak silna może być wola Magellana.

- Zatrzymać łódkę z „Concepcióna” - rozkazuje admirał.

Wzywa do siebie *alguazila* - szefa sztabu flotylli - i wydaje mu odpowiednie rozkazy. W południe od statku admirałskiego odplywa łódź. Kieruje się ona jednak nie w stronę „Concepcióna”, ale ku „Victorii”. *Al-guazil* przekazuje Mendozie przesłanie admirała.

Zawiera ono zaproszenie do rozmowy na pokładzie „Trinidada”. Kapitan ma przybyć sam. Mendoza nie może powstrzymać uśmiechu, sądząc, że to szyty grubymi nićmi podstęp. Podnosi wzrok i napotyka spojrzenie *alguazila*, zaraz jednak przestaje się uśmiechać. W tej samej chwili przestaje żyć, gdyż sztylet przecina mu gardło. Równocześnie dwudziestu uzbrojonych ludzi, którzy w drugiej łodzi przyплыnęli z „Trinidadą”, wdziera się na „Victorię” i podporządkowuje sobie załogę. Magellan ma znów po swojej stronie trzy statki - „Trinidad”, „Santiago”, „Victorię” - przeciwko dwóm. Jego odpowiedź jest błyskawiczna. Tego samego dnia załogi „Concepcióna” i „San Antonia” poddają się. Bunt jest zdławiony.

Kilka dni później na pustym, pozbawionym roślinności i omiatanym lodowatym zimowym wichrem brzegu stoi dwóch mężczyzn. Patrzą, jak flotylla Magellana podnosi kotwice i odplywa. Wsadzeni na ląd - taka

była kara dla Cartageny, który był duszą buntu, i dla księdza, który go poparł. Głowa i ciało Quesady natomiast, który jako pierwszy przelał krew, oddzielnie opadały na dno.

Flotylla podjęła na nowo podróż na południe wzdłuż wybrzeża. Sprawdzano każdą zatokę, opływano każdy cypel.

Zima minęła żeglarzom w lodowatej samotności. Wysłany na rekoniesans „Santiago” zatonął. Na szczęście załogę udało się uratować. W sierpniu zimno stało się mniej przejmujące. Na brzegu pojawili się dzicy mieszkańcy tych okolic. Kilku z nich przywieziono na pokład. Byli wysocy, mieli ogromne stopy i ubierali się w skóry. Hiszpanie nazwali ich Patagończykami, czyli wielkonogimi. Magellan chciałby potraktować ich po ludzku, ale miał rozkaz, by przywieźć ich do Europy, ponieważ tak wcześniej postąpił Kolumb. Więźniowie jednak zmarli po części ze smutku, a po części wskutek niewłaściwego pożywienia.

21 października 1520 roku obserwatorzy znów sygnalizują rozdwa-jające się wybrzeże. Poza Magellanem jednak żaden z członków ekspedycji nie wierzy już w cud.

- To znów rzeka.
- To jakiś fiord.

Wbrew opinii swoich marynarzy Magellan wysłał na zwiady „San Antonia” i „Concepcióna”. Żeglarze patrzyli, jak oba statki znikają na horyzoncie. Czekali na nie cztery dni, podczas których rozpełtała się burza. Wszyscy myśleli: „Już po nich. Podobnie jak było z «Santiagiem»”. Magellan nie odzywał się ani słowem. Czoło przecinały mu dwie głębokie pionowe zmarszczki. Piątego dnia strzały armatnie odbiły się echem od skalistych ścian rzekomego fiordu. W chwilę później na horyzoncie pojawiły się dwa statki pod pełnymi żaglami. Kapitanowie stawili się do raportu:

- To z pewnością nie jest fiord, bo nie mogliśmy osiągnąć dna. Brzegi nie zbliżają się do siebie, ale wręcz przeciwnie, kanał robi się coraz szerszy. Woda jest cały czas bardzo głęboka i tak samo słona.
- Płyniemy - powiedział Magellan.

1 listopada 1520 roku cztery statki, jeden za drugim, wpłynęły w przesmyk, który Magellan nazwał Cieśniną Wszystkich Świętych, a który dzisiaj nosi jego imię. Patrząc na mapę, widać, że w rzeczywistości nie jest to cieśnina, lecz korytarz lub raczej rodzaj długiego na sześćset kilometrów labiryntu, od którego wciąż odchodzą różne rozgałęzienia. Flotylla płynęła naprzód wśród gór skutych lodowcami, skał

o metalicznym połysku, płaskowyżów nagich lub porośniętych lasem tak ciemnym, że wydawał się fioletowy. W nocy tu i tam widać było ognień, ale w dzień tubylcy pozostawali niewidoczni. Żeglarze, zbliżając się do brzegów, znajdowali tam tylko cmentarze lub cielska martwych rekinów, lecz kiedy nadchodziła noc, światełka pojawiały się znowu. Magellan nazwał te tajemnicze wybrzeża Ziemią Ognistą.

Zatrzymywano się przy każdym rozgałęzieniu. Po kolei statki wypływały na rekonesans. W połowie listopada pojawiły się dwa odgałęzienia wyglądające, jakby były tej samej wielkości. „Concepción” i „San Antonio” wyruszyły zbadać ten, który prowadził na południe, „Trinidad” i „Victoria” pozęgłowały w kierunku północno-zachodnim. Wkrótce dogonił ich „Concepción”. Brakowało jednak „San Antonia”. Czyżby zatonał? Kosmograf Andres de San Martin miał minę, jakby wszystko wiedział.

- Wiesz pan coś? - zapytał go Magellan.
- Tak, Wasza Wysokość.
- Kto ci powiedział, co się stało?
- Aby się dowiedzieć, postawiłem horoskop.
- I jakież on jest?

- Kapitan Mesquita jest więźniem na pokładzie swojego statku. Sternik Gomez wraz z załogą wyruszyli w drogę powrotną do Hiszpanii.

Nikt nie wie, czy Magellan dał wiarę tej przepowiedni. Okazało się jednak, że była prawdziwa. Po przybyciu do Hiszpanii Gomez starał się oczernić Magellana. Mesquita, którego nie ośmielił się stracić i którego przywiózł ze sobą jako więźnia, stanął w obronie admirała. Nie wiedząc, który z nich kłamie, hiszpański sąd uznał za słuszne zamknąć obydwu w oczekiwaniu na powrót Magellana.

Trzy pozostałe statki posuwały się ciągle w kierunku zachodnim. Minął już prawie miesiąc, odkąd wpłynęły do tego labiryntu. Powoli skały ustępowały miejsca preriom. 28 listopada 1520 roku kanał zaczął stopniowo rozszerzać się, a jego brzegi po prawej i po lewej stronie oddalały się od siebie coraz bardziej. Oczom żeglarzy ukazał się widok, w który już większość ich zwątpiła - otwarte morze z niekończącą się linią horyzontu.

Stojąc na mostku, milczący mężczyzna o żelaznej woli zapomniał, że marynarze zwrócili się przeciw niemu. Pigafetta robił notatki do swojej relacji: „Oczy admirała wypełniły się łzami, które spłynęły mu po policzkach na brodę”.

Jeszcze chwila i Magellan wypłynie na nowy ocean, którego rozmiarów nawet nie potrafił sobie wyobrazić i który nazwał Morzem Spokojnym, nie przewidując, że tu właśnie czeka na niego tragiczna śmierć.

Po wikingach oraz po Portugalczykach, którzy opłynęli brzegi Afryki, po wyprawach Kolumba i Magellana, przepłynięcie przez Atlantyk nie jest już wielką przygodą i można powiedzieć, że przestrzeń oceanu została już ujarzmiona, przynajmniej w tym, co dotyczy jego powierzchni.

Trzeba jednak wspomnieć tu choćby krótko o człowieku znanym bardziej z kolonii, które założył, niż jako marynarz. Jacques Cartier nie zdobyłby jednak sławy, gdyby nie był świetnym żeglarzem i nie stał się w swoich czasach rekordzistą rejsów przez Atlantyk.

W 1534 roku Jacques Cartier, mający wówczas około czterdziestu lat, ogłosił w swoim rodzinnym mieście Saint-Malo, że rekrutuje załogi na dwa statki. Miały one wyruszyć „w kierunku odległych ziem na północnym zachodzie”. Nikt się jednak nie zgłosił.

Nie wynikało to z braku zaufania do Cartiera, który był ożeniony z córką miejscowego dowódcy garnizonu i którego znano z podróży razem z Portugalczykami do wybrzeży Brazylii. Po prostu mieszkańcy Saint-Malo woleli zaciągać się na statki łowiące dorsze.

Cartier myślał, że skoro „Magellan znalazł na południu przesmyk prowadzący do Indii i do Chin, to podobny przesmyk musi istnieć także na północnym zachodzie. I powinna to być krótsza droga do Indii”.

Dzięki pośrednictwu Philippe'a de Chabota, wielkiego admirała Francji, Cartier przedstawił królowi Franciszkowi I swój plan podróży, której celem było odkrycie przesmyku.

- Natychmiast! - rzekł na to władca, oddając do dyspozycji Cartiera 6000 funtów i dwa statki. Patent królewski głosił, że Cartier został wysłany, „aby odkryć wyspy i kraje, które - jakoby - obfitują w złoto i inne bogactwa”. Chciwość była potężną siłą.

Dowiedziawszy się o zachowaniu mieszkańców Saint-Malo, Franciszek I wpadł we wściekłość:

- Zamknijcie ten port! Żaden statek nie ma prawa stamtąd wypłynąć ani tam przybić, dopóki Cartier nie znajdzie swoich marynarzy!

Miasto przyszłych korsarzy opierało się dwa tygodnie, ale potem

do Cartiera zgłosili się ochotnicy. 15 kwietnia port został otwarty, a 20 kwietnia Jacques Cartier postawił żagle. 10 maja dotarł do Nowej Fundlandii, gdzie wcześniej dopływali rybacy łowiący dorsze.

U wybrzeży Nowej Fundlandii Jacques Cartier wziął kurs na północ i płynął wzdłuż lądu w poszukiwaniu przesmyku na północnym zachodzie. Sądził, że go znalazł, kiedy wpłynął do cieśniny Belle Isle, mającej 25 kilometrów szerokości, położonej na północy i oddzielającej wyspę od kontynentu północnoamerykańskiego. Wpłynął do Zatoki Świętego Wawrzyńca, wówczas jeszcze niezbadanej i niemającej nazwy. Na brzegach sporadycznie pojawiali się ubrani w skóry tubylcy o smagłych twarzach, dzikim wyglądem, z piórami zatkniętymi w czarnych i gładkich włosach.

Cartier płynął teraz w kierunku południowym, wzdłuż zachodniego wybrzeża Nowej Fundlandii, a potem skierował się znów na zachód, uparcie szukając przesmyku. Robiło się coraz cieplej. Na początku lipca żeglarze wpłynęli do rozległej i głębokiej zatoki. Na mapie, rysowanej w trakcie podróży, Cartier nazwał ją Baie des Chaleurs - Zatoką Upałów. Na szczycie nadmorskiej skały stanął 24 lipca krzyż wysokości dziesięciu metrów. W drewnie wyrzeźbiono trzy kwiaty lili oraz napis: „Niech żyje król Francji”. Tubylcy, którzy zbliżyli się, chcąc zaprotestować przeciwko postawieniu takiego totemu, złagodnieli, kiedy otrzymali szkarłatne birety i naszyjniki ze szklanych paciorków.

Cartier powrócił do Saint-Malo 5 września. Nie osiągnął żadnego z celów, wyznaczonych przez Franciszka I. Odkrył jednak nowy ląd i objął go w posiadanie w imieniu króla. Przywiózł ze sobą także dwóch Indian, synów jednego z przywódców plemiennych. W pałacu królewskim w Luwrze złożyli oni hołd Franciszkowi I. Na ile zdołano ich zrozumieć, zapewniali, że płynąc dalej na zachód, można dotrzeć do krainy gór ze złota i drogich kamieni. Taka perspektywa skłoniła króla do sfinansowania nowej wyprawy Jacques'a Cartiera.

19 maja 1535 roku z Saint-Malo znów wyruszyły trzy statki na podbój dusz, ziemi i złota. Były to: „Grande Hermine”, „Petite Hermine” i „Emerillon”. Na pokładzie 73 marynarzy, dwóch jałmużników, jeden aptekarski, jeden balwierz i chirurg oraz na ochotnika kilku przedstawicieli szlachty. Dowódcy statków i bosmani należeli do rodziny Cartiera.

Na północnym Atlantyku wyprawę zaskoczyła gwałtowna burza, która rozdzieliła statki. Ich dowódcy byli jednak dobrymi żeglarzami.

Świadczy o tym fakt, że statki odnalazły się bez szwanku 27 lipca w cieśninie Belle Isle. 1 września Jacques Cartier znów wpłynął do Zatoki Świętego Wawrzyńca.

Francuzi nawiązali kontakty z Algonkinami, półpasterskimi plemionami uprawiającymi nędzne poletka kukurydzy. Poszczególne plemiona Algonkinów wciąż toczyły między sobą okrutne walki. Członkowie wyprawy nie mieli jednak z tubylcami żadnych kłopotów, w znacznej mierze dzięki dwóm Indianom, zabranym podczas pierwszej podróży, którzy i teraz służyli za tłumaczy. Jacques Cartier ruszył na północ do ujścia Rzeki Świętego Wawrzyńca, gdzie wpłynął wszystkimi trzema statkami. Potem posuwał się w głąb łądu tylko „Emerillonem” i dwoma łodziami, a wreszcie tylko na dwóch łodziach. W ten sposób dotarł do wioski Irokezów Hochelaga, w miejscu dzisiejszego Montrealu, a potem zawrócił i popłynął w dół, w kierunku Havre Sainte Croix, gdzie dzisiaj znajdują się wielkie doki Quebecu.

15 listopada na wodach Rzeki Świętego Wawrzyńca pojawił się lód. Załoga opuściła uszkodzoną „Petite Hermine”. 20 listopada rzeka była całkowicie zamarznięta. Można było zobaczyć, jak Indianie biegają po lodzie, by okraść wrak.

Zima na kanadyjskim wybrzeżu była bardzo surowa. Najgorszy jednak był skorbut. Członkowie wyprawy Cartiera, nie mając pojęcia o chorobie, która jeszcze długo będzie dziesiątkowała załogi żaglowców, jedli zbyt dużo gotowanej kukurydzy i wędzonego mięsa. W połowie grudnia ciała dwudziestu pięciu marynarzy, sztywne jak z żelaza, złożono w szałasie w oczekiwaniu, aż odwilż pozwoli je pogrzebać. Dalszych czterdziestu marynarzy było w złym stanie. Ocalił ich stosowany prewencyjnie przez Indian wywar z szyszek białego świerku.

W końcu mróz zelżał i 6 maja wyprawa mogła wyruszyć w drogę powrotną. Do Saint-Malo przybyła 6 lipca.

Wody Zatoki Świętego Wawrzyńca były już teraz wystarczająco znane, by każdy doświadczony kapitan mógł w tej okolicy poruszać się bezpiecznie. Przepływając 1200 kilometrów w górę Rzeki Świętego Wawrzyńca, Cartier otworzył największy szlak w głąb kontynentu północnoamerykańskiego.

Ten pozytywny rezultat wyprawy niewiele się jednak liczył wobec faktu, że odkrywca nie przywiózł ze sobą złota. Na powrót do Kanady trzeba było czekać do zakończenia wojny między Francją, Anglią i Hi-

szpanią. Dopiero w październiku 1540 roku nowa wyprawa stała się możliwa. Franciszek I był już wówczas zdecydowany założyć na nowo odkrytych ziemiach kolonię. Ponieważ jednak nie mógł pozwolić, by Kanadą zarządzał człowiek nienależący do stanu szlacheckiego, powierzył tę funkcję protestantowi Jeanowi Francoisowi de la Roque, panu na Roberval, którego mianował „wicekrólem i porucznikiem generalnym Nowej Fundlandii, Labradoru i Kanady”. Cartier został oddany pod jego rozkazy. Miał wyruszyć wcześniej i przygotować objęcie władzy przez Roberval, który tymczasem rekrutował osadników. Cartier otrzymał ponadto znów misję „znalezienia złota”.

Sądził, że mu się to udało, kiedy zebrał na brzegu Rzeki Świętego Wawrzyńca „kilka cienkich listków złota wielkości paznokcia” i znalazł trochę dalej na płaskowyżu „kamienie jak diamenty najwyższej próby, tak pięknie wycięte, jak jeszcze oko ludzkie nie widziało i tak błyszczące jak iskry ognia”.

Jacques Cartier opuścił Kanadę w maju 1542 roku, nie czekając na Roberval, który spóźnił się z objęciem swoich obowiązków gubernatora. Spotkali się na Nowej Fundlandii, kiedy już nawet do Hiszpanii i Portugalii dotarła wieść, że członkowie wyprawy wracają ze skarbami. Jednak to, co Cartier miał za złoto, okazało się pirytem, a diamenty -kryształami górskimi. Ponieważ na wieść o tym Franciszek I roześmiał się, uczynił to także cały dwór.

Roberval nie sprawdził się jako gubernator. Nie umiał utrzymać porządku wśród osadników, z których wielu było na bakier z prawem. Wciąż wybuchały waśnie, a małej, podzielonej społeczności zagrażali Indianie. Jedna czwarta osadników zmarła, bo z głupoty odmówiła albo zaniedbała zażywania chroniącego przed skorbutem wywaru. Ci, którzy przeżyli, wrócili do kraju na wiosnę 1543 roku.

W swoim rodzinnym Saint-Malo Cartier pędził spokojny żywot kapitana na emeryturze. Zabrała go dżuma, kiedy w 1557 roku wybuchła w okolicy jej epidemia. Żaden z jego rodaków nie zdawał sobie sprawy, że wspaniały żeglarz przygotował drogę ludziom, którzy w następnym stuleciu mieli założyć Nową Francję.

Piraci, bukanierzy korsarze

Najgroźniejsi na Atlantyku byli piraci, korsarze oraz bukanierzy, zwani też flibustierami lub filibustierami. Nie wiadomo, kiedy na oceanie zaczęła się wojna korsarska, ale, jak się wydaje, pierwszym znanym korsarzem na Atlantyku była kobieta.

Około 1335 roku Jeanne de Belleville poślubiła Olhdera de Clisson, szlachcica z Bretanii. Czasy były niespokojne. Edward III, król Anglii, chciał przywłaszczyć sobie również tytuł króla Francji.

- Po mojej matce Izabeli jestem w prostej linii wnukiem Filipa Pięknego. Filip VI Walezy, który uważa się za króla Francji, jest tylko jego bratankiem. A więc to uzurpator.

Filip VI królował jak najbardziej legalnie, w imię jednej z najstarszych zasad swojego królestwa, prawa salickiego z czasów Chlodwiga, które nie przyznawało kobietom prawa do tronu. W Anglii takie prawo nie obowiązywało, stąd pretensje Edwarda III do podwójnej korony. Kiedy wybuchła wojna, nikt się nie spodziewał, że potrwa ona sto lat.

Na tę niespokojną sytuację międzynarodową nakładał się konflikt regionalny. O księstwo Bretanii spierało się bowiem dwoje spadkobierców, Jeanne de Penthievre i jej młodszy brat Jean de Montfort. Filip VI, król Francji, popierał Jeanne, król Anglii - Jeana. W ręce króla Francji wpadł Olhder de Clisson, mąż Jeanne de Behdlle i zwolennik Jeana.

- Ściąć mu głowę!

Wdowa po skazańcu wezwała swoich dwóch synów:

- Macie przysiąc przed Bogiem, że pomścicie śmierć ojca!

Starszy miał wtedy nie więcej niż czternaście lat. Jeanne nie chciała odkładać swojej zemsty na później. Zwerbowała marynarzy, przybiła wraz ze swymi dwoma synami do brzegów Anglii i postarała się o audiencję u Edwarda III:

- Jestem z Bretanii. Na morzu niczego się nie boję. Dajcie mi statki, a przysporzę Francuzom kłopotów.

Edward III dał jej trzy niewielkie statki, które nazwano z pompą „Flotą odwetu w cieśninie La Manche”. Jeanne nie chwaliła się na próżno. Przez kilka lat dowodzona przez nią flota grabiła francuskie statki handlowe pływające po La Manche, a niekiedy atakowała nawet

okręty wojenne. Łupy przewożono do Anglii. Członków załogi zwykle mordowano. Jeanne osobiście kierowała akcją, posługując się równie zręcznie szablą co toporem do abordażu. Odcinała głowy w imię zaślubienia za śmierć męża.

We Francji nazywano ją „Krwawą Lwicą”. Parlament skazał ją na wygnanie i konfiskatę majątku.

- To śmiesznie niewystarczająca kara - oświadczył pewnego dnia Filip VI. - Muszę dostać tę piekielnicę żywą lub martwą.

Po otrzymaniu takiego rozkazu flota francuska przeczesywała cieśninę La Manche. Jeanne prześlizgiwała się między patrolami jak węgorz. Pewnego dnia jednak jej statki zostały otoczone i rozpoczęła się bitwa. Jeanne postąpiła wtedy tak niechlubnie, jak niewielu korsarzy miało to zrobić w przyszłości. Zostawiając swoich marynarzy, by radzili sobie bez niej, kazała spuścić szalupę, do której wskoczyła razem z synami i tuzinem wioślarzy. Królewskie okręty nie zauważyły oddalającej się łodzi.

Przez sześć dni marynarze wiosłowali w kierunku Anglii, według Słońca. Nocą jednak dryfowali z prądem. Prądy morskie w La Manche nie sprzyjają wioślarzom, którzy chcieliby go przepłynąć. Na łodzi było bardzo zimno, a ponieważ wyruszano w pośpiechu, brakowało także jedzenia i picia. Szóstego dnia Jeanne trzymała w ramionach umierającego młodszego syna. Później pozwoliła, by ciało zabrały fale. Umarł też jeden z marynarzy, a potem następny. Nagle ukazał się łąd. Czy to Anglia? Nie, to była Bretania.

Jeanne urodziła się pod szczęśliwą gwiazdą. Znaleźli ją i otoczyli opieką zwolennicy Jeana de Montfort. Dzięki temu nie została ani pojmana, ani ukarana. Wkrótce potem powtórnie wyszła za mąż, za szlachcica imieniem Gauthier de Bentley. Historia kobiety korsarza miała więc swój happy end.

Korsarze, piraci i bukanierzy to dla wielu jedno i to samo. Stereotypowy wizerunek pływającego pod czarną banderą groźnego mężczyzny z opaską na oku i drewnianą nogą należy jednak uzupełnić o kilka szczegółów. Słowo „pirat”, po łacinie *pirata*, pochodzi od greckiego słowa *peirates*, którego rdzeń *peiran* oznacza „próbować” w sensie „próbować szczęścia na morzu”. Słowem tym więc określano po prostu wyjętych spod prawa banitów, gotowych złupić wszystko, co znalazło się w ich zasięgu i nie było w stanie się bronić. Natomiast korsarze lub inaczej kaprzy nie byli wyjęci spod prawa. Przeciwnie - działali na podstawie

pisemnego zlecenia otrzymanego od władcy, który zezwalał im na pościgi za handlowymi statkami wroga. Kiedy schwytano korsarza, nie wieszano go, lecz traktowano zgodnie z prawem wojennym.

To rozróżnienie z punktu widzenia przepisów prawa nie zawsze jednak odpowiadało rzeczywistości. Zdarzało się, że korsarze stawali się piratami, kiedy ich kraj przestawał prowadzić wojnę przeciwko innemu, a oni, nie przejmując się traktatami pokojowymi, kontynuowali swój proceder. Bywało też, że żeglarze stawali się korsarzami lub piratami na przemian, w zależności od tego, co interesującego napotkali na morzu, w zależności od humoru własnego i załogi, w zależności od stanu sa-
kiewki.

Taka zmienność charakteryzowała szczególnie bukanierów. Definicja bukanierów jest ściśle geograficzna - to najczęściej korsarze, ale czasem i piraci, żeglujący po wodach Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej. Bukanierzy francuscy mieli swoją bazę na wyspie Tortuga, ich brytyjscy koledzy - na Jamajce. Kilkoma z nich zajmiemy się później.

Malowniczą czarną flagę z trupa czaszką wywieszali czasem pod koniec XVIII i na początku XIX wieku tylko nieliczni piraci brytyjscy. Pierwszym celem piratów i korsarzy było zmylenie przeciwnika. Wciągli więc na maszt różne bandery lub żadnej. Flagę z trupią główką, zwaną Jolly Roger, wciągnęli na maszt tylko raz - kiedy znajdując się już bardzo blisko swojego celu, chcieli wzbudzić przerażenie i strach.

Francis Drake, najstarszy z dwunastu braci, urodził się w 1545 roku koło Tavistock, niedaleko portu Plymouth. Rdzeń nazwiska Drake jest pochodzenia skandynawskiego. To ten sam rdzeń, który pojawia się w słowie *drakkar*, oznaczającym smoka, a także jeden z rodzajów łodzi wikingów. Francis Drake był synem pastora na okręcie wojennym. Po raz pierwszy wypłynął w morze jako chłopiec okrętowy w wieku piętnastu lat. Mając lat osiemnaście, odziedziczył statek, o którym jednak nie mamy dokładniejszych informacji. Wiadomo natomiast, że Drake nie chciał słyszeć ani o rybołówstwie, ani o handlu. Od czasu, gdy jako chłopak okrętowy widział trupy Anglików obrzydliwe okaleczone przez papistów*, nosił w sercu obsesyjną nienawiść do Hiszpanów. Niezależnie

* Papista - zwolennik papieża, katolik. Nazwa stosowana szczególnie przez reformatorów w XVI w. (przyj. red.)

od tego, czy z Hiszpanią Anglia prowadziła wojnę, czy też zawarła pokój, wrogiem numer jeden Drake'a będą zawsze Hiszpanie.

O Francisie Drake'u napisano już dwieście książek, ale dotąd nie udało się ustalić dokładnej chronologii wszystkich jego podróży. Nie da się także stwierdzić bezspornie, kiedy królowa Elżbieta postanowiła wspierać przedsięwzięcia słynnego korsarza, zgadzając się, by i on czerpał z nich zyski. Jest bardziej niż prawdopodobne, że taka decyzja zapadła wcześniej, nim Drake rankiem pewnej sierpniowej niedzieli 1573 roku wrócił do Plymouth. Wszyscy w miasteczku wiedzieli, że kiedy porzucił stanowisko zastępcy kapitana u Johna Hawkinsa, zręcznego żeglarza i handlarza niewolników, zaczął pływać na własną rękę. Miał kilka statków z załogą składającą się z niezłych wyrzutków spod prawa. Wraz z nimi złupił już wiele hiszpańskich galeonów, a także hiszpańskich posiadłości na wybrzeżu Morza Karaibskiego. Wiadomość o przybyciu Drake'a rozeszła się, kiedy wszystkie świątynie w mieście były pełne modlących się wiernych. Parafianie nie byli w stanie powstrzymać ciekawości i po kolei opuszczali ławki, najdyskretniej jak to było możliwe. Ostatni z wychodzących powiadomili o przyczynie nagle opustoszałych świątyń zdumionych duszpasterzy. Ci zaś szybko kończyli ceremonie religijne i także spieszyli do portu.

Drakę przyplłynął jednym tylko statkiem, ale bogactwa, które przywiózł, przekraczały wszelkie wyobrażenie. Władze postawiły straż przy statku, aby miasto i udziałowcy w przedsięwzięciu Drake'a, a przede wszystkim królowa, mogli otrzymać swoją część łupu.

Jacques Chastenet w taki oto sposób opisał pierwsze spotkanie królowej z Drakiem: „W tym trzydziestopięcioletnim mężczyźnie, krępym, czerwonym na twarzy, o blond włosach i wulgarnym obejściu, Elżbieta I natychmiast dostrzegła człowieka wyznającego te same co ona zasady moralne: energicznego i przebiegłego Anglika do szpiku kości. Szybko więc doszło między nimi do porozumienia”. Pomimo wulgarnych manier Drake zabraniał na swoich statkach przeklinać i obrażać Boga, zmuszając swoich piratów, by respektowali ten niezwykle dla nich rozkaz. Mimo utrzymującego się napięcia, Anglia i Hiszpania oficjalnie nie prowadziły wówczas ze sobą wojny. Drake był więc wtedy właściwie piratem.

Każde państwo i każdy władca zawsze potrzebuje pieniędzy. Razem z pieniędzmi Drake otrzymał także królewskie instrukcje co do „wyprawy badawczej”, której celem miało być odkrycie leżącego ponoć na

południu kontynentu - marzenia wielu geografów tamtej epoki. Ta pokojowa misja była jednak tylko pretekstem. Elżbieta pragnęła przede wszystkim, aby jej żeglarz przywiózł jak najwięcej dających się spieniężyć łupów.

Drake wyruszył z Plymouth w listopadzie 1577 roku w pięć statków. Sam płynął na stutonowej karace, która podczas podróży zmieniła nazwę z „Pelican” na „Golden Hind” (Złota Łania).

U wybrzeży Afryki flotylla wzbogaciła się o jeszcze jeden statek, zdobyty na Portugalczykach. Jego szyper Nuno de Silva słynął ze swojej znajomości wybrzeży brazylijskich.

- Pokierujecie nami w tamtych okolicach - powiedział mu Drake.

Portugalczyk nie miał wątpliwości, że odmowa oznacza sznur na końcu rei. Drake płynął bez pośpiechu, grabiąc wszystko, co znalazło się w jego zasięgu i ze spokojem, ale stanowczo tłumiąc bunt jednego z kapitanów w zatoce San Julian u wybrzeży argentyńskich, gdzie pięćdziesiąt siedem lat wcześniej rozprawić się z buntownikami musiał także Magellan.

Na portugalskim i dwóch innych statkach flotylli wybuchł u wybrzeży Patagonii pożar, ale nie zachwiał on optymizmu dowódcy wyprawy. 20 sierpnia 1578 roku, w pełni panującej na półkuli południowej zimy, Drake wpłynął do Cieśniny Magellana i w szesnaście dni pokonał ten skalisty korytarz, słynny z najbardziej zdradzieckich wichrów świata. Kiedy flotylla wypłynęła na Ocean Spokojny, jeden z trzech statków nabierał wody, a drugi był w tak kiepskim stanie, że jego kapitan uznał za bardziej słuszne zawrócić i wziąć kurs na Anglię.

- A ja ruszyłem wtedy na południe, szukając kontynentu południowego - opowiadał Drake po powrocie - Nie znalazłem go jednak.

Nikt nigdy tego kontynentu nie znalazł, lecz wielu z tych, którzy słyszeli żeglarza, nie dawało mu wiary: „Z pewnością miał co innego do roboty”.

I rzeczywiście, Drake po krótkiej żegludze na południe zawrócił i skierował się do Ameryki. Nikt wtedy nie niepokoił Hiszpanów, cieszących się swoimi zdobyczami na wybrzeżach Pacyfiku. Po wymordowaniu prawie wszystkich Inków i wielu Araukanów, ci którzy zostali przy życiu pracowali w kopalniach złota i srebra. Hiszpanie dokładali

przy tym starań, aby ich niewolnicy, umierając wcześniej na skutek katorżniczej pracy, nie zdążyli się zestarzeć. Konwoje mułów i lam transportowały sztabki cennych metali do portów, skąd królewskie statki woziły je do Panamy. Panowało tak powszechne rozprężenie i brak kontroli, że w chilijskiej prowincji Tarapaca ludzie Drake'a znaleźli Hiszpana śpiącego spokojnie pod drzewem z torbą zawierającą trzynaście sztabek srebra. Pirat królowej płynął z portu do portu, nie napotykając prawie żadnego oporu. Na wysokości portu Callao napadnięto i złupiono pierwszy z galeonów hiszpańskich, potem trochę bardziej na północ drugi, o nazwie „Cacafuego”. Przewoził 26 ton srebra, 13 skrzyń złotych monet, 80 funtów złota w sztabkach oraz wiele cennych przedmiotów. Przeciążony „Golden Hind” przechylił się na dziób. Aby przywrócić równowagę, Drake nakazał inaczej rozłożyć ładunek.

- Wrócimy do Anglii od zachodu - nakazał wiceszambelan królowej, nadzorca finansowy wyprawy. - Na północy lądu amerykańskiego weźmiemy kurs na cieśninę odkrytą przez Frobishera.

W rzeczywistości Martin Frobisher na próżno szukał tego przesmyku. „Golden Hind” wyładowany po brzegi wziął jednak kurs na północ i wkrótce wpłynął na otaczające biegun północny wody*. Krać coraz bardziej utrudniała żeglugę. Pomimo szacunku i strachu, jakie wzbudzał wielki kapitan, marynarze zaczęli narzekać. Drake uznał za nierozsądne narażanie na ryzyko spekulacji wynik tak wielu wysiłków, kiedy zobaczył, że wybrzeże amerykańskie załamuje się w kierunku zachodnim, a lodowaty wiatr z każdym dniem staje się coraz zimniejszy, zdecydował się zmienić kurs.

- Wrócimy od wschodu.

Chcąc podkreślić, że jest na pokładzie pierwszym po Bogu, Drake opóźnił powrót, aby ruszyć jeszcze na krótką wyprawę. Zatrzymał się w tym celu w zatoce otoczonej białymi skałami, położonej na 38°30' szerokości geograficznej północnej.

- W imieniu królowej nazywam tę krainę Nowym Albionem.

Kiedy pokazali się tubylcy, Drake nakazał dobrze ich potraktować. Marynarze ściśle przestrzegali narzuconej przez kapitana żelaznej dy-

* Drake nie wpłynął nigdy na pokryte lodami wody otaczające biegun północny. Wzdłuż zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej dopłynął tylko do około 40° szerokości geograficznej północnej, mniej więcej na wysokości dzisiejszej granicy Stanów Zjednoczonych i Kanady (przyj. red.).

scypliny i dzięki temu udało się nawiązać przyjacielskie kontakty z tubylcami. Korsarze pozostali w okolicy do połowy 1579 roku, ale Drake nigdy nie zorientował się, że był o kilka mil od wejścia do zatoki, nad którą dziś leży San Francisco. W miejscu, gdzie dobił do brzegu, kazał ustawić stelę z miedzianą tabliczką, na której opisano objęcie tej ziemi w posiadanie w imieniu królowej Elżbiety I. U stóp steli, na dowód swej obecności, nie mając pod ręką żadnej cenniejszej monety, zakopał sześć-ciopensówkę. Starannie opisana w księdze pokładowej tabliczka została odnaleziona w 1938 roku.

„Golden Hind” przepłynął Pacyfik, opłynął Przylądek Dobrej Nadziei w połowie czerwca 1580 roku i dotarł do portu w Plymouth 26 września. Drake był pierwszym kapitanem, który opłynął świat dookoła na własnym statku.

Wartość przywiezionego przez niego ładunku oszacowano na milion funtów. Ponieważ jednak Anglia i Hiszpania nie były wtedy jeszcze w stanie wojny, ambasador Filipa II w Londynie wymógł na królowej zwrot części łupu. Elżbieta I z ostrożności przez pięć miesięcy traktowała Drake'a z rezerwą. Potem zirytowana przedsięwzięciami Hiszpanów na Morzu Północnym, zdecydowała się na gest, który w jej mniemaniu był rodzajem ostrzeżenia. „Golden Hind” otrzymał rozkaz przycumowania w Deptford na Tamizie.

Większość brytyjskich uczniów potrafi opowiedzieć scenę, która wtedy rozegrała się na statku. Elżbieta I wkroczyła na pokład „Golden Hind”, zmuszając w ten sposób pirata, by padł przed nią na kolana. Zabierając mu szpadę, powiedziała: „Drake, król Hiszpanii chce twojej głowy. Przybyłam, by ci ją odciąć!”. Zamiast tego jednak objęła pirata i zwróciła się do niego ze słowami: „Wstań, Sir Francis!”, nadając mu tytuł szlachecki. Kilka lat później Elżbieta dowiedziała się, że Filip II stara się, możliwie jak najdyskretniej, zebrać ogromną armadę. Według wszystkich relacji flota hiszpańska miała przyplłynąć do brzegów Anglii. Królowa wezwała swojego pirata:

- Udajcie się zobaczyć, o co chodzi. Postarajcie się w miarę możliwości przeniknąć intencje Hiszpanów.

Drake wyruszył z trzydziestoma statkami. Dzięki wywiadowi angielskiemu, słynnemu Intelligence Service, który już w tamtych czasach był bardzo aktywny i skuteczny, Drake wiedział, że spora część floty o zakodowanej nazwie „Felicissima Armada” była zgromadzona w Kadyksie.

Ze swoją flotyllą wpłynął do dobrze strzeżonego portu i dotarł aż na jego zaplecze. Zatopił trzydzieści trzy statki hiszpańskie i dwie galery. Ze sobą przyprowadził do Anglii pięć statków wyładowanych łupami, a wśród nich potężną karakę „San Felipe”, która przywiozła właśnie z Mozambiku złoto, korzenie, porcelanę i aksamit. Skarb oszacowano na 14 000 funtów. Dokumenty pokładowe zagarniętych statków zawierały ściśle tajne materiały, dotyczące handlu ze Wschodem, a także mapy i spisy inwentarzowe. Wszystkie te informacje zostały potem starannie przeanalizowane. „Można mieć wątpliwość, czy bez Drake'a - napisał pewien jego biograf - korona Indii kiedykolwiek zwieńczyłaby skronie królowej Wiktorii”.

Z trzydziestu statków, z którymi wyruszył, Sir Francis przyprowadził 20 czerwca 1587 roku z powrotem do Plymouth zaledwie dwa-naście. Nikomu jednak do głowy nie przyszło wyrzucać mu straty, wynagrodzone przecież z nawiązką. Drake otrzymał awans do stopnia wiceadmirała. W rok później mógł znów odegrać główną rolę w rozbiciu odnowionej Wielkiej Armady. Potem wiceadmirał wrócił na wody Atlantyku, by znów poświęcić się korsarstwu. Zdarzało się, że galeony, rozpoznając banderę, poddawały mu się bez walki.

Plymouth wydelegowało Drake'a w 1592 roku do Parlamentu, ale potyczki słowne nie dawały mu satysfakcji. Potrzebował krzyku mew i szumu wiatru wśród fal.

Nazwa admirałskiego statku „Defiance” (Wyzwanie), na którym wyruszył w 1594 roku na nową wyprawę do Indii Zachodnich, nie pozostawiała wątpliwości co do charakteru podróży. Wydaje się jednak, że wtedy właśnie Przeznaczenie podjęło wyzwanie wielkiego podróżnika, któremu dotąd tak często sprzyjało szczęście.

Panama, najważniejszy w końcu XVI wieku punkt przeładunkowy skarbów pochodzących z Peru, była w pełnym rozkwicie. Różnej wielkości statki nieustannie wchodziły lub wychodziły z portu. Rosły już i tak astronomiczne fortuny.

- Takie miasto, jeśli je zaatakuję, raczej zapłaci okup niż podejmie ryzyko zniszczeń.

Drake był tak przekonany o przerażeniu, jakie wzbudzało jego nazwisko, że podpisawszy ultimatum, powierzył jednemu ze swoich kapitanów o nazwisku Baskerville doręczenie go gubernatorowi Panamy, na wybrzeżu Pacyfiku.

- Będę czekał na was tutaj. To będzie przyjemna podróż.

W rzeczywistości z powodu klimatu, moskitów i węży pokonanie przesmyku nie było nigdy przyjemnością. Drake dobrze o tym wiedział, bo przecież w 1572 roku osobiście kierował niewielką ekspedycją, która dotarła aż do bram Panamy. Baskerville posłusznie skierował się ze swoim małym oddziałem na szlak wyznaczony przez konwoje mułów przewożących hiszpańskie złoto.

Trzy tygodnie później na pokład „Defiance'a” dotarła zdumiewająca wiadomość, przyniesiona przez tubylczego rybaka. Na pobliskiej plaży znajduje się niewielki oddział przybyłych z głębi łądu Anglików w pożałowania godnym stanie, którzy proszą o pomoc.

- Nie chce mi się wierzyć, że to Baskerville - powiedział Drake do kapitana swojego statku. - Płyniemy tam!

Łódka wysłana na plażę przywiozła kilku wynędzniałych ludzi, a wśród nich Baskerville'a, nie tylko wycieńczonego, ale i rannego.

- Nie mieliśmy szczęścia, admirale. Garnizon w Panamie nie tylko dobrze się bronił, ale wręcz przeszedł do kontrataku.

- Panama musi poczekać.

Drake był tym bardziej wściekły, że powodem, dla którego musiał odłożyć wymierzenie kary niepokornemu miastu, była ośmieszająca prawdziwego korsarza czerwonka. „Defiance” przez wiele dni pływał u wybrzeży Porto Bello. Aby zabawić leżącego w swojej kabinie admirała, oficjalny kartograf wyprawy przychodził pokazywać mu swoje akwarele.

- To jest widok wysepki Bruno Ventura, admirale. Z prawdziwą radością namalowałem „Defiance'a” na tle jej zielonych brzegów.

Drake patrzył w milczeniu, najwyraźniej trawiony niecierpliwością. Lekarz admirała dał znak malarzowi, by wyszedł. Chwilę później rozległy się urywane okrzyki, a następnie słychać było otwieranie i zamykanie tylnych drzwi do kajuty. Wreszcie lekarz wyszedł do zebranych oficerów.

- Admirał powiedział mi, że za wszelką cenę chce stanąć na czele wyprawy i osobiście ukarać Panamę. „Zaraz wydam odpowiednie rozkazy”, powiedział. Potem uniósł się na łóżku i po chwili opadł na nie bez życia.

„Aż do czasów Nelsona nie było w Anglii wspanialszego żeglarsza” -takie lub podobne zdania wyszły spod pióra wielu historyków brytyj-

skich. Ale Hiszpanie jeszcze długo nie mogli zapomnieć o Drake'u. W 1915 roku jeden z jego biografów, A.E.W. Mason, miał okazję spotkać alkada, czyli burmistrza, Kadyksu. Urzędnik miejski okazał mu tak niewiele uprzejmości, że Mason zapytał go o przyczynę takiego przyjęcia. Hiszpan spojrział mu wtedy w oczy i spytał:

- Czyżby pan zapomniał o Drake'u?

Proch armatni to najgorszy rodzaj ładunku. Podczas drugiej wojny światowej alianckie okręty z amunicją przepływały w konwojach Atlantyk i lodowaty Ocean Arktyczny. Kiedy w jeden z nich trafiała torpeda, bomba lub celnie wystrzelony pocisk, obserwatorzy stawali się świadkami przerażającego widowiska. Najpierw następował głuchy grzmot, po którym aż do nieba unosiła się kolumna płomieni, zostawiających po sobie gęsty czarny dym. Potem, kiedy dym się przerzedził, na morzu nie było już żadnych śladów. Jakby okrętu nigdy tam nie było.

Taki właśnie los w Roku Pańskim 1689 groził francuskiej fregacie „Serpente”, uzbrojonej w dwadzieścia cztery armaty i zaatakowanej przez okręt hiszpański, kiedy przewoziła ładunek beczek z prochem z Calais do Brestu. Francuzi odpowiadali jak mogli na atak, ale cała załoga uważała sytuację za dość nieprzyjemną. Chłopiec okrętowy, tak samo jak marynarze, zdawał sobie sprawę z grożącego statkowi niebezpieczeństwa. Pobladły skulił się u stóp masztu. Jego zachowanie trochę tłumaczył wiek - miał dwanaście lat. Kapitan „Serpente” zauważył przerażonego chłopaka i rozkazał:

- Wstawaj. Przywiążcie go do masztu! Kto nie umie patrzeć niebezpieczeństwu w twarz, nie zasługuje na to, by żyć.

Marynarze posłusznie wykonali rozkaz. W tamtych czasach nie rozpieszczano dzieci. Kapitan „Serpente” nazywał się Jean Bart, a chłopiec okrętowy był jego synem i miał na imię François-Cornil.

Jean Bart należał do najsłynniejszych korsarzy francuskich. Był korsarzem, a nie piratem. Większość biografów ukazuje go w szeregu stereotypowych obrazków, jakby drzeworytów z Epinal, z których jedno są wiarygodne, a inne - mniej lub bardziej kontrowersyjne. Scena na pokładzie „Serpente” jest jednak absolutnie prawdziwa.

Kiedy 8 stycznia 1679 roku Jean Bart został kapitanem marynarki królewskiej, Ludwik XIV znał jego zasługi. Wiedział, że ten pochodzący z Dunkierki dwudziestodwuletni żeglarz służył pod rozkazami

słynnego holenderskiego admirała Ruytera i że opuścił go z powodów patriotycznych, kiedy Francja zwróciła się przeciw Holandii. Ale kiedy wiele lat później kapitan Jean Bart został przedstawiony królowi, Ludwik XIV, nie dając tego po sobie poznać, był nieco zaskoczony. Wyobrażał sobie zupełnie innego człowieka.

Ówczesny królewski minister Pontchartrain był zwolennikiem wojny wyniszczającej, a nie bardziej kosztownej wojny prowadzonej przez ścierające się ze sobą wojska, w której Francja nie odnosiła wielkich sukcesów. To właśnie on zaproponował, by korsarze zostali wypromowani na oficerów marynarki królewskiej. Oficerowie Wielkiego Korpusu, dumni jak pawie, spędzali część swojego czasu na odsądzaniu od czci i wiary korsarzy ze stopniami oficerskimi. Ich złośliwość sięgnęła szczytu, kiedy rozeszła się wieść, że król ma zamiar przyjąć Jeana Barta.

- To nieokrzesaniec. Chodzi jak wół i teraz będzie się pysznił. Aby udać się do Wersalu, kazał uszyć sobie surduty i spodnie ze złoto głowiu, podszyte i lamowane srebrem. Jego oficer, kawaler Forbin, jak pogromca dzikich zwierząt pokazuje teraz w Paryżu tego wyelegantowanego niedźwiedzia.

Mężczyzna stojący przed Ludwikiem XIV był godnie odziany i okazywał królowi szacunek wyzbyty jednak uniżoności. Potężnej postury, z wydatnymi wargami i żywymi niebieskimi oczyma świadczącymi o inteligencji, Bart był oszczędny w słowach. Ten człowiek, którego obawiali się zarówno Anglicy, jak również Holendrzy i Hiszpanie, spodobał się Królowi Słońce, który długo zadawał mu pytania i słuchał odpowiedzi.

Ze swoich wypraw przeciwko Maurom z Sali Jean Bart przywiózł pięciuset znaczących jeńców, wśród których znalazł się syn gubernatora tego afrykańskiego portu. Inaczej mówiąc, była to zapowiedź bogatego okupu. Kapitan fregaty wpadł na oryginalny pomysł, by zebrać korsarzy w specjalną eskadrę. Ten „oddział lotny” gnębił wroga, łupiąc, zatapiając statki handlowe i atakując pojedyncze okręty wojenne. Oddział rozpraszał natomiast szyki w obliczu większych sił, podczas gdy zwierał je, napotykając statki słabiej chronione. Ostatnia taka wyprawa podjęta została w 1687 roku.

- Opowiedzcie mi szczegóły - rozkazał król.

Jean Bart na swojej fregacie „Les jeux” i Forbin na „Raillouse” pełnili

wówczas misję konwojowania dwudziestu statków handlowych przybyłych z Morza Północnego i kierujących się do portu w Breście. Na wysokości południka przechodzącego przez wyspę Wight pojawiły się dwa okręty angielskie: „Non Such” uzbrojony w 48 armat i jego „rezerwa” z 44 armatami. „Les jeux” i „Raillouse” miały razem tylko 40 dział. Jean Bart wiedział dobrze, że w takich warunkach stawienie czoła wrogowi było równoznaczne z samobójstwem. Ponieważ jednak walka czterech okrętów mogła umożliwić statkom handlowym kontynuowanie podróży, zdecydował się zaatakować.

Dwa statki francuskie podejmują więc próbę abordażu „Non Such”. Początkowo wiatr jest niesprzyjający, ale potem zmienia kierunek. Walka burta w burtę przedłuża się do trzech godzin. Statki handlowe są już daleko, poza zasięgiem Anglików. Na francuskich fregatach, pozbawionych masztów i zniszczonych pociskami, kończy się proch. Przy życiu zostało trzydziestu marynarzy. Kilku z nich jest ledwie żywych, w tym sześciokrotnie ranny Forbin. Jean Bart otrzymał tylko lekką ranę. Trzeba się poddać i przejść na pokład „Non Such”, gdzie honor więźniom oddaje bosman.

- Jak to? - dziwi się Jean Bart. - To nie ma żadnego oficera, by nas przyjął?

- Panie, wszyscy zginęli. Zrobiliście dobrą robotę.

Dwaj ranni kapitanowie wraz z oficerem o nazwisku Vaux-Minars zostali uwięzieni w forcie Plymouth o grubych murach i okratowanych oknach. Więźniowie, a zwłaszcza Jean Bart, byli jednak dość dobrze traktowani.

- To, czego dokonaliście, zasługuje na szacunek - stwierdził komendant fortu.

Ale sława Jeana Barta przyniosła mu także kłopoty, gdyż Anglicy odmówili wymienienia go na jednego ze swoich kapitanów, więzionych we Francji.

Bart potrafił wywierać na ludzi nieodparty wpływ. W forcie jego urokowi uległ angielski chirurg, który zgodził się zostać współnikiem Francuzów i dopomóc im w ucieczce. Pakiet opatrunków, jaki pewnego dnia przyniósł ze sobą, zawierał też niewielkie ostrze. Wtedy więźniowie śmiało ruszyli do akcji.

Dwaj chłopcy przydzieleni do pomocy Forbinowi i Bartowi, ze względu na młody wiek i niewinny wygląd, mieli prawo chodzić po

mieście. Pewnego razu znaleźli w łodzi pijanego w sztok rybaka. Ogłuszyli go i wyciągnęli na ląd, a łódź ukryli. Czwartym współnikiem Francuzów został pewien urodzony w Ostendzie przyjaciel Anglików, a równocześnie daleki kuzyn Jeana Barta. Czasami okazuje się, że najsilniejszą są jednak więzy krwi. Kuzyn, z którym chłopcy nawiązali kontakt, przyniósł do ukradzonej łodzi wszystko, co potrzebne do ucieczki przez morze - kompas, dwa wiosła, piwo, chleb, a także kilka pęt serwo-latki.

Pewnej nocy Jean Bart rozgina wcześniej podpiłowane kraty w oknie swojej celi. Pomaga osłabionemu jeszcze Forbinowi, który pierwszy wydostaje się na wolność, a potem przechodzi przez otwór sam i cichym głosem woła Vaux-Minarsa.

- Nigdy nie uda mi się tędy przecisnąć. Jestem za gruby - szepcze Vaux-Minars, daremnie próbując wydostać się z celi. - Trudno, uciekajcie sami i niech Bóg ma was w swojej opiece.

Przez kilka nocnych godzin, aby zmylić strażników, Vaux-Minars będzie naśladował głosy uciekinierów, udając ożywioną rozmowę.

Dwaj chłopcy czekają już na zewnątrz, podobnie jak kuzyn Ostendy. Przybywa też i chirurg, by sprawdzić opatrunki i powiedzieć *good bye* tym, dla których popełnił zdradę. Uciekinierzy kierują się nad morze. Muszą jeszcze tylko pokonać bramę, której pilnuje strażnik. Czy trzeba będzie go udusić? Na zadane po angielsku pytanie „Kto idzie?” Jean Bart pozwala sobie na luksus i odpowiada bez obcego akcentu „*Fishermen*”, czyli rybacy. Strażnik pozwala im przejść.

Forbin trzyma ster, a Jean Bart i dwaj chłopcy silnie wiosłują. Łódź z *fishermen* szybko oddala się w kierunku Francji.

Dwa dni później pewien rybak z Saint-Malo dostrzega na morzu łódź. „To z pewnością jacyś rozbitkowie”. Zbliży się i poznaje Jeana Barta.

- Panie, miałem honor służyć na pańskim statku. Czy zechce pan wejść na mój pokład, chociaż jest taki skromny? Albo przynajmniej niech pan pozwoli, bym wam rzucił linę holowniczą.

- Dziękuję, już prawie dotarliśmy do celu.

Pięćdziesiąt godzin po odpłynięciu z Plymouth uciekinierzy, obserwowani uważnie z daleka przez rybaka, dotarli do nabrzeża w Erquy, niedaleko Saint-Malo. Kilka tygodni później, po powrocie do Dunkierki, Bart otrzymał patent komandorski.

Ludwik XIV był uszczęśliwiony, słuchając tej malowniczej opowieści. Jeszcze bardziej był zadowolony w 1693 roku, dowiadując się, że pod rozkazami Tourville'a Jean Bart dokonał cudów podczas bitwy o Lagos, gdzie zniszczył samodzielnie sześć okrętów wroga. Później konwojował, walcząc równocześnie, setkę statków handlowych wiozących do Francji oczekiwany tam z niecierpliwością ładunek zboża. Zmusił do poddania się i przejął fregaty angielskie, a także wiele konwojów z żywnością i amunicją. Tak pracowity rok zasługiwał na nową nagrodę. Król Słońce nadał korsarzowi szlachectwo, odznaczył go Orderem Świętego Ludwika i przyznał prawo ozdobienia herbu złotą królewską lilią.

Trzy lata później, dokonawszy wielu innych wyczynów, Jean Bart, bohater marynarzy i francuskich chat krytych strzechą, a zarazem prawdziwy postrach wrogów, został wezwany jeszcze raz do Wersalu. Miał wówczas czterdzieści sześć lat. I chociaż w tamtych czasach większość mężczyzn w takim wieku była już uważana za starców, Bart wciąż jeszcze był atletycznej budowy, a energii miał może nawet więcej niż kiedykolwiek.

- Jeanie Bart - rzekł do niego król - zrobiłem was dowódcą es kadry.

Korsarz skłonił się zgodnie z protokołem. Potem, patrząc władcy prosto w twarz, rzekł:

- Sire, Wasza Królewska Mość podjął słuszną decyzję.

Po podpisaniu pokoju w Ryswick zapanowała wśród korsarzy konsternacja. Nie ominęła ona także Jeana Barta, który właśnie przebywał na łonie rodziny w Dunkierce. Chociaż był na lądzie tylko gościem, ożenił się dwukrotnie i znalazł czas, by spłodzić trzynaścioro dzieci, z których sześcioro zmarło. Trzy lata pokoju były jednak dla niego ciężką próbą. Wreszcie nadeszła dobra nowina o szykującym się konflikcie w związku z sukcesją tronu Hiszpanii. Pretekst był zresztą nieważny. Jean Bart przyspieszył rekrutację swojej eskadry w Dunkierce. Mając pięćdziesiąt jeden lat, wciąż mocny jak dąb, tryskał energią i osobiście, bez względu na pogodę, nadzorował wszystkie przygotowania. Początek wiosny 1702 roku był bardzo zimny. Jean Bart rozchorował się. Kaszlał, dostał dreszczy, majaczył. Korsarza, który kpił sobie z kul wroga i morskich burz, zwyciężyło 20 kwietnia 1702 roku zwykłe zapalenie płuc.

Kiedy wkrótce potem Ludwik XIV dowiedział się, że rodzina Barta znalazła się w potrzebie, kazał wypłacić wdowie 2000 funtów renty.

Marynarze, idąc za trumną, mówili:

- Korsarze nigdy już nie będą mieli takiego kapitana.
- Ale korsarze już wkrótce będą mieli innego bohatera.

Najpierw jako „zwykły korsarz”, a potem jako kapitan fregaty marynarki królewskiej, szybko zgromadził na swoim koncie wiele liczących się zwycięstw. Wzięty do niewoli przez Anglików, uciekł z Plymouth łódką i dopłynął do Saint-Malo. Po słynnej walce przeciwko „Non Such” Ludwik XIV przyjął go w Wersalu. Wciąż nowe sukcesy na morzu przyniosły mu szlachectwo, Order Świętego Ludwika, a potem patent dowódcy eskadry. Czy to jakieś nieporozumienie? Czy to powtórka poprzedniej historii? Nie. Podobieństwa tutaj jednak się kończą. O dwadzieścia trzy lata młodszy od Jeana Barta jego rywal to René Duguay--Trouin z Saint-Malo.

„René Trouin pan Guay, znany jako Duguay-Trouin, urodzony w Saint-Malo w 1673 roku, od 1689 roku ochotnik na statku korsarskim” - ta biografia w encyklopediach i francuskich podręcznikach szkolnych nie mówi prawdy. Mając szesnaście lat, René Trouin był chętny tylko do zabawy, szermierki i kobiet.

Kiedy się urodził, jego ojciec, bogaty armator Luc Trouin de La Barbinais, wyrzekł słowa, których można się było w tamtych czasach spodziewać od głowy licznej rodziny:

- Ten pójdzie na księdza!

René został oddany do kolegium w Rennes, by potem uczyć się w seminarium. Jego powołaniem było jednak zupełnie co innego. Po śmierci ojca w 1688 roku René uciekł najpierw do Caen, a później do Rouen i Paryża. Kiedy odziedziczył wiejską posiadłość Le Guay, był przystojnym, dobrze wychowanym młodzieńcem z niemalym tupetem, o którego bili się lichwiarze i walczyły kobiety. Jego starszy brat, który odziedziczył po ojcu imię Luc, dostrzegł grożące niebezpieczeństwo. „Nie tędy droga, mój chłopcze!” - ocenił i młody dziedzic został sprowadzony co koń wyskoczy do Saint-Malo. W tydzień później zaokrętował się jako „ochotnik”, czyli bez żołdu, na pokład „Trinité”, jednego ze statków rodzinnej floty, biorącego udział w korsarskiej wojnie.

Wielu słynnych żeglarzy (podobnie było w przypadku Nelsona) zaczynało swoją karierę od choroby morskiej. Ochotnik, którego nazywano Duguay-Trouin, wymiotował przechylony przez burtę, kiedy wokół

gwizdały kule. Zaraz potem rzucał się dzielnie do abordażu. Wreszcie pokonał słabość. Po dwóch podróżach jego rodzina uznała, że można mu powierzyć obowiązki dowódcy. „Danycan”, statek, którym miał komenderować, nie był zbyt szybki, a czternaście armat nie czyniło z niego postrachu mórza. Duguay pływał wzdłuż wybrzeży Islandii, gdzie najwięcej było angielskich i holenderskich rybaków, a także drobnych awanturników i poszukiwaczy przygód. Potem dowodził kilkoma innymi jednostkami. W wieku dwudziestu jeden lat niedoszły seminarzysta był już pięciokrotnie kapitanem.

12 maja, płynąc swoją fregatą „Diligente”, Duguay-Trouin napatoczył się na sześć angielskich okrętów wojennych. Przez dwanaście godzin stawiał im opór, lecz w końcu ranny musiał się poddać. To właśnie wtedy został osadzony w więzieniu w Plymouth. Pomogła mu w ucieczce stamtąd pewna Angielka, która zakochała się w nim od pierwszego wejrzenia.

W 1696 roku, kiedy dowodził „Francois”, potężnym okrętem uzbrojonym tym razem w 48 armat, i starał się przejąć kontrolę nad konwojem brytyjskich statków handlowych, został zaatakowany przez okręty „Boston” i „Non Such”. Był to ten sam „Non Such”, który dziewięć lat wcześniej zwyciężył Jeana Barta. Walka była ciężka, ale w dwa tygodnie później Duguay wrócił do Saint-Malo, prowadząc ze sobą kilka statków towarowych z konwoju oraz słynny „Non Such”.

- Odtąd będzie nazywał się „Sans Pareil” (Niezrównany) i będzie moim statkiem.

Szczyście wciąż uśmiechało się do Duguaya. Wydawało się, że ma jakiś szósty ostrzegawczy zmysł. „Pozostawiam filozofom - napisał w swoich *Wspomnieniach* - wyjaśnienie natury i charakteru tego wewnętrznego głosu, jaki często przepowiadał mi dobry lub zły los. Czy przypiszą to towarzyszącym mi duchom, żywej i wybujałej wyobraźni, czy samej duszy, zdolnej w niektórych momentach przeniknąć tajemnicę przyszłości, nie będę miał zastrzeżeń do takich wyjaśnień. Ja sam słyszę jedynie ów cichy, ale wyraźny i - jeśli można tak powiedzieć - wręcz uporczywy głos, który uprzedza mnie o dniu i okolicznościach pewnych wydarzeń, mających mieć miejsce”.

W 1702 roku eskadry Duguay-Trouina i Forbina w cieśninie La Manche otrzymały wiadomość od ministra marynarki Pontchartraina: „Nasi szpiedzy dali nam znać, że angielski konwój, złożony ze stu dwu-

dziestu statków handlowych wypłynął z Dunes, kierując się do Hiszpanii. Zaatakujcie go". Kiedy konwój był już w zasięgu wzroku, Duguay i Forbin zobaczyli także, że eskortuje go pięć brytyjskich okrętów wojennych. Tak wybuchła słynna bitwa u wybrzeży hrabstwa Devon, podczas której jeden z okrętów angielskich zapalił się i zniknął wśród fal jak zanurzona w wodzie pochodnia, zabierając ze sobą dziewięciuset ludzi, którzy znajdowali się na pokładzie. „Ten widok jeszcze w dwadzieścia lat później sprawia, że drzę z przerażenia" - napisał Duguay-Trouin. Anonimowi komentatorzy tych wspomnień przekazali nam swoisty portret moralny tego korsarza o skomplikowanej psychice:

„Jego charakter skłaniał go do smutku albo przynajmniej do melancholii, nie pozwalając mu oddawać się beztroskiej konwersacji. Przyzwyczajenie do z rozmachem zakrojonych planów sprawiało, że z obojętnością patrzył na rzeczy, którymi zajmuje się większość ludzi. Często, po dłuższej z nim rozmowie, można było dostrzec, że ani nie słuchał, ani nie słyszał tego, co do niego mówiono. Tymczasem jednak jego umysł był żywy i sprawny. Nikt lepiej od niego nie wiedział, czego potrzeba, aby udało się jakieś przedsięwzięcie albo tego, co mogło sprawić, że się ono nie uda. Żadne okoliczności nie umykały jego uwadze. Nigdy nie lubił wina ani przyjemności stołu. Można by życzyć sobie, aby z podobną powściągliwością podchodził do innych przyjemności życia, ale nie mógł oprzeć się skłonności do kobiet. Nauczył się jednak unikać długotrwałych, pełnych pasji związków, zbytnio zaprzatających umysł".

W 1706 roku Duguay-Trouin i jego brat Luc, wspierani przez dwa okręty królewskie, wyruszyli z częścią własnej floty na kampanię przeciwko flocie Brazylii. Przedsięwzięcie zakończyło się fiaskiem i towarzystwo okrętowe Trouin miało pusty skarbiec. Finanse króla też były w kiepskim stanie. Trwała wojna sukcesyjna w Hiszpanii i Francja musiała stawić czoło ośmiu krajom. Plan, który bracia Trouin przedstawili ministrowi marynarki, był śmiały i wymagał znacznych inwestycji, ale jeśli udałoby się go zrealizować, mógł przynieść obfite owoce. Chodziło o to, by stworzyć zagrożenie dla miasta Rio de Janeiro i zażądać od mieszkańców zapłacenia okupu.

- Musimy - powiedział Luc Trouin - znaleźć 70 000 funtów i zapłacić z góry dwa miesiące żołdu naszym marynarzom. Można to zrobić tylko, jeśli znajdziemy komandytorów.

Znaleziono ośmiu zleceniodawców, którzy założyli pieniądze. Wśród

nich był również król Francji. Flotylla liczyła 17 okrętów uzbrojonych w 735 armat i wiozła w sumie 5700 ludzi. Potrzebowała trzech i pół miesiąca, aby dotrzeć na wody Rio i jeden dzień, aby siłą utorować sobie wejście do zatoki. Rozleniwieni dowódcy portugalskich baterii, którzy nie wyobrażali sobie tak potężnego ataku nieprzyjaciela, siedzieli wygodnie w swoich willach, a ich strzelcy w ogóle nie zareagowali.

Duguay-Trouin miał dość czasu, by przepłynąć ze swoimi statkami do południowo-zachodniej części zatoki i w ten sposób znaleźć się poza zasięgiem kul. Wysadził na ląd swoich żołnierzy, powierzając im misję otoczenia przeciwnika. Równocześnie, 19 września 1711 roku, wysłał ultimatum do gubernatora miasta, Francesca de Castro de Mordes. Namiestnicy odległych kolonii zwykle postępowali tak, że na ultimatum przysyłali dumną odpowiedź, a tymczasem przygotowywali swoją ucieczkę lub wręcz kapitulację. Tak też było i tym razem. „Będę bronić miasta aż do ostatniej kropli krwi. Niech Bóg was zachowa” - brzmiała odpowiedź na ultimatum Duguay-Trouina. Francuski korpus ekspedycyjny wyruszył w drogę o świcie 21 września. Padło kilka strzałów armatnich, ale równocześnie rozległy się grzmoty gwałtownej burzy. Mieszkańcy Rio myśleli, że są ofiarą niszczycielskiego bombardowania. Kiedy Francuzi wkroczyli do Rio, miasto było puste.

Duguay-Trouin wysłał do „obrońców”, którzy schronili się w górach, nowe przesłanie: „600 000 cruzado i 10 000 piastrów albo spalimy miasto”. Cruzado była to złota moneta ważąca mniej więcej cztery gramy. Okup został zapłacony 4 listopada. Flotylla wypłynęła w morze. W drodze powrotnej zaskoczyło ją tornado. Dwa okręty wraz z ludźmi i wiezionymi dobrami pochłonęło morze. To były jedyne straty ekspedycji. Po spłaceniu należności królewskich zyski komandytorów sięgały 92%.

W swojej korsarskiej karierze Duguay-Trouin przejął 300 statków handlowych i 60 okrętów wojennych. Komandor Saint-Louis, namiestnik, radca Indii, mianowany w 1729 roku komendantem marynarki w Breście, poprosił o przejście na emeryturę. „Nadszedł czas, bym wziął się za leczenie podagry, bólów głowy i gorączki, którymi plącę za kilka młodzieńczych wybryków”. Podagra pozwala przypuszczać, że Duguay nie gardził rozkoszami stołu. Schronił się w La Flourie, niedaleko Saint-Servan. Tam też otrzymał nową nominację na dowódcę eskadry i kiedy uważał, że już definitywnie przeszedł na emeryturę, znów znalazł się na morzu, mając rozkaz ukarania barbarzyńców, którzy na

Morzu Śródziemnym rozpanoszyli się jak u siebie w domu. Wiadomość o powierzeniu mu dowództwa na tyle przstraszyła bejów i emirów Algieru, Tunisu oraz Trypolisu, że złagodnieli i gotowi byli przyjąć warunki pokoju podyktowane z Paryża.

Duguay-Trouin powrócił na swoją emeryturę, ale w kilka tygodni później poczuł się źle. Miał wtedy sześćdziesiąt trzy lata i był to 1736 rok. Lekarze, którzy konsultowali go w Paryżu, uznali, że ten odważny mężczyzna ma prawo do prawdy. Zresztą w tamtych czasach sześćdziesiątka to był już bardzo poważny wiek. „Pański przypadek jest beznadziejny” - orzeldi. I nie omylili się. Słynny korsarz zmarł wkrótce potem, w Paryżu, opatrzony sakramentami. Do końca jednak zachował pełną uprzejmości pogodę ducha.

Korsarska epopeja to bardzo szczególny rozdział wielkiej atlantyckiej przygody. Zaczęła się w pierwszym trzydziestolecu XVI wieku, kiedy wielu europejskich poszukiwaczy przygód uświadomiło sobie bezprecedensowy w historii ludzkości fakt, iż przez ocean płynie z zachodu na wschód prawdziwa rzeka złota. Źródłem tej rzeki były kopalnie w Peru i sąsiednich regionach, gdzie hiszpańscy najeźdźcy zmuszali zwyciężonych Indian do katorżniczej pracy, często kończącej się śmiercią. Statki przewoziły złoto do Panamy na wybrzeżu Pacyfiku, skąd karawany mułów transportowały je przez wąski przesmyk lądu na brzeg Oceanu Atlantyckiego. Tutaj złoto zapełniało luki galeonów. Załadowane po brzegi statki zbierały się w Hawanie, skąd w konwojach pokonywały drogę do Hiszpanii.

Wśród zapalonych poszukiwaczy szczęścia byli różnego rodzaju osobnicy wyjęci spod prawa, ale także wygnańcy z powodów religijnych i politycznych oraz osoby jak najbardziej godne szacunku i przez nikogo nie prześladowane, w tym wielu młodszych potomków szlacheckich rodów, przedkładających awanturnicze życie nad seminarium zakonne. Wszyscy kierowali się na zachód, ale wielu wyruszało w podróż na pokładzie nędznych łajb, o których później nigdy więcej nic nie słyszano. Francuzi zajęli dla siebie niewielką, ale piękną i zieloną wyspę, którą Kolumb nazwał z powodu jej kształtu Tortuga - Żółw. Anglicy zainstalowali się trochę dalej, na dużo większej wyspie, którą od indiańskiego słowa *Chajmaka* (Wyspa Źródeł) nazwali Jamajką.

Przybyli na Karaiby Francuzi, aby podkreślić łączącą ich solidarność,

nazwali się Braćmi Wybrzeża (*Freres de la Côte*). Ich wzajemne relacje oraz procent łupu przyznawany kapitanom i marynarzom regulowały surowe zasady. Napadanie na galeony ze złotem było jednym z najbardziej opłacalnych przedsięwzięć. Wiele osobistości Francji i Anglii, w tym również władcy, dość szybko zdali sobie z tego sprawę. Chętnie zgadzali się subwencjonować wyprawy piratów, żądając naturalnie swojej części łupu, a każdy wie, że część należna księciu jest zawsze największa.

Francuscy i angielscy korsarze, wyspecjalizowani w polowaniach na złoto Hiszpanów, atakowali nie tylko galeony, ale także osady, a nawet miasta. Nazywano ich flibustierami. Słowo to pochodzi od staroholenderskiego określenia *vrijbouter*, oznaczającego samowolnego zdobywcę łupów, inaczej mówiąc, pirata. Ale flibustierzy lub z angielskiego bu-kanierzy nie byli piratami. W imieniu władców Francji i Anglii gubernatorzy Tortugi i Jamajki wydawali im patenty, które czyniły z nich całkowicie legalnych korsarzy, prowadzących działania przeciwko hiszpańskiemu wrogowi. Ci piraci-korsarze powinni zaprzestać wszelkiej działalności, kiedy ich kraj nie był już w stanie wojny z Hiszpanią. Ale nie można żądać od tych pełnych energii żeglarzy, by przestrzegali prawa jak notariusze. W gruncie rzeczy niewiele ich obchodziło, że na pewien czas z korsarzy stawali się piratami. „Informacje dochodzą do nas zbyt późno i zbyt rzadko” - twierdzili.

Chociaż podręczniki szkolne o tym nie wspominają, francuscy flibustierzy i angielscy bukanierzy byli w swoich czasach, a nawet długo potem, tak samo sławni jak wielu kapitanów i generałów, którzy dziś mają swoje pomniki. Montbars Eksterminator jest znany przede wszystkim z racji swego całkowicie uzasadnionego przydomka. Potomek szlacheckiego rodu z Langwedocji, Montbars był kimś w rodzaju krwawego ascety korsarstwa. Nie interesował go alkohol, hazard ani kobiety. Jego jedyną racją bytu wydawała się nienawiść do Hiszpanów, którą odkrył w sobie we wczesnej młodości.

Nie dość mu było jednak zabijania Hiszpanów. Przed śmiercią chętnie ich torturował. Szczególnie upodobał sobie przecinanie brzucha więźnia, któremu wyciągano jelito, przybijano je do drzewa, a następnie zmuszano ofiarę do biegu, przykładając mu do pośladków płonącą pochodnię. Trzeba tu jednak dodać, że takie postępowanie przypisują Montbarsowi kronikarze hiszpańscy. Inni przypisują je natomiast już

to katolikom, już to protestantom, walczącym podczas wojen religijnych. Propaganda nie jest bowiem nowym wynalazkiem.

Historycznie pewne jest to, że Montbars, kiedy zdobywał hiszpański galeon, wycinał w pień jego załogę, a statek posyłał na dno. Nie brał żadnych łupów. Ten ostatni szczegół dość szybko zniechęcił marynarzy do służby na jego statkach. Mimo to Montbars zdołał sobie skompletować załogę złożoną z całkowicie oddanych mu Indian, których bliscy zginęli od ciosów Hiszpanów. Pewnego dnia Montbars i jego Indianie zniknęli wraz z całym statkiem. Nie przeżył nikt, zdolny opisać katastrofę.

Jean François Nau, zwany Ołończykiem, ponieważ pochodził z Sables d'Olonne, także cieszył się sławą okrutnika. Na kilku rycinach przedstawiono go, jak przecina pierś jednego z hiszpańskich więźniów, aby wyrwać mu serce i dać do zjedzenia innemu z pojmanyh.

Ponieważ podobne gesty wzajemnej sympatii były powszechnie znane, gubernator hiszpański na Kubie wydał rozkaz wieszania bez sądu każdego francuskiego korsarza. Wkrótce potem Ołończyk zdobył hiszpańską fregatę. Rannych Hiszpanów uśmiercono na miejscu, natomiast zdrowych jeńców zamknięto w ładowni i kazano im po kolei wychodzić na pokład. Kiedy tylko głowa jednego z Hiszpanów pokazywała się w luku, Jean François osobiście odcinał ją szablą. Następny! Powtórzyło się to sześćdziesiąt razy. Między jednym ciosem a następnym Ołończyk przesuwiał po szabli językiem, smakując krew wroga. Wszystkie te szczegóły zostały później zrelacjonowane przez jedynego Hiszpana, którego pirat zachował przy życiu i wysłał do gubernatora Kuby z przesłaniem: „Teraz wasza kolej”. Niewykluczone jednak, że opowieść ta została znacznie ubarwiona. Żadne ostrze szabli nie wytrzymałoby sześćdziesięciu ściętych głów, ani nawet dziesięciu.

Ołończyk okazał się dobrym dowódcą na lądzie, dowodząc wyprawą do Maracaibo, hiszpańskiego miasta zbudowanego na rozległej lagunie na terytorium dzisiejszej Wenezueli. Ekspedycja wróciła na Tortugę 14 listopada 1666 roku z ogromnym łupem - ponad 500 000 piastrow w gotówce i wiele cennych przedmiotów, a także tytoń, kakao i niewolnicy. Gubernator wyspy otrzymał 10% łupu, a to co zostało sprzedane we Francji, przyniosło 120 000 funtów. Zachowano jedynie przedmioty kultu, ukradzione w klasztorach i kościołach. Przeznaczono

je na ozdobienie nowej kaplicy na Tortudze, której zbudowanie pobożnie ślubowali korsarze.

Tylko raz w życiu Ołończyk zdołał dokonać wielkiego żeglarskiego wyczynu: schwytyany w Campeche w Meksyku, na zachodnim wybrzeżu Jukatenu, uciekł z kilkoma czarnymi niewolnikami i powrócił na Tortugę na pokładzie małej łódki. Pokonał wtedy 1200 mil morskich, żeglując i wiosłując w bardzo trudnych warunkach. Poza tym wielokrotnie okazał się przeciętnym, a nawet złym żeglarzem. Zdarzyło mu się pływać w kółko przez prawie rok po Zatoce Meksykańskiej, bo nie wiedział, jak manewrować, aby się z niej wydostać. W 1671 roku statek, którym dowodził, wpłynął na mieliznę przy małej wysepce niedaleko Cartageny na północnym wybrzeżu Ameryki Południowej. Rozbitkowie stali się celem indiańskich strzał. Ci, co przeżyli, dostali się do niewoli. Wśród nich był również Ołończyk, który miał wówczas czterdzieści jeden lat. Indianie pokroili go na kawałki i zjedli.

Korsarze docierali na Karaiby bez kobiet i osiedlali się na niemal bezludnej Tortudze. Nic więc dziwnego, że moralność wśród tej pozabawionej kobiecej obecności wspólnoty pozostawiała wiele do życzenia. Gubernator wyspy, Bertrand d'Ogeron, postanowił w 1665 roku zmienić ten stan rzeczy i wyprawił do Francji posłańców z zadaniem rekrutacji żon dla flibustierów. Te, które dały się namówić na wyjazd na Tortugę, nie były niewinnymi, nieśmiały miłośkami. Znalezione je w więzieniach i wśród prostytutek. Zgodziły się na długą podróż i wygnanie w zamian za obietnicę małżeństwa z nieznanym, w nadziei rozpoczęcia nowego życia.

Wiadomość o wypłynięciu z Francji dwóch statków z kobietami, jaką przywiozła na Tortugę szybka fregata, wywołała wielkie, rosnące z dnia na dzień podniecenie. Gubernator, obawiając się, aby jego poddani w chwili przybycia kobiecego ładunku nie wywoływali awantur, przedsięwziął surowe kroki policyjne.

Kiedy do portu wpłynęły żaglowce wiozące kobiety, korsarze zniechęceni na nabrzeżu i na pokładach swoich statków. Przez dłuższą chwilę panowała zdumiewająca cisza. Tych rycerzy sakiewki i sznura, przyzwyczajonych do morskich bitew i krwawej walki, kobiety onieśmiały. Więc to one musiały pierwsze uprzejmie zwrócić się do mężczyzn. Nawiązano rozmowy: „Czy Pani miała dobrą podróż?” itd.

Po krótkim odpoczynku „narzeczone” zostały sprzedane na licy-

tacji. Wszystkie znalazły nabywców, nawet te, które nie były już młode ani ładne. Każda rozpoczęła życie ze swoim nowym mężem, a historia udowodniła, że okazały się dobrymi żonami i matkami.

Później przybyły na Tortugę inne kobiety, z których nie wszystkie pragnęły małżeństwa. Kobiety lekkich obyczajów w kilka lat po dotarciu na wyspę zbijały prawdziwe fortuny. Podobnie jak właściciele tawern i handlarze robiący najróżniejsze interesy w portowej dzielnicy Basse-Terre. Zdobyte w napadach złoto parzyło ręce. Korsarze trwonili je na orgie i pijaństwo. Można było spotkać tych zdobnych w klejnoty, odzianych w cenne szaty mężczyzn, jak pili do nieprzytomności w tawernach lub nawet na piaszczystej plaży. Takie szaleństwo trwało kilka dni. Potem flibustierzy wracali na morze po nową przygodę.

Nie wszyscy jednak byli brutalni i chętnie uciekali się do przemocy. Fragmenty ich epepei są nam znane między innymi z opisów Alexandre--Oliviera Exmelina, syna pewnego aptekarza z Honfleur. Wybrał on morze po kilku latach studiów, by zostać chirurgiem, kiedy zakazano wykonywania niektórych zawodów, w tym również zawodu chirurga, wiernym Kościołów reformowanych. Po pracy w ciężkich warunkach jako robotnik rolny u pewnego dzierżawcy Exmelin poświęcił się uprawianiu sztuki lekarskiej na morzu. Był bardzo wysoko ceniony na wszystkich statkach flibustierów, na których zdarzyło mu się pływać. My doceniamy ponadto, że wpadł na pomysł, by wziąć pióro do ręki.

Grammont, syn oficera Gwardii Królewskiej, mając czternaście lat, zabił w pojedynku oficera, który zbyt nachalnie umizgiwał się do jego siostry. Ów szlacheckiego pochodzenia kadet, a następnie oficer Marynarki Królewskiej, zapragnął pewnego dnia zostać korsarzem. Nim przybył na Tortugę, zdobył już sławę, kiedy wziął do niewoli flotyllę statków holenderskich, wiozących ładunek tak bogaty, że nazywano go „skarbcem Amsterdamu”. Z 80 000 funtów, które przyniosło mu to przedsięwzięcie (piąta część całego zysku), Grammont wydał prawie wszystko w osiem dni na pijaństwo i ucztę. Zostało mu 2000 funtów, które jako stawka w grze w kości pozwoliły mu zdobyć środki, by kupić okręt wyposażony w 50 armat. Wtedy właśnie udał się na wyspę korsarzy, którzy bili się, aby służyć na jego statku.

Sławę Grammonta ugruntowało wiele rozmaitych wypraw. Vera-cruz było jedną z najlepiej bronionych osad hiszpańskich, wyposażoną

w solidne fortyfikacje, armaty i garnizon złożony z 4000 żołnierzy. Dodatkowo 16 000 ludzi mogło w kilka dni przybyć do Veracruz z innych garnizonów na terenie Meksyku. Grammont, dysponujący zaledwie siedmioma statkami, dokonał niezwykłego jak na owe czasy wyczynu. Przybił do brzegu w nocy w bezpiecznej odległości kilku mil od celu. Jego ludzie, którzy zaraz potem wyruszyli w drogę, tuż przed świtem znaleźli się przed główną bramą do miasta. Przerażeni strażnicy otworzyli ją na pierwsze wezwanie. Wtargnąwszy do miasta, korsarze zajęli fort i otoczyli oficjalne budynki. Grammont uzyskał od władz miasta okup w wysokości dwóch milionów piastrów. Cztery dni później jego mała flotylla wypłynęła w morze. Dopiero wtedy na horyzoncie pojawiły się żagle hiszpańskiej armady.

O wiele mniejszy okup przyniosło zajęcie Campeche. Mieszkańcy tego miasta mieli bowiem czas na ucieczkę i ukrycie swych skarbów przed piratami. Grammont, który nie był okrutny, zwykle zabraniał swoim ludziom torturowania więźniów i wymuszania na nich zeznań. Tym razem rozczarowanie z powodu skromnego łupu korsarze wynagrodzili sobie licznymi kradzieżami. Podczas wystawnej uczyty, jaką urządzono ostatniego wieczora, Grammont otoczony swoimi oficerami siedział u szczytu stołu.

- A teraz zapalimy płomień radości!

Ogień ten przeszedł do historii jako symbol wielkopańskiej rozrzutności. Grammont kazał zebrać znalezione w składach Campeche cenne, będące wówczas towarem wielkiej wartości drewno i rozkazał, by je podpalić. Języki ognia rozjaśniły ciemności nocy. Powietrze przekałał gęsty, pachnący dym.

- Wszystko, co robią w Wersalu, jest tylko błahostką wobec tego, co mamy tutaj! - wołał Grammont.

Po powrocie Grammonta na Tortugę gubernator poinformował go, że został mianowany namiestnikiem królewskim południowej prowincji Santo Domingo. Wersal pragnął ponownie zasłużyć sobie na wierność tak niezwykłego człowieka. Grammont podziękował, przyjmując patent, nie wyjaśnił jednak dokładnie, czy wkrótce rozpocznie pełnienie swojej nowej funkcji. Pewnego popołudnia 1686 roku wyruszył trzema statkami z dwustoma ludźmi w morze w nieznanym kierunku. Kiedy żagle statku flibustiera-artysty znikły za linią horyzontu, nigdy więcej już go nie zobaczono.

Henry Morgan słusznie zajmuje poczesne miejsce w annałach brytyjskiego korsarstwa. Urodzonemu około 1635 roku w walijskiej mieścinie o niemożliwej do wymówienia nazwie Llanrhyddni i pochodzącemu z mającej rozległe koligacje rodziny właścicieli ziemskich, młodemu człowiekowi było ciasno w ojcowskim majątku, pod zbyt często szarym niebem. Pociągały go luksus, bijatyki, słońce i władza. Chciał być królem na swojej wyspie. Pewnego dnia wyruszył na Barbados. Aby zapłacić za podróż, na pięć lat najął się jako człowiek do wszystkiego. W ten sposób jednak zamiast królem był raczej niewolnikiem. Pięć dalszych lat spędzonych na Tortudze sprawiło, że młody adept korsarstwa, rudowłosy, przysadzisty, ambitny i w miarę okrutny, stracił ostatnie resztki skrupułów i delikatności, przekazanych mu przez walijską mamę. Mając dwadzieścia osiem lat, Henry Morgan wciąż marzył o wielkości. Wreszcie uśmiechnęło się do niego szczęście. Jeden z jego wujów został mianowany wicegubernatorem Jamajki. Gniazdo angielskich bukanierów miało służyć za punkt wylotowy krogulcowi, który chciał zostać orłem.

Pierwsze zdobycze Morgana były skromne: statki rybackie, ładunki drobnych handlarzy hiszpańskich. Ale pod opieką wuja Morgan stosunkowo szybko zdobył środki potrzebne do rozkwitu swojego talentu. Wkrótce gubernator Jamajki traktował tego kapitana jak admirała, którego każda wyprawa znacznie zasilala skarbiec miasta Kingston - wówczas jeszcze dynamicznie rozwijającego się Port Royal.

Admirał Jamajki był wybierany w głosowaniu powszechnym przez bukanierów na wyspie. Wybór był następnie zatwierdzany przez gubernatora. Po śmierci starego Mansfelta Morgan nawet nie musiał zgłaszać swojej kandydatury. Wybrano go admirałem przez aklamację. Miał już wtedy na swoim koncie wyłudzenie okupu od miast Santiago na Dominikanie, Granada nad jeziorem Nikaragua, Santa Catalina i Puerto Principe na Kubie, a także przejęcie na otwartym morzu licznych galeonów.

Punktem docelowym konwojów mułów, obładowanych sztabkami złota z Panamy, było Portobelo na atlantyckim wybrzeżu Przesmyku Panamskiego. Miasta strzegły trzy forty. Morgan, przybijając do brzegu w nocy, wykorzystał zaskoczenie, zdobył dwa forty i zaatakował trzeci. Oblegający, według powszechnie stosowanej w tamtych czasach taktyki, przystawiali do murów wysokie drabiny, po których wspinali się na

blanki. Morgan chciał stracić jak najmniej swoich ludzi. Nakazał wobec tego, aby drabiny przynieśli i dostawili do murów zakonnicy i mniszki wyciągnięte z klasztorów. Musieli oni następnie wspinać się do góry, pod ogniem przerażonych obrońców, popychani do tego przez korsarzy z nożami w zębach.

Orgia, która nastąpiła po powrocie floty Morgana do Port Royal, przeszła wszystko, co dotąd widziano. Właściciele tawern nie musieli już wydawać reszty, dziewczęta lekkich obyczajów, wyczerpane, garściami chowały złote monety w swoich legowiskach, lichwiarze i kupcy spędzali bezsenne noce nad swoimi księgami, każąc zbrojnym strzec składów, które pękały w szwach. Majątek Jamajki był teraz większy o jedną trzecią. Suma, która dotarła do Londynu, uzupełniła braki w skarbcu brytyjskiej korony.

Morgan był przekonany, że potrafi jeszcze więcej. Postanowił zaatakować Panamę. Miasto, liczące wtedy około 10 000 mieszkańców, było słynne z bogactw i nadzwyczaj ruchliwego portu. Budynki wielu klasztorów i kościołów wzniesione zostały z kamienia, podobnie jak potężny „Skarbiec” - miejsce składowania złota przywiezionego z Peru. W 1572 roku grupa osiemnastu białych i około trzydziestu czarnych żeglarzy pod wodzą nieznanego jeszcze Francisca Drake'a zbliżyła się na dwie mile od przedmieść i zaatakowała jeden ze słynnych konwojów mułów. Piraci Drake'a nie próbowali jednak wdrzeć się do miasta.

Morgan zwierzył się ze swoich planów gubernatorowi Jamajki, Thomasowi Modyfordowi.

- To mi się podoba - powiedział Modyford - ale chciałbym móc wytłumaczyć ten atak hiszpańską prowokacją. To bardzo duży kęs, którego Londyn tak łatwo nie przełknie.

Po zakończonej sukcesem operacji przeciwko Maracaibo Morgan doczekał się spełnienia swoich marzeń. Pewien statek hiszpański wysadził na ląd na północnym wybrzeżu Jamajki oddział żołnierzy, którzy palili domy i chwyтали więźniów.

Wyprawę Henryego Morgana na Panamę można nazwać napoleońską z racji staranności przygotowań, a także sprawnej i bezbłędnej realizacji planu. Flotylla zgromadzona przez admirała Jamajki liczyła 28 okrętów angielskich i 8 francuskich (były to statki flibustierów z Tortugi), 239 armat i 1846 ludzi. Dla nas to są liczby nieznaczące, ale na Morzu Karaibskim nigdy nie widziano w dawnych czasach podobnej armady.

Statki rzuciły kotwice na Atlantyku u wybrzeży Chagres. Na straży pozostawiono trzystu ludzi, podczas gdy pozostałych tysiąc czterystu wsiadło do siedmiu łodzi oraz trzydziestu sześciu czółen i piróg, aby popłynąć w górę rzeki Chagres. Następnie uczestnicy wyprawy przedzierali się piechotą przez dżungłę.

Hiszpanie, uprzedzeni przez szpiegów, zastosowali taktykę spalonej ziemi. Najeźdźcy napotykali w dżungli tylko zniszczone i wymarłe osady. Żadnych zwierząt czy drobiu, puste pola, zebrane warzywa i owoce. Ekspedycja posuwała się naprzód pośród najbujniejszej na świecie roślinności, ale jej uczestnicy byli tak samo głodni, jakby znaleźli się na pustyni. Marynarze Morgana jedli trawę i liście. Wreszcie, po tygodniu tej piekielnej wędrówki, na dodatek zmoczeni jeszcze przez burzę, zbliżyli się do Panamy na tyle, że mogli zobaczyć miasto.

Don Juan Perez de Guzman, gubernator Panamy, postanowił odeprzeć oddziały Morgana w sawannie, nim dotrą na przedmieścia. Miał tysiąc dwustu żołnierzy piechoty, dwustu konnych i sporą grupę czarnych uzbrojonych niewolników, a także około trzydziestu Indian, których zadaniem było wypuścić w odpowiednim momencie na pole bitwy 1500 dzikich byków. Niebo było błękitne, słońce oślepiające.

Kiedy Guzman i jego oficerowie znaleźli się tak blisko, że mogli już widzieć żołnierzy „pirackiej armii”, spotkała ich niespodzianka.

Morgan ustawił swoich żołnierzy w szyku własnego pomysłu, który nazywał *tercia*. Zwarte szeregi, jeden przy drugim, tworzyły rodzaj rombu. Kiedy Guzman wydał swojej kawalerii rozkaz ataku, żołnierze z pierwszych szeregów czekali spokojnie, a potem, przykłękając, otworzyli ogień. Kawaleria rozwarła szyk Morgana, otwierając wierzchołek rombu, ale wtedy śmiertelnie groźni dla niej okazali się muszkietierowie. Hiszpańska kawaleria po dwukrotnej szarży została rozbita. Gubernator rzucił wtedy do walki piechotę. Wielu żołnierzy, straciwszy ducha, zaczęło wycofywać się pod ostrzałem piratów. Inni, śpiewając *Magnificat*, jak szaleni rzucili się do natarcia. Armia hiszpańska została unicestwiona w dwie godziny. Dzikie byki, nie zajmując się wrogiem, zaczęły spokojnie skubać trawę.

Kiedy bukanierzy wkraczali do miasta, ludzie oblegali port, starając się znaleźć ratunek na statkach. Pierwszy, który rozwinął żagle i wypłynął na szerokie wody, był załadowany największymi skarbami

kleru, w tym nieoszacowanej wartości ołtarzem z masywnego złota. Tego niezwyklego ołtarza nigdy nie odnaleziono.

Przez trzy tygodnie bukanierzy systematycznie łupili Panamę, częściowo puszczając miasto z dymem. Żadna Hiszpanka nie mogła zostać przy życiu, jeśli zgodnie z ugruntowaną tradycją nie ustąpiła żądaniom najeźdźców. Morgan, który zamieszkał w pięknym kamiennym pałacu gubernatora, oszczędzonym przez ogień, także nie stronił od kobiecego towarzystwa. Opierała mu się jednak przetrzymywana w pałacu jedna z najładniejszych kobiet w mieście, którą przez to, że nie podała prawdziwego imienia, wszyscy kronikarze tamtej epoki nazwali piękną Hiszpanką. Obietnice ani groźby nie były w stanie nakłonić jej do ustępstw. Zdumiewające było jednak to, że najslynniejszy w swoich czasach przywódca bukanierów nie zdecydował się wziąć siłą kobiety, której pragnął. W drodze powrotnej do Chagres, dokąd najeźdźcy zabrali więźniów, za których mieli nadzieję uzyskać okup, Morgan w końcu zwrócił wolność Hiszpance. I chociaż nie otrzymał nic w zamian, dał jej na drogę powrotną eskortę. Ten rycerski gest jak klejnot zdobi pełną gwałtów, przemocy i brutalności epopeję korsarzy.

Wielu brytyjskich historyków przez półtora wieku starało się oszacować wartość łupu przywiezionego z Panamy: „6 milionów koron, z czego część należną Morganowi określano na sumę 400 000 pesos, czyli 750 000 sztuk srebrnych piastrow, przy czym każda z tych monet miała wartość ośmiu reali, a według dzisiejszego przeliczenia w przybliżeniu jednego złotego dolara”. W rzeczywistości jednak nie da się ustalić dzisiejszej wartości tych monet. Można tylko powiedzieć, że jak na tamte czasy była to ogromna suma. Na tyle ogromna, by spowodować stanowczy protest ambasadora Hiszpanii w Londynie, który oświadczył: „Nie będziemy tolerować takiego rabunku w czasach pokoju”. Morgan został wezwany do Londynu i został tam przewieziony pod strażą. Dwór nie zapomniał jednak o usługach, jakie wyświadczył. Wkrótce zwrócono mu wolność na słowo i spędził trzy lata w stolicy Anglii, stając się „lwem” uwielbianym przez mężczyzn i kobiety. Po upozorowanym procesie z orzeczeniem: „winy nie udowodniono” został odesłany z powrotem na Jamajkę i obdarzony tytułem wicegubernatora.

I wtedy właśnie Morgan powinien był umrzeć, bo sposób, w jaki pełnił swoje nowe funkcje, nie pozwala zachować o nim dobrej opinii. Stał się bowiem alkoholikiem i bezwzględny prześladowcą buka-

nierów - kiedy zaczął kierować wymiarem sprawiedliwości, zwrócił się przeciwko swoim dawnym kamratom. Mając pięćdziesiąt lat, był grubym zgryźliwym starcem. Zmarł w 1688 roku na gruźlicę, której postępom sprzyjała zaawansowana wskutek nadużywania alkoholu marskość wątroby. Przepych uroczystości pogrzebowych dowodzi jednak, że bezduszość w ostatnim okresie życia nie miała znaczenia wobec zdobytej w przeszłości sławy. Czterdzieści lat później trzęsienie ziemi i fala tsunami zmiotły Port Royal z powierzchni Jamajki. Morze zalało cmentarz, obejmując w posiadanie prochy naj słynniejszego z angielskich bukanierów.

Epopcja flibustierów dobiegała już końca. Francja i Hiszpania zawarły w Nijmegen traktat pokojowy. Korsarze jednak rozmyślnie go ignorowali i jeszcze przez pewien czas atakowali galeony oraz osady hiszpańskie. Zirytowany tym Ludwik XIV wysyłał coraz to sroższe upomnienia gubernatorom Tortugi. Angielscy bukanierzy na Jamajce z racji tego samego traktatu byli podobnie napominani. W tej sytuacji niektórzy Francuzi i Anglicy zdecydowali się przenieść na „Morze Południowe”.

- Żaden regulamin nie określa, co jest tam dozwolone, a co zakazane.

Morzem Południowym nazywali korsarze Ocean Spokojny, rozciągający się na południe i zachód od Przesmyku Panamskiego. Tam także leżało Peru, główne źródło bajecznego bogactwa Hiszpanii. Przenosząc się, jedni pokonali Przesmyk drogą lądową, inni opłynęli kontynent południowoamerykański wokół przylądka Horn. Te statki, a także kilka okrętów przejętych po drodze, służyły wszystkim uczestnikom wyprawy.

Korsarze na Morzu Południowym niedługo jednak pozostali razem. Wkrótce podzielili się na oddzielne grupy, które ze zmiennym szczęściem atakowały Panamę, Granadę nad jeziorem Nikaragua oraz Guayaquil. Granada, podobnie jak Panama, pomnę niedawnego najazdu Morgana, pospiesznie zapłaciły okup. Najbogatsze łupy zdobyto jednak w Gua-yaquil.

Korsarze na wiele tygodni zatrzymali się niedaleko od tego miasta, na owiewanej bryzą morską wyspie Puna. Przebywający w tym regionie księża i zakonnicy przekonywali mieszkańców, a zwłaszcza kobiety, że

korsarze mają łeb małpy zamiast głowy i zjadają swoje ofiary. Widząc, że nie tylko są podobni do innych mężczyzn, ale również bardziej szarmanccy niż kanibale, wiele pięknych Hiszpanek łatwo przystawało na warunki, na jakich mogły ocalić życie. W pałacach i ogrodach na Punie organizowano liczne festyny i bale. Kiedy Guayaquil zapłaciło okup, korsarze odплыnęli z Puni, żegnani przez wiele Hiszpanek ze łzami w oczach.

Podziału łupów dokonano na kontynencie, na bezludnej plaży nad Pacyfikiem. Wiele najpiękniejszych klejnotów świata wyłożonych na żaglowym płótnie zostało sprzedanych na licytacji, bo przecież nigdy nie dałoby się ich oszacować. Korsarze płacili za klejnoty złotem z okupu władz miasta. Ozdoby i drogie kamienie osiągały wysoką cenę, ponieważ były lżejsze i łatwiejsze do przewiezienia niż ich równowartość w złocie. Wielu korsarzy zamieniło się w ten sposób w ruchome kasy pancerne. Niektórzy ich kompani rzucali im zazdrosne spojrzenia, sugerując, że przecież łatwo o jakiś wypadek...

Podczas długiej i trudnej drogi powrotnej łądem nie doszło jednak do żadnych kradzieży czy bójek. Korsarze musieli pokonać górzysty, poprzecinany strumieniami teren, odpierając częste ataki Hiszpanów. Istotna część tej epopei na Morzu Południowym jest nam znana dzięki bardzo szczegółowej relacji Raveneau de Lussana, potomka znacznego hugenockiego rodu z okolic Nimes. Znalazła się ona w tej poświęconej przede wszystkim Atlantykwowi części opowieści o oceanach świata, ponieważ jej bohaterowie byli niejako rdzennymi mieszkańcami owego oceanu i na nim się wychowali. Powracając z wyprawy na macierzyste wody, płakali z radości jak wtedy, kiedy powraca się do ojczyzny.

Podobnie do większości królewskich oficerów w tamtych czasach admirał baron de Pointis miał flibustierów za nic. jednak jego postępowanie, począwszy od 1696 roku, pozwala sądzić, że miał apetyt na złote monety przynajmniej tak samo ogromny jak Bracia Wybrzeża, a nawet lepiej niż oni umiał okiełznać swoje skrupuły.

W tymże roku Francja znów prowadziła wojnę z Hiszpanią. Pointis i kilku jego przyjaciół postanowili przekonać króla, by pozwolił im zdobyć jakieś hiszpańskie miasto. Ludwik XIV miałby oddać im do dyspozycji okręty, udziałowcy pokryć wszystkie koszty, a zyski byłyby do podziału. Dwunastu godnych dworaków, powiadomionych o tym planie,

zdołało przekonać króla. Celem miała być Cartagena w Kolumbii, na północnym wybrzeżu Ameryki Południowej.

- Powinniśmy skorzystać z pomocy flibustierów z Santo Domingo - radził Pointis. - Przecież są oni w służbie króla.

Siedziba flibustierów została już wówczas przeniesiona z Tortugi na małą Goave niedaleko Santo Domingo. Kiedy baron de Pointis ze swoją eskadrą zarzucił tam kotwicę, zaczął traktować korsarzy z góry i mało brakowało, żeby wszystko źle się skończyło. Korsarze mieli coraz bardziej ponure miny, a czasem słychać było nawet szcęk noży. Na szczęście gubernator Jean Ducasse był zdolnym przywódcą, rozsądnym człowiekiem i świetnym żeglarzem, a na dodatek cieszył się wielkim szacunkiem Braci Wybrzeża. Dzięki niemu załagodzony konflikt i wreszcie flotylla była gotowa do drogi. Składało się na nią siedem wielkich okrętów przybyłych z Francji, trzy fregaty, kilka mniejszych statków oraz siedem statków korsarskich.

Morski etap Operacji Cartagena nie dostarcza tematu do ciekawych opowieści, ponieważ żaden statek hiszpański nie stanął na drodze Francuzów. Cartagena położona była nad brzegiem morza, w głębi wąskiej zatoki. Dostępu do miasta broniło kilka fortów. Napastnicy wpłynęli do zatoki mniejszymi siłami. Wykonanie tej części operacji powierzono flibustierom. Następnie miasto zbombardowano. Mieszkańcy Cartageny wkrótce wywiesili białą flagę, a gubernator podpisał akt kapitulacji. Miał jak najszybciej opuścić miasto wraz ze swoimi oddziałami, zabierając cztery armaty. Mieszkańcy mogli pozostać w mieście i mieli być traktowani jako poddani króla Francji. Obiecano im, że zachowają swój dobytek, za wyjątkiem gotówki, która należała się panu de Pointis. Dobra i pieniądze tych, którzy chcieli opuścić miasto, miały być skonfiskowane i także przekazane panu de Pointis. Kościoły i klasztory miały być oszczędzone.

Wymarsz wojsk zwyciężonych był jednocześnie uroczystym i śmiesznym widowiskiem. Zaraz potem Pointis wkroczył do Cartageny ze swoim wojskiem, zgadzając się, by towarzyszyła mu tylko nieliczna delegacja flibustierów.

- Nie chcę, by doszło do zamieszek - tłumaczył.

Żołnierze Pointisa, pozbawieni wszelkich skrupułów, zrabowali w mieście wszystko, co wpadło im w ręce, w tym także dobra kościelne i klasztorne. W obawie, że nie zdołają znaleźć zakamarków i skrytek,

gdzie hiszpańscy duchowni ukryli swe skarby, dowódca rozkazał, aby towarzyszyli im kapelani.

Porozumienie dotyczące części łupu, jaką mieli otrzymać flibu-stierzy, Pointis i Ducasse zawarli już wcześniej. Kiedy zgromadzono i policzono zdobyte bogactwa, Ducasse ocenił, że jego ludziom należą się dwa miliony funtów.

- Nie - zaprzeczył rachmistrz floty królewskiej. - Oto należne wam 135 000 funtów.

I wyjaśnił, że takie były wyliczenia barona de Pointis, który na swój sposób zinterpretował warunki umowy. By udaremnić atak flibustierów na statki królewskie, Ducasse raz jeszcze musiał postawić na szali cały swój autorytet.

Wiele znaków pozwalało spodziewać się, że szczęście opuściło już szukających przygód na Karaibach korsarzy. Ci, którzy uczestniczyli w ataku na Cartagenę, w drodze powrotnej zostali zaatakowani przez potężną eskadrę angielską i znaleźli się w więzieniu. Kiedy po jakimś czasie, w następstwie pokoju zawartego w Ryswick w 1697 roku, uwolniono ich, pozbawieni zajęcia wrócili na Tortugę i Santo Domingo. Wkrótce, jeden po drugim, zaczęli opuszczać ojczyznę piratów. Niektórzy wracali do Europy, inni dalej żeglowali po oceanach świata.

Wyludniał się także Kingston, słynny port na Jamajce. Wtedy właśnie w gronie spadkobierców wielkich korsarzy pojawił się niejaki Rackham. Sam nadał sobie przydomek Krwawy, jakoby z racji okazywanego wrogom okrucieństwa, ale znacznie częściej nazywano go Calico Jack - z powodu strojów z bawełny kaliko, noszonych ze szczególnym upodobaniem. Ten mierny pirat nie zasługiwałby tu nawet na wzmiankę, gdyby nie to, że wśród swoich marynarzy miał dwie niezwykle postacie.

Choć z pochodzenia był Anglikiem, Rackham uważał się za bezpaństwowca. Chętnie przebywał jednak w towarzystwie swoich rodaków. Znajdował się na brygantynie niejakiego Charliego Vane'a, kiedy na statku wybuchł bunt. Vane został wysadzony na ląd, a Rackham, który był wówczas matem, zajął jego miejsce. Dość dobrze dawał sobie radę na morzu, zdobywając wiele pomniejszych, bezbronnych statków. Cała załoga wiedziała, że szczególną sympatią darzy pewnego młodego marynarza. Dopóki jednak nie wyróżniał go wśród innych, nie było to powodem do niezadowolenia. Piraci też nie byli świętoszkami. Marynarz

miał na imię Bonny, ale tylko Rackham wiedział, że naprawdę nazywa się Anne.

Anne urodziła się w Irlandii dwadzieścia lat wcześniej jako nieślubne dziecko pewnego notariusza i służącej. Calico Jack poznał ją na Bahamach, gdzie była żoną marynarza bez grosza o nazwisku Bonny. Uroda Anne zniewoliła Rackhama.

- Kupię ją od ciebie! - zaproponował Bonny'emu.

Taka propozycja, którą mąż rozpowiedział wszystkim wokoło, wywołała prawdziwy skandal. Paradoksalnie, oburzenie opinii publicznej spadło na Anne, której zarzucano, że jest powodem wszelkiego zła. Oburzona kobieta opuściła Bonny'ego dla Rackhama. Calico Jack wziął ją ze sobą na statek i przebrał za marynarza. Brała udział we wszystkich manewrach i walkach. Poza tym była dyskretną i czułą kochanką.

Szczęście trwało już dwa lata, kiedy Rackham spostrzegł, że Anne czule spogląda na pewnego młodego, jasnowłosego angielskiego marynarza, który niedawno dołączył do załogi. Wezwał blondyna do swojej kabiny:

- Co jest między tobą a Bonny?
- Przyjaźń.
- Czy ty wiesz, że Bonny to przebrana kobieta?
- Tak.
- A więc to nie jest przyjaźń!

Rackham wyciągnął nóż.

Gwałtownym gestem Read - tak miał Anglik na imię - rozpiął bluzę i Calico Jack zdumiony zobaczył dwoje bardzo pięknych kobiecych piersi.

- Jestem kobietą. Nazywam się Mary Read.

Mary była córką pewnej nieobyczajnej ubogiej wdowy. Aby zrobić przyjemność babce, gotowej wyasygnować niewielką pomoc dla męskiego potomka, w rejestrze stanu cywilnego została zgłoszona jako chłopiec. Mając trzynaście lat, zaciągnęła się na okręt wojenny i rozpoczęła życie, którego żaden powieściopisarz nie miałby odwagi opisać. Walczyła we Flandrii i Holandii w mundurze piechoty, a potem jako kawalerzysta. Następnie, znów ubrana w sukienkę, wyszła za mąż, owdowiała i powtórnie wdziała męskie szaty. Ruszyła szukać szczęścia, tym razem jako marynarz. W ten to właśnie sposób Mary Read i Anne Bonny poznały się i zaprzyjaźniły.

Calico Jack mógł więc być zupełnie spokojny. Wkrótce potem Mary spotkała podczas jednego z abordaży mężczyznę, który jej się spodobał i poślubił go. Odtąd na pokładzie brygantyny żeglowały już dwie zakochane pary. Na nieszczęście 2 listopada 1720 roku angielski okręt zaatakował to miłosne gniazdko. W walce, która się wywiązała, obie kobiety wykazały wyjątkową odwagę. Natomiast ich towarzysze nie przejawili jej wcale. Anne i Mary, strzelając do Anglików, wymyślały kochankom od tchórzów. Kiedy brygantyna została zdobyta, Anglicy zaholowali ją na Jamajkę. Tam wszystkich piratów skazano na szubienicę.

Przed śmiercią John Rackham, nazywany Calico Jack, chciał po raz ostatni zobaczyć marynarza Bonny. Spotkanie miało charakter publiczny, więc Rackham nie mógł uciec się do wielkich słów. Anne-Bonny na widok kochanka odwróciła się plecami i głośno powiedziała:

- Gdybyście panie walczyli jak mężczyzna, nie musielibyście teraz zawisnąć jak pies!

Obie kobiety nie znalazły się wśród pierwszych skazańców. Zapewniły sobie bezpieczeństwo, składając zeznania, które tak oto zostały streszczone w oficjalnym raporcie: „Dwóch innych piratów, oskarżonych o to samo przestępstwo, na pytanie, czy mają coś do dodania przed ogłoszeniem wyroku śmierci, oświadczyło, iż są kobietami i do tego w stanie brzemiennym. Sąd nakazał zbadanie sprawy”.

Sędzia musiał skapitulować. Czy okoliczności łagodzące pozwalają wymazać z pamięci zabójstwa i rozboje, którym kobiety nie zaprzeczały? W świetle zeznań można je było oskarżyć o wszystko z wyjątkiem gwałtu. Skazano je więc na śmierć. Jednak nikt nie odważył się wykonać wyroku w oczekiwaniu na akt łaski lub złagodzenie kary, które starano się wyjednać u wyższej instancji.

Dla Mary Read, którą złośliwa gorączka zabrała w więzieniu tuż przed porodem, łaska nadeszła zbyt późno. Anne Bonny miała więcej szczęścia. Nie wiadomo jednak, gdzie schroniła się z dzieckiem najpierw kochanego, a później pogardzanego Calico Jacka. Anne Bonny, jedna z dwóch niewątpliwych kobiet-piratów zniknęła ze sceny w taki sam tajemniczy sposób, jak wcześniej uczynili to Montbars Eksterminator oraz Grammont - poeta korsarskiej epepei.

5

Zwycięzcy przylądka Horn

Niewielu ludzi widziało na własne oczy przylądek Horn. Mgła, deszcz lub lodowata mżawka spowijają go przez trzy czwarte roku i nawet podczas lata na południowej półkuli zbliżenie się do niego grozi śmiercią. Tylko dzięki skomplikowanym obliczeniom żeglarze wiedzą, że go minęli. Niektórzy jednak, przepływając z zachodu na wschód -to znaczy wspierani przez wiatr - widzieli przylądek Horn, a nawet go sfotografowali. Na zdjęciach widać całkowicie pozbawiony roślinności czarny stożek, który wznosi się na ponad 400 metrów nad spienioną powierzchnię morza. W załamaniach skał dostrzec można śnieg. Na dalszym planie, po prawej i po lewej stronie, ponure i jałowe, bezładnie porzrzucane skały. Morze z hukiem rozbija się o kamień.

Cypel ten nie wrzyna się w otwarte morze, ale wychodzi ku lodom Antarktydy, od której dzieli go tylko wąska cieśnina. Wiatry południowego Pacyfiku, wiejące z zachodu na wschód, zgodnie z ruchem Ziemi wokół osi, przez sześć tysięcy kilometrów niehamowane przez żadną przeszkodę, wpadają w tę wąską przestrzeń morza jak w lej. Żaglowce, jeśli płyną pod wiatr, muszą stawić czoło prawdziwie kosmicznej sile. Ogromne bryły lodowe wciąż odrywają się od antarktycznej czapy i niekiedy góry lodowe ciągną się przez kilkaset kilometrów. Nic w tej części świata nie jest na miarę człowieka.

Żegluga wokół przylądka Horn ze wschodu na zachód nie można porównać z przekroczeniem jakiejś wyraźnej granicy. To walka na przestrzeni 1300 mil, czyli 2400 kilometrów oceanu. Od Atlantyku trzeba się zbliżyć i płynąć wzdłuż kontynentu południowoamerykańskiego, a potem dalej na południe, gdzie silny wiatr coraz bardziej utrudnia drogę. Niektórym wielkim żaglowcom opłynięcie przylądka Horn zajęło dwa miesiące. Jeden z nich stracił na to osiemdziesiąt trzy dni. A nigdy nie doliczono się statków, które zatoniły podczas tej próby.

Magellan nie opłynął przylądka Horn. Opisał, jak w listopadzie 1520 roku przepłynął z Atlantyku na Pacyfik, wykorzystując skalisty korytarz długości 510 kilometrów, dzisiaj zwany Cieśniną Magellana. Drake także nie opłynął przylądka Horn. 20 sierpnia 1578 roku znalazł wejście do tego samego labiryntu i wydostał się z niego szesnaście dni później.

15 czerwca 1615 roku holenderski żeglarz Jacob Le Maire, wysłany przez rodzimą Kompanię Australijską, wypłynął z Texel z dwoma statkami dowodzonymi przez jego rodaka, kapitana Willema Schoutena w kierunku Morza Południowego, czyli Pacyfiku. Podobnie jak Magellan, chciał dotrzeć do Indii, opływając Amerykę Południową, lecz nie korzystając z drogi przez skalny korytarz, usiany już wrakami zatopionych okrętów, a poza tym zakazany Holendrom przez Hiszpanów. Wyprawa minęła więc Cieśninę Magellana i straciwszy jeden ze statków, wpłynęła w inną cieśninę, dziś nazywaną Cieśniną Le Maire'a. Kierując się następnie na południowy zachód, a potem na zachód, opłynęła w styczniu 1616 roku południowy cypel małej wyspy, którą Schouten na pamiątkę swego rodzinnego miasta nazwał Horn. Wyprawa miała niezwykle szczęście i wykorzystana stosunkowo dobrą pogodę, rzadko panującą w tych rejonach nawet w sercu lata.

Ani Magellan, ani Drake, ani Schouten czy Le Maire, ani też marynarze z zatopionych statków nie wyruszyli na swoje wyprawy w imię sztuki i dla samej radości dokonywania odkryć. Wspólnym wszystkim odkrywcom uczucie, które kazało im podejmować takie ryzyko, było pragnienie bogactwa.

Już wspomnieliśmy o tym, że po traktacie pokojowym w Nijmegen wielu korsarzy przeniosło się na Morze Południowe, pokonując Przesmyk Panamski, a inni, opływając kontynent południowoamerykański. Nie są nam jednak znane żadne szczegóły dotyczące ich żeglarskich wyczynów. Żeglarze ci nie mieli żadnego powodu, by prowadzić dziennik pokładowy, mogący być jedynie dowodem ich wielce niechlubnych przedsięwzięć.

Prawie wszyscy marynarze francuscy, którzy opłynęli przylądek Horn od końca XVII do połowy XVIII wieku, fałszowali swoje dokumenty pokładowe. Najczęściej byli to żeglarze z Saint-Malo. Wyruszyli w podróż, aby prowadzić handel z Chile i Peru, łamiąc rozkazy królewskie, które zabraniały tego procederu, zastrzeżonego dla Hiszpanów. Zakaz wydał Ludwik XIV, kiedy jego wnuk Filip V został królem Hiszpanii. Tych, którzy nie chcieli respektować królewskiej woli, czekała surowa kara - mandat w wysokości 3000 funtów. Ale jedna taka podróż przynosiła sto razy więcej. Statki Francuzów przywoziły do Chile i Peru najróżniejsze towary, w tym także płótno z Bretanii i pasmanterię z Paryża, na którą szczególnie łase były miejscowe ele-

ganckie damy - z pochodzenia Hiszpanki. Przywozili natomiast stamtąd przede wszystkim złoto i srebro. Handel ów, w zasadzie nielegalny, ale niekiedy tolerowany, przynosił wystarczające zyski, by miasto Saint --Malo mogło pożyczyć Ludwikowi XIV trzydzieści milionów, kiedy zabrakło mu pieniędzy.

Przemytnicy opływający przylądek Horn spotykali podczas każdej podróży polujących na foki i wieloryby rdzennych mieszkańców Ameryki, którzy spędzali wiele miesięcy w roku na obrzeżu czapy lodowej otaczającej biegun południowy, w warunkach niewyobrażalnych dla dzisiejszych Europejczyków.

Rok 1841. Amerykański cieśla James Marshall dostrzegł w jednej z rzek Kalifornii błyszczący kamyczek. Wyłowił go i poszedł pokazać znalezisko komuś, kto znał się na rzeczy. Okazało się, że to grudka złota. W cztery tygodnie wiadomość obiegła świat. Cztery miesiące później niewielka misja Yerba Buena stała się błyskawicznie rosnącym miastem San Francisco, mającym kilka tysięcy mieszkańców. Z miast i wsi Ameryki i Europy dziesiątki tysięcy mężczyzn i kobiet zabierają dzieci i zostawiają wszystko, udając się do Kalifornii, nowego Eldorado. Po przepłynięciu Atlantyku żaglowcem lub statkiem parowym poszukiwacze złota docierają do portu Chagres w Ameryce Środkowej, pokonują Przesmyk Panamski na mulach i wsiadają w Panamie na następny statek. Inni, którzy przyплыли do Veracruz, przedzierają się do San Francisco przez Meksyk i Teksas. Jeszcze inni opływają przylądek Horn. Tych jest najwięcej, bo to najtańsza droga.

Statki, którymi przewożono owych poszukiwaczy złota, były z drewna. Armatorzy brytyjscy i amerykańscy wykorzystywali do takich podróży stare klipry, wcześniej przewożące herbatę i opium, a także budowane w taki sam sposób nowe jednostki. Klipry nie były dużymi statkami. „Ann McKim”, zwodowany w 1832 roku w Baltimore, miał tylko 43 metry długości, zaś „Maseppa”, który przedtem przez 16 lat wykorzystywano do przemytu opium, miał niecałe 28 metrów.

Statki te były jednak szybkie i do tego mocne. To właśnie klipry były szczytowym osiągnięciem epoki drewnianych żaglowców. Na nieszczęście dla dowodzących nimi kapitanów większość załóg była przeciwnością doskonałości. Run na złoto i potrzeba skompletowania załogi szybko doprowadziły do wyczerpania kontyngentu zawodowych

marynarzy. Kapitanowie musieli rekrutować członków załogi za każdą cenę, zwracając się do „handlarzy ludźmi”. Można było znaleźć tych pośredników we wszystkich dużych portach Ameryki Północnej i Europy. Za każdego zwerbowanego człowieka dostawali premie. Amerykanie byli najbardziej pozbawieni skrupułów i nie wahali się wepchnąć na pokład odpływających żaglowców nieszczęśników, których wcześniej upijali lub odurzali narkotykami. Każdy był dobry - wyjęty spod prawa lub wieśniak, który nigdy nie widział morza na oczy. Kapitanów zapewniali, że nieszczęśnicy, kiedy wytrzeźwieją, spełnią swoje zadanie. Armatorzy szli na to, bo zależało im, aby statek jak najszybciej wypłynął w morze.

W 1860 roku kliper „Challenger” opuścił Nowy Jork z załogą złożoną ze zwerbowanych przez pośredników pięćdziesięciu sześciu mężczyzn i ośmiu chłopców okrętowych. Już kiedy żegnał się z pilotem u wyjścia z portu, kapitan Waterman zastanawiał się, czy nie powinien zawrócić i wysadzić całej załogi, której sam wygląd kazał mu obawiać się najgorszego. Uważając jednak, że jeszcze gorzej będzie stanąć twarzą w twarz z armatorem statku, postanowił ruszyć w morze.

Już przy pierwszym halsie stwierdził, że na pięćdziesięciu sześciu ludzi tylko dwóch znało się na rzeczy. Niestrudzenie wspinali się z masztu na maszt, wspomagani przy tym przez zastępcę kapitana i trzech poruczników. Wkrótce potem kapitan spostrzegł także, iż siedemnastu członków jego załogi, poważnie chorych na choroby weneryczne, powinno zostać odizolowanych w pomieszczeniach zamienionych w izbę chorych. Pięciu zmarło podczas podróży.

Dwudziestu innych, po wytrzeźwieniu, sprawiało po prostu wrażenie niebezpiecznych bandytów. Aby zapewnić bezpieczeństwo sobie i pasażerom, Waterman i jego porucznicy mieli zawsze przy sobie po dwa rewolwery i prawie nie spali. Na wodach brazylijskich jeden z poruczników został zaatakowany przez kilku bandytów z nożami. Waterman, zamiast użyć rewolweru, zabił dwóch z nich żelazną sztangą.

Kilku wieśniaków powoli zaczęło uczyć się manewrowania statkiem. Ale ich świeżo nabyte umiejętności nie wytrzymały próby, kiedy „Challenger” znalazł się w pobliżu przylądka Horn. Jeden, oderwawszy się od olinowania, wypadł za burtę i został wchłonięty przez morze, dwaj inni natomiast zabili się, spadając na pokład. Na południe od ponurego cypla przyniesiona z zachodu burza szalała z całą mocą, ale „Challenger”

nie mógł już zmienić halsu ani nawet zwinąć górnych żagli, ponieważ nie miał do tego ludzi. Musiał płynąć wprost w szalejący żywioł. Niech będzie, co ma być.

Dzięki nadzwyczajnej wytrzymałości statku, a także dzięki wiedzy żeglarskiej Watermana i miłosiernej pomocy Bożej, „Challenger” dotarł mimo wszystko do San Francisco. Podróż z Nowego Jorku zajęła mu 108 dni, co było godnym podziwu wynikiem, biorąc pod uwagę, że innym żaglowcom płynącym tą samą drogą podróż zajmowała niekiedy nawet 300 dni. Rekord szybkości pobił „Flying Cloud”, pokonując trasę w 90 dni. Po przybyciu do San Francisco paru najbardziej niewdzięcznych pasażerów, którzy wsiedli na pokład w Nowym Jorku, ośmieliło się oskarżyć kapitana Watermana o to, że z powodu braku umiejętności stracił kilku marynarzy w okolicach przylądka Horn. Sąd nie tylko uniewinnił kapitana, ale pogratulował mu też, że z taką załogą zdołał doprowadzić „Challengera” do portu.

Kiedy ogłoszono wyrok, pasażerów dawno już na statku nie było. Zaraz po przybiciu do brzegu pędzili szukać złota. Z tego samego powodu często dochodziło też do dezercji wśród załogi, której członkowie uciekali ze statku, aby szukać cennego kruszcu. Port w Yerba Buena, późniejszym San Francisco, był przez jakiś czas wręcz zablokowany przez dziesiątki lub nawet setki opuszczonych statków. Nowo przybyli, chcąc dotrzeć do brzegu, musieli torować sobie drogę między nimi lub skakać z pokładu na pokład.

W 1820 roku pewien Szkot znad rzeki Clyde, widząc pływający metalowy kociołek, wyciągnął z tej banalnej obserwacji daleko idące wnioski: „Dlaczegożby nie zbudować statku z żelaza?”

Przekonanie, że żelazo „przecieka” było od wieków tak głęboko zakorzenione w ludzkich umysłach, że wszyscy sąsiedzi pokpiwali sobie tylko, widząc, jak wynalazca zabrał się do budowania małej, metalowej łodzi. W dwa lata później dyrektor stoczni zwodował pierwszy żelazny statek o nazwie „Ironside”. Pierwszy prawdziwie dalekomorski statek z żelaza, „Martabaze”, został zwodowany w 1853 roku. Jedenaście lat później wyruszył w morze „Altair” - pierwszy statek z blachy stalowej.

Właściciele statków przewożących emigrantów zapragnęli żaglowców z żelaza, ponieważ taka konstrukcja pozwalała znacznie pod-

wyższyć tonaż, czyli zwiększyć zysk z każdej podróży. Kiedy skończyła się gorączka złota, przewozili zamiast ludzi wyroby przemysłowe i surowce.

Pierwszym statkiem parowym, który wypłynął na szerokie wody, był „Phoenix”. W 1809 roku odbył on podróż z Hoboken do Filadelfii. Ale jeszcze sto lat później żaglowce z metalu przemierzały morza, wożąc ciężkie, niepsujące się ładunki. Powód, dla którego wykorzystywano je tak długo, jest bardzo prosty - aż do przełomu XIX i XX stulecia parowce potrzebowały węgla, a węgiel zabierał dużo miejsca, dużo ważył i dużo kosztował.

Żelazne żaglowce, kiedy przestały już wozić do Ziemi Obiecanej poszukiwaczy złota, zaczęły przewozić do nowych krajów Ameryki Południowej i na zachód Ameryki Północnej węgiel, sztaby żelaza, szyny oraz rozmaite maszyny z Wielkiej Brytanii, koks, złom i cement z Hamburga, a także wyroby przemysłowe z Holandii i Belgii. Żaglowce wychodzące w morze z francuskich portów zapelniały swoje ładownie wszystkimi tymi towarami. Trochę później europejskie statki opływające przylądek Horn wracały załadowane saletrą chilijską, chilijskim guano, nowoka-ledońskim nikiem, indyjskim ryżem, wełną z Australii oraz zbożem z Oregonu.

Załogi tych żelaznych statków były inne niż te, które kapitanowie opływający przylądek Horn rekrutowali pośpiesznie w poprzednim stuleciu. Większość stanowili zawodowcy, najczęściej zarejestrowani marynarze. Jednak kapitanowie żaglowców francuskich często jeszcze zwracali się o załogę do handlarzy ludźmi, których nadal tak właśnie nazywano, chociaż jakość świadczonych przez nich usług znacznie się poprawiła.

W wielkich portach francuskich prowadzili oni rodzaj biur zatrudnienia, które najczęściej miały swoją siedzibę w portowych tawernach. Zwracali się do nich marynarze szukający możliwości zaokrętowania. Ale i sami pośrednicy działali tak, aby mieć zawsze pod ręką ewentualnych członków załogi. Zatrudnianym marynarzom dostarczali za gotówkę albo na kredyt wszystkiego, co potrzebne w długiej podróży. Przynosiło im to dodatkowe zyski, poza zapłatą, jaką otrzymywali od kapitana za zwerbowanego członka załogi. W interesie handlarzy ludźmi leżało dostarczanie dobrych marynarzy, jeśli nie chcieli, aby kapitanowie zwrócili się do konkurencji. Jednak dyskusje i handel nie odbywały się bez libacji.

- Och, znowu ci pijacy! - mówił kapitan na widok handlarza i jego ludzi.

- Nie, kapitanie. Oni są trzeźwi jak śwynie, ale trzeba było zakropić transakcję.

Dbał o to właściciel tawerny. Handlarz ludźmi też nie zawsze miał czyste sumienie, bo czasem udawało mu się przekonać klienta, że to on przekaże rodzinie marynarza pieniądze otrzymane przed wypłynięciem w morze i wtedy znaczną część lub nawet całą tę sumę zatrzymywał dla siebie.

Pośrednicy nie byli jednak monopolistami. Dowódcy statków zwracali się również do właścicieli kwater dla marynarzy oraz do kapitanatów portów. Krótco przed pierwszą wojną światową instytucja „biur parytetowych” Rejestru Morskiego położyła teoretycznie kres działalności handlarzy ludźmi. Wielu z nich jednak kontynuowało swoje zajęcie, mniej lub bardziej legalnie, ponieważ kapitanowie nadal zwracali się do pośredników, których darzyli zaufaniem.

Poza kapitanem, jego zastępcą i porucznikiem płynął na dużym stalowym żaglowcu także podoficer zarządzający zapasami żywności. Załogę stanowiły zwykle ze dwa tuziny marynarzy. Ponadto na statku był jeszcze bosman, cieśla, mechanik (odpowiedzialny za kołowrót, pompy i urządzenia wytwarzające parę), kucharz, a także dwóch lub trzech chłopców okrętowych.

W tamtych czasach nie obowiązywał jeszcze ośmiogodzinny dzień pracy. Załoga dzieliła się na tych, którzy pracowali po cztery godziny na bakburcie, pod pokładem i na sterburcie. Potem marynarze mieli cztery godziny odpoczynku i znów cztery godziny pracy. Żeby pracujący na obu burtach nie pełnili swych obowiązków wciąż w tych samych godzinach, codziennie o czwartej po południu wydłużano wachtę o dwie godziny. Porucznik, jak wszyscy wyżsi stopniem, miał jednak więcej pracy niż marynarze - do jego wachty dodać trzeba godziny spędzone na obserwacjach astronomicznych i rachunkach, na ustalaniu jadłospisu z kucharzem oraz nadzorowaniu wydawania posiłków. Trzeba było również kilka razy dziennie sprawdzać statek i jego ładunek, który mógł się poluzować, albo, jeśli to był węgiel, zacząć się nagrzewać, stwarzając tym śmiertelne zagrożenie. Porucznik albo pierwszy oficer byli więc na służbie po 16 lub 18 godzin dziennie. Tak było podczas dobrej pogody. W złych warunkach wszyscy musieli być na pokładzie i nie obowią-

zywał już wtedy żaden podział na wachty. Podział na wachty nie obowiązywał także kapitana, który przez 24 godziny na dobę ponosił cały ciężar odpowiedzialności, wyrażany słynnym określeniem „pierwszy po Bogu”. Nie było radia. Gdy statek znajdował się na otwartym morzu, o wszystkim decydował kapitan.

Od czasów pierwszych żaglowców pływających wokół przylądka Horn wzrósł wraz z umiejętnościami załogi również komfort podróży. Zwiedzający, którzy dziś wchodzą na pokład wielkich starych żaglowców eksponowanych w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Niemczech, oceniają urządzenie rufy statku jako dobry i wygodny sposób zagospodarowania niewielkiej przestrzeni - kabina i jadalnia kapitana, część dla oficerów i kambuz. Urządzenie dziobu, a w szczególności pozabawione naturalnego światła umieszczone jedna nad drugą jak w grobowcu wąskie koje dla członków załogi, wydaje im się znacznie bardziej surowe, ale takie w rzeczywistości było i życie stłoczonych w tej części statku marynarzy.

Mniejsze różnice między dziobem a rufą można było dostrzec w żywnieniu. Załoga w południe w poniedziałek, wtorek i sobotę dostawała soloną słoninę z kartoflami, w piątek dorsza z kartoflami, a w czwartek i niedzielę sardynki i konserwową wołowinę z kartoflami. Codziennie wieczorem zupa fasolowa i sałatka z fasolki. Herbatniki do woli, świeży chleb w czwartki i w niedzielę, kwarta wina do każdego posiłku, 600 gramów alkoholu na początku wachty i o ósmej. Na menu oficerów składały się także dorsze, solona słonina i kartofle, ale trochę bardziej urozmaicone były posiłki wieczorne. Czasem podawano zupę cebulową na mięsie, jarzynową lub z kluskami, kurczaka, a nawet ciastka. Podczas wszystkich posiłków chleb i wino były bez ograniczeń. Ludzie uważali za rzecz normalną nie tylko różnice wygód marynarzy i oficerów, ale także obowiązujący od niepamiętnych czasów podział na dziób i rufę. Sposób zwracania się do siebie członków załogi był odzwierciedleniem obowiązującej hierarchii. Wszyscy, od chłopca okrętowego do pierwszego oficera, zwracali się do dowódcy „kapitanie”, do oficera - „monsieur”. Marynarze i oficerowie, mówiąc o bosmanie, używali czasem określenia „bosco”. Bosman, którego obowiązkiem było nadzorowanie manewrów i utrzymanie dyscypliny, był na statku bardzo ważną osobą i tak jak pierwszy oficer oraz porucznik pełnił wachtę na otwartym morzu.

W zasadzie ani oficerowie, ani bosman nie zwracali się do marynarzy po imieniu. Kapitan mówił jak chciał. Wówczas nikomu w porcie czy na wybrzeżu nie przychodziło na myśl, by wszystkich tych, których właśnie wymieniliśmy, nazywać „starymi wilkami morskimi”. Wszyscy bowiem byli wtedy przecież młodzi. Porucznicy bardzo często mieli po dwadzieścia lat, oficerowie po dwadzieścia trzy-dwadzieścia pięć. Kapitan często nie miał jeszcze trzydziestki.

Ten młody wiek tłumaczy, dlaczego w tamtych czasach, powiedzmy w latach 1905-1920, kapitanom statków wyruszających w długi rejs często towarzyszyły żony. Tylko kapitan miał prawo korzystać z tego przywileju. Doliczyliśmy się około trzydziestu kapitańskich żon podróżujących z mężami. Wiele z nich to autorki świetnych reportaży. Musiały być bardzo odważne, by stawić czoło trudom i niebezpieczeństwom podróży, a także wykazać wiele taktu, aby ich obecność na statku nie stała się przyczyną kłopotów. Na fotografiach widzimy, że kobiety nie chodziły jeszcze wtedy w minispódniczkach i nie zażywały kąpieli słonecznych. To, że historycy żeglarstwa nie opisują żadnych związanych z tym incydentów, świadczy o przestrzeganiu na statkach hierarchii i dyscypliny.

Wyruszając w podróż, żony kapitanów wiedziały dobrze, że jedynym lekarzem na statku jest ich mąż, posiadający podstawową znajomość medycyny, nabytą w szkole morskiej, rodzaj encyklopedii nazywanej popularnie „papierowym lekarzem” i torbę z lekarstwami, których regulaminowy zestaw pochodził z czasów Ludwika Filipa. Wiele z nich tylko z taką mężowską pomocą rodziło na statkach dzieci.

Nawet na początku XX wieku statki praktycznie nigdy nie zawijały do portów z powodu czyjejś choroby. Dowódcy robili, co było w ich mocy, aby chorzy lub ranni cierpieli najmniej jak to możliwe. Z drugiej strony poważna choroba lub śmierć wskutek choroby były stosunkowo rzadkie. Łatwiej niż dziś akceptowano też fakt, że choroba i śmierć są po prostu częścią życia. W dziennikach pokładowych statków opływających przylądek Horn można znaleźć opisy kilku przypadków szaleństwa na statkach. Jak jednak można się domyślać, były to przypadki alkoholowego *delirium tremens*. 30 maja 1902 roku trójmasztowiec „Bayard” kierował się po opłynięciu przylądka Horn na północ wzdłuż chilijskiego wybrzeża. Wiał bardzo silny wiatr z północnego zachodu.

Na pokładzie pojawił się nieoczekiwanie porucznik Pedron z siekierą, którą zaczął odrąbywać reje, a potem rzucił się na starających się go powstrzymać marynarzy. Walka o obezwładnienie szaleńca, który rąbał wszystko, co znalazło się w jego zasięgu, trwała ponad godzinę. Zamknięto go w jego kajucie, gdzie następnego dnia zmarł, „udusiwszy się w ataku furii”.

Znacznie bardziej barwny był przypadek marynarza z brytyjskiego żaglowca „Jessie Osborne”. Uzbrojony w dłuto wdrapał się na maszt, od którego zaczął odcinać fały. Bosman rzucił się za nim na drabinę wantową. Gdy dotarł do szaleńca, ten poważnie go zranił. „Zabiję was!” -krzyczał. Przez pięć dni siedział na omasztowaniu bez jedzenia i picia. Ogarnięty szaleństwem powodował coraz większe szkody. Kapitan ociągał się z wymierzaniem sprawiedliwości, wiedząc, że egzekucja na morzu oznacza późniejsze śledztwo i że nigdy nie można być pewnym świadectwa załogi. Podjął decyzję, kiedy na horyzoncie zobaczył inny brytyjski trójmasztowiec „Glance”. Zasygnalizował, prosząc, by statek zbliżył się i przez tubę wyjaśnił sytuację.

- Proszę was teraz, byście byli świadkami tego, co się stanie.

Zabił marynarza, trzykrotnie strzelając z rewolweru.

Pierwszym z długiej serii dalekomorskich stalowych żaglowców przeznaczonych do podróży wzdłuż amerykańskich wybrzeży Pacyfiku był trójmasztowiec „Amiral Courbet”. Miał 84,8 metra długości, 12,4 metra szerokości oraz 3000 ton wyporności. Został zwodowany w końcu 1899 roku w Chantenay w departamencie Loire-Atlantique na zlecenie spółki Société des Voiliers z Nantes. Kapitan Crequer objął dowództwo tego statku w maju 1900 roku. Ponieważ handel zbożem z miastem Portland w Oregonie przynosił wtedy znaczne zyski, armator postanowił nie tracić czasu na szukanie ładunku w tamtą stronę i kiedy tylko zakrętowano załogę, trójmasztowiec natychmiast wyruszył w rejs.

Podczas przeprawy przez Atlantyk panowała znakomita pogoda. Wykorzystując wiatr, statek nie musiał halsować ani wykonywać trudniejszych manewrów. Załoga na wachcie bez pośpiechu wykonywała swoje codzienne obowiązki. Inni spali, grali w karty albo rzeźbili w drewnie małe modele statków.

Na wysokości Montevideo pojawiły się pierwsze albatrosy. Był to znak, że pogoda wkrótce się zmieni. Kapitan Crequer dał rozkaz zdejścia

żagli na dobrą pogodę i wciągnięcia na maszty żagli nazywanych „koszulą zakonnicy”, z surowego płótna, na których załoga zrywała sobie paznokcie.

Barometr i słupek termometru spadały gwałtownie, w miarę jak „Amiral Courbet” kierował się na południe. Crequer przeprowadził swój statek pomiędzy Wyspami Falklandzkimi a kontynentem i płynął dalej w kierunku południowym. Pogoda zepsuła się ostatecznie, kiedy żaglowiec znajdował się mniej więcej w jednej czwartej odległości pomiędzy przylądkiem Horn a czapą lodową Antarktydy, na wschód od groźnego cypla. Pierwszy oficer napisał w dzienniku pokładowym: „Morze bardzo wzburzone, wiatr o sile 12 stopni”. W skali Beauforta siła wiatru 12 odpowiada szybkości powyżej 117 kilometrów na godzinę, a oficjalnie taki ruch powietrza określa się jako „huragan”.

Ponieważ statek powstrzymywany siłą wiatru i morza nie posuwał się już do przodu, późnym popołudniem 28 lipca 1900 roku kapitan Crequer kazał sztormować, czyli utrzymywać statek na falach przy rozpiętych tylko kilku żaglach. Taka pozycja nie chroni jednak przed wodą wdzierającą się z wiatrem na pokład. Twarze i dłonie marynarzy sinieją z zimna.

Około godziny 19 marynarze na „Amiral Courbet” nie mogli dojrzeć koloru swoich twarzy i rąk, bo noc zapadła już o czwartej po południu. Trzeba jeszcze dodać jeden szczegół, o którym nie można zapominać, jeżeli chcemy sobie wyobrazić, co nastąpiło dalej. Podczas szalejącej burzy termometr wskazywał 17 stopni poniżej zera.

O ósmej wieczorem, kiedy wiatr zmienił kierunek na południowy, kapitan Crequer wezwał bosmana:

- Zmieniamy kierunek. Zwrot na lewą burtę.
- Tak jest, panie kapitanie.

Bosman, choć tylko krótko potwierdził odebranie rozkazu, jest w pełni świadomy jego prawdziwego znaczenia. Przy mrozie trudno jest manewrować żaglami. Ponieważ niektóre liny przymarzły do krążków, więc wykonanie manewru wymaga sporo czasu, nawet godziny lub dwóch. Jeden z marynarzy musi wdrapać się i oczyścić oblodzone powierzchnie. Bosman wysyła na wanty ochotnika. Młody marynarz zaczyna drapać się do góry z młotkiem wiszącym mu na sznurku na szyi. Przez chwilę jego postać widoczna jest w świetle lamp, które trzymają ludzie na pokładzie, szybko jednak znika w ciemnościach spowijających żagle.

Dziesięć minut później marynarz, spadając na pokład, ginie na miejscu. Wśród grzmotów burzy odgłos ciała uderzającego o deski jest ledwo słyszalny. W świetle lamp widać, jak zwłoki marynarza ślizgają się po lodzie pokrywającym pokład.

W chwilę później pęka bom bezana i nie ma już czasu myśleć o niczym innym. Bezan to główny żagiel ostatniego masztu. Bom natomiast to jedno z ruchomych drzewc, na który naciągnięta jest dolna część żagla. Na „Amiral Courbet” jest to pusty w środku walec o średnicy 18 centymetrów, zrobiony ze stali grubości 4 milimetrów i ważący pół tony. Stalowy bom pękł pod naporem wiatru na żagiel, jakby był ze szkła.

Przy prędkości wiatru 120 kilometrów na godzinę tylko przytwierdzone do pokładu na stałe elementy pozostawały nieruchome. Część złamanego bomu pod własnym ciężarem wyrywa się z krępującego ją olinowania, w jednej chwili stając się oszalałym zwierzęciem, które zaczyna przetaczać się po tylnej części pokładu.

Noc. Temperatura 17 stopni poniżej zera. Jedynie kilka lampek na oblodzonym pokładzie. Marynarze mogą poruszać się po statku tylko trzymając się lin, które jak lodowe węże palą im dłonie. Łzy, które wiatr wyciska z oczu, zamarzają na twarzach. Ryk wichru w olinowaniu, który zamienia się w straszliwy jęk, znają dobrze wszyscy, którzy musieli stawić czoło burzy na otwartym morzu. Na „Amiral Courbet” wśród przerażającego wycia wiatru słychać tylko potężne, głuche dudnienie bomu, który jak oszalałe zwierzę niszczy wszystko, co napotka na swojej drodze.

Zmarznięci, niemalże oślepli już marynarze, kiedy statkiem wstrząsa kolejna gigantyczna fala, uświadamiają sobie kolejne zagrożenie. Uszkodzone urządzenie sterowe powoduje, że woda przerzuca bezwładną płetwę z jednej strony na drugą. „Amiral Courbet” nie jest już w stanie utrzymać kursu, wychyla się i odwraca, nadstawiając burtę na walącą się nań masę wody. Jeszcze pół godziny, może mniej, tylko kwadrans, może już za kilka minut, a w rufie powstanie wyrwa i statek zacznie tonąć.

- Trzeba było zrobić z tym porządek. Z pomocą jednego z marynarzy udało mi się unieruchomić bom, a następnie zablokować ster. Miałem szczęście.

Kapitan Crequer w ten sposób, zaledwie w trzech zdaniach i bez żadnych szczegółów, opowiada o trwającej ponad pół godziny śmiertelnej walce.

W takich okolicznościach odwieczny dystans pomiędzy dziobem

a rufą zmniejsza się do zera albo raczej nabiera całkowicie innych, nieznanych na lądzie wartości. Wtedy kapitan, szukając ochotników do pomocy w wykonaniu ryzykownego zamiaru, znajduje od razu dziesięciu lub więcej chętnych. Jednak Crequer, zdając sobie sprawę ze śmiertelnego niebezpieczeństwa, szukał do pomocy tylko jednego człowieka.

Na statku panują nieprzeniknione ciemności i siedemnastostop-niowy mróz. Dwóch ludzi, każdy z lampą w rękę, posuwa się do przodu na kolanach po oblodzonym tylnym pokładzie, zamienionym w rozhuśtaną ślizgawkę...

- Załoga wzięła się wtedy do roboty, żeby naprawić niektóre szkody i mogliśmy wrócić na kurs.

Rano około godziny 9 zrobiło się jaśniej. Światło dnia było tylko ponurą, bladą poświatą, ale mimo wszystko marynarze nabrali otuchy. Mogli się także nieco pożywić. Wszyscy mieli zakrwawione dłonie.

- Zdołaliśmy też spełnić nasz ostatni obowiązek wobec zmarłego.

Ceremonia pogrzebowa na morzu jest do dziś taka sama. Czystą, stosunkowo szeroką deskę kładzie się na tylnym pokładzie lub na zawietrznej. Na niej spoczywa ciało zmarłego, zaszyte w płócienny worek z dodatkowym balastem. Wokół zbierają się marynarze z odkrytymi głowami. Kapitan odmawia modlitwę i dodaje kilka słów pożegnania. Z uniesionej deski ciało ześlizguje się do wody. Możemy przypuszczać, że tego ranka na pokładzie „Amiral Courbet” nikt nie miał czasu, aby porządnie zaszyć prosty całun. Owinięte kawałkiem żaglowego płótna i przewiązane sznurkiem ciało wrzucono do morza, a wściekły wiatr pewnie nie pozwolił towarzyszom zmarłego marynarza stanąć z odkrytymi głowami.

Burza nie ucichła ani tego dnia, ani w nocy z 29 na 30 lipca 1900 roku, kiedy fale osiągnęły przerażającą wysokość. „Amiral Courbet” mimo wszystko jednak ocalał. W najgroźniejszych chwilach lodowej burzy marynarze wspinali się po olinowaniu, by związać żagle. Zesztywniali jak manekiny ludzie powoli i ostrożnie posuwali się po wantach. Przypadkowo oglądający taki spektakl widz miałby wrażenie, że niewiele brakuje, aby oderwali się od masztu i spadli na pokład lub zniknęli w zielonej toni, jak marmur pożyłkowanej pianą. W dzienniku pokładowym „Amiral Courbet” zanotowano, że statek opłynął przylądek Horn bez dalszych przygód i że jego podróż powrotna przebiegła spokojnie.

Czytelnicy rozumieją teraz z pewnością lepiej, dlaczego okrzyk „Człowiek za burtą!” tak często rozlegał się na pokładzie wielkich żaglowców, które przez wiele dni lub tygodni walczyły, by opłynąć przylądek Horn. Przy pogodnym niebie kapitan spuszczał szalupę, której zadaniem było dotrzeć do tonącego wcześniej niż rekiny. Ale określenie „pogodny” w okolicach przylądka Horn znacznie częściej odnosi się do stanu ducha niż warunków atmosferycznych. Zdarzało się, że ginęły tu całe wachty, porwane przez zalewające pokład statków góry wody. Taki los spotkał załogę czteromasztowca „President Felix Faure”.

W marcu 1901 roku na skutek gwałtownego przechyłu statku wypadł za burtę innego czteromasztowca, „Tara Pacca”, marynarz, który na końcu rei usiłował napiąć zbyt luźny marszagiel. Rzucono mu koło ratunkowe, które zdołał pochwycić. Wszyscy widzieli, jak unosi się i opada na falach. Było też dobrze widać jego twarz, zwróconą w kierunku statku. Kapitan spuścił szalupę. Jej załodze udało się wyłowić niedoszłego topielca. W drodze powrotnej jednak łódkę przewróciła fala i wszystkich marynarzy pochłonęło morze. Dlatego też, kiedy człowiek wypadł za burtę w okolicach przylądka Horn, często nie podejmowano żadnej akcji ratunkowej. Jeden z kapitanów pozostawił własnemu losowi nawet własnego syna, którego fala zmyła z pokładu. Był pewny, że spuszczenie szalupy oznaczałoby wysłanie jej załogi na śmierć. Zdarzało się także, że towarzysze marynarza porwanego przez wodę podczas burzy odmawiali rzucenia mu koła ratunkowego. W istocie bowiem tylko przedłużało ono jego cierpienia.

Marynarze opływający przylądek Horn na dużych jednostkach opowiadali wiele zdumiewających historii. 9 maja 1877 roku na wodach u wybrzeży chilijskich znajdowało się dwadzieścia sześć żaglowców z różnych krajów. Jako ostatni dotarł tu trójmasztowiec brytyjski „Avonmore”, dowodzony przez kapitana Corfielda. Na pokładzie statku znajdowała się również pani Corfield z trójką dzieci, w tym czteromiesięcznym niemowlęciem, urodzonym podczas podróży, a także ich gubernantka. „Avonmore” miał załadować guano. Pogoda była wspaniała. Wczesnym popołudniem kilku marynarzy zauważyło, że wielka chmara morskiego ptactwa oddala się od wybrzeża, kierując się w stronę otwartego morza. Cztery minuty później przy niemal bezwietrznej pogodzie na morzu pojawiły się krótkie, ostre fale, wstrząsając stojącymi na kotwicy statkami. Oficer na wachcie krzyknął przez tubę: „Ter-

remoto!" - Trzęsienie ziemi! „Avonmore" pochylił się. Kapitan wydał rozkaz ewakuacji. Ratuj się, kto może! Nie było jednak czasu nawet na to, by spuścić szalupy.

Pani Corfield pospiesznie założyła kamizelkę ratunkową, przywiązała do siebie dziecko i wraz z guwernantką skoczyła za burłę. Tak samo zrobił jej mąż, przywiązując do siebie pozostałą dwójkę dzieci. Woda odwróciła kilem do góry wiele statków, wśród nich również „Avonmore". Wysoka fala spowodowana trzęsieniem ziemi zamieniła niektóre we wraki. Kapitan Corfield przeżył katastrofę. Jego żona i troje dzieci zginęło. Ciała pani Corfield i jej guwernantki zostały znalezione na plaży odarte już z biżuterii i butów.

Trójmasztowiec „Duc d'Aumale" był statkiem tego samego typu co „Amiral Courbet" i także został zbudowany w stoczni w Chantenay. Zre-perowany po zderzeniu z parowcem w cieśninie La Manche i poważnej awarii, powrócił na morze. W grudniu 1907 roku wypłynął z Londynu, naładowany koksem i żelwem, biorąc kurs na przylądek Horn. Niedaleko od cypla wyspy Los Estados dwudziestosześcioletni dowódca statku o nazwisku Lalande wydał rozkaz stanięcia w dryf. Do podjęcia takiej decyzji skłonił go stan morza, a także gęsty szkwiał ze śniegiem i lodowatym deszczem, który nie pozwalał na żadną widoczność w kierunku zachodnim. Statek dryfował, ale nabierał przy tym wody. Od czasu do czasu kapitan nakazywał zmieniać hals, nie oddalając się jednak zbytnio od brzegu, aby wykorzystać pierwszą zmianę wiatru.

To pracowite tam i z powrotem trwało trzy dni i trzy noce, ale za każdym nawrotem Lalande miał wrażenie, że jego statek robi się coraz cięższy. Podzielił się tym spostrzeżeniem z trzydziestoczteroletnim bosmanem, który był doświadczonym żeglarzem.

- To z pewnością dlatego, że morze jest coraz bardziej wzburzone.

- Nie, kapitanie, to co innego.

Lalande zrozumiał. Kazał cieśli sprawdzić ładownię. Woda, która się tam zebrała, dochodziła już do wysokości jednego metra i czterdziestu centymetrów. Nie było mowy, aby zlokalizować przeciek, nie tylko z powodu panujących w pomieszczeniu ciemności, ale i wskutek silnego kołysania statku. Działające cały czas maszyny nie były w stanie nadażyć z wypompowywaniem wody i jej poziom podnosił się coraz

bardziej. Ta masa wody we wnętrzu statku mogła niedługo sprawić, że „Duc d'Aumale” się przewróci.

Kapitan, który jest na pokładzie „pierwszym po Bogu”, przed podjęciem bardzo poważnej decyzji pyta niekiedy o zdanie swoich oficerów, a nawet prostych marynarzy. Lalande zebrał swoich ludzi:

- Nie ma czasu, by dopłynąć na postój do dużego portu, na przykład do Montevideo. Mam zamiar wziąć kurs na Falklandy i spróbować osiąść na piasku. Zgadzacie się?

Oficerowie i bosman przystali na takie rozwiązanie.

- Więc zaraz poszukam odpowiedniego miejsca.

Lalande zamknął się w kabinie i przyświecając sobie lampą, otworzył tom *Instrukcji żeglarskich* zatytułowany „Malwiny lub Falklandy”. Przeczytał parę stron, a potem zaczął wykreślać kurs na mapie. Godzinę później wyszedł z kabiny i rozkazał pierwszemu oficerowi, by zebrał załogę przed kabiną nawigacyjną. W świetle kilku lamp widział ociekające wodą nieprzemakalne okrycia marynarzy i ich tak samo ociekające wodą twarze.

- Nasz statek nabiera wody i pompy już nie nadążają z opróżnieniem żęzy. Jedyna rada to osiąść na piasku. Znalazłem na mapie plażę w niewielkiej zatoce. Nie ma tam żadnej latarni, będziemy więc musieli manewrować w ciągu dnia. Zaczniemy jutro rano. Czy zgadzacie się na takie ryzyko?

Usłyszał jednogłośnie odpowiedź:

- Tak, panie kapitanie.

- Oby się udało... - dodało kilku.

Wpłynięcie kapitana Lalande'a do zatoczki Roy Cove na zachodnim wybrzeżu Falklandu Zachodniego należy uznać za małe żeglarskie arcydzieło, biorąc pod uwagę warunki panujące na statku, pogodę i stan morza. O dziesiątej rano oficerowie, posługując się lornetką, wyznaczyli kierunek pomimo śnieżnego szkwału, który szalał prawie bez ustanku. Obserwowany brzeg wydawał się nierówny, skalisty i niedostępny.

- Jeżeli się nie pomyliłem, zatoczka powinna być zaraz za trzecim cyplem po lewej stronie, na końcu krótkiego kanału. Zaczynamy manewrować. Wybierając brzozy na prawej!

Bosman powtórzył rozkaz, a ludzie pobiegli po pokładzie ściągać brzozy na prawą burtę. Statek drgnął. Pchany wiatrem z szybkością ponad trzynastu węzłów wpłynął do wydłużonej zatoki. Lalande zaklął, bo

w tym właśnie momencie szkwał na nowo zasnuł horyzont białą zasloną śniegu. Marynarze widzieli nieruchomą sylwetkę kapitana stojącego o krok przed sternikiem. Lalande wiedział, że pas wody kończący się plażą był otoczony z prawej i z lewej groźnymi podwodnymi skałami. Wśród wirujących płatków śniegu z wysiłkiem starał się ocenić dystans, jaki przemierzył już statek. W końcu zasłona bieli otwarła się i oczom żeglarzy ukazał się ład. Marynarze zobaczyli plażę, a za nią szarozielone plamy lasu.

- Wybieraj brasy na lewej! Wyrównać reje!

Statek prostopadle zarył się w piasek, odciskając na plaży swój szlak i zatrzymał się, prosty i nieruchomy. Marynarze przez chwilę milczeli zdumieni spokojem i ciszą panującymi na ładzie. Dwudziestosześcioletni kapitan potrafił podjąć słuszną decyzję. Ocalił załogę i statek wraz z ładunkiem. Niedługo potem „Duc d'Aumale” znów wypłynął w morze. W styczniu 1917 roku zatopiła go niemiecka łódź podwodna U-43.

Trzymasztowy „Leon-Bureau” nosił imię słynnego kapitana, armatora, a ponadto przewodniczącego związku armatorów z Nantes. W końcu czerwca 1906 roku wyruszył z ładunkiem węgla z walijskiego Swansea do San Francisco. W razie złej pogody był to bardzo niebezpieczny ładunek. Nie było sposobu odpowiedniego przewietrzania węgla, który pod wpływem wstrząsów rozgrzewał się.

10 października trójmasztowiec minął właśnie wyspę Los Estados, kiedy z ładowni zaczął wydobywać się gaz. Węgiel zapalił się samoczynnie. Statek znajdował się wówczas o jakieś 200 mil na południe od przylądka Horn i walczył z silnym południowo-zachodnim wiatrem. Kapitan, po zasięgnięciu opinii oficerów, zdecydował się na postój w Port Stanley na Falklandach. A oto wyjątki z raportu o tym, co potem nastąpiło.

„Pogoda jest burzowa. Straciliśmy już nadzieję na ugaszenie pożaru. Wielu członków załogi, którzy wyszli z ładowni zatruci tlenkiem węgla, jest niezdolnych do pracy. Pomieszczenia mieszkalne, pełne dymu, są także niezdatne do użytku. Cały kadłub statku jest ciepły, wiązania pokładu puszczają, pękają bulaje, a boazerie powoli się zwęgłają.

W lodowatym zimnie, przemoczeni pomimo swoich nieprzemakalnych okryć, w deszczu i mgłę, znajdujemy się na ruszcie, który w każdej chwili może nam się otworzyć pod nogami. Bez odpoczynku

i prawie bez pożywienia trzeba równocześnie walczyć z ogniem i siłować się z żaglami, coraz to je luzując. Pod naporem wiatru płótno jest już w strzępach, w wielu miejscach puściło olinowanie.

Wreszcie, 13 października, widać wyspę Beauchene. Już najwyższy czas! Węgiel pali się w ładowni. Woda w zbiornikach wrze. Morze wielkimi falami zalewa pokład. W każdej chwili trzeba być gotowym na skok do wody. W końcu o północy docieramy do latarni w Pen-broke i zarzucamy kotwicę. Głębokość w tym miejscu wynosi trzydzieści metrów. Następnego dnia ściągamy statek na piasek, aby wywiercić otwór poniżej linii zanurzenia. Pożar zostaje ugaszony po pięciu dniach, 18 października".

Po wielu latach trudnej żeglugi „Leon-Bureau" został oddany do demontażu w 1936 roku. Epopeja żeglarzy opływających przylądek Horn już wtedy należała do przeszłości. Wielka Brytania, przekonana o zwycięstwie statków parowych, zaprzestała od początku XX wieku budowania wielkich żaglowców. Ich eksploatacja przynosiła wciąż jeszcze znaczne zyski, ale coraz więcej klientów domagało się - w szczególności w przypadku węgla - szybszych dostaw w określonych terminach. Królowa mórz i morskiego handlu musiała, żeby zachować swoją rolę, iść z postępem.

Swego czasu Francja i Niemcy przyczyniły się do wspaniałego rozwoju żaglowców, nawet pięciomasztowych, ponieważ transport dzięki sile wiatru przynosił znaczne zyski. Podczas pierwszej wojny światowej żaglowce francuskie i niemieckie, a także brytyjskie, które przywrócono do służby, opływały przylądek Horn, przywożąc z Chile saletrę, wykorzystywaną wówczas do produkcji materiałów wybuchowych. Statki alianckie były celem niemieckich okrętów podwodnych. W ten sposób zatonięły na przykład 54 statki pod banderą francuską.

Po wojnie wyższe pensje i podatki, a także nowe zdobycze socjalne spowodowały, że eksploatacja żaglowców stała się mniej korzystna. Towarzystwa okrętowe zaczęły kierować do rozbiórki swoje słynne żaglowce dalekomorskie. Prawo zysku, które wylansowało ten typ statku na oceanach, teraz nieodwołalnie je z nich wyгнаło.

Kapitanowie i załogi żaglowców, nigdy nie żądając nic ponad to, by wykonywać uczciwie swój zawód, przez sto lat dali wiele dowodów odwagi, a często wręcz bohaterstwa. Dziś można by się od nich wiele nauczyć.

Szybkość- od,, Mayflowera"po Błękitną Wstęgę

„Mayflower” to prawdopodobnie najslawniejszy w historii statek liniowy. Jego nazwę znają wszyscy uczniowie w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Samo słowo *mayflower* oznacza „głóg”. Nosząca tę nazwę łajba była jednak pozbawionym wdzięku, śmierzącym i brzuchatym trójmasztowcem. Ale „Mayflower” zasłynął nie tyle ze swoich osiągnięć żeglarskich, ile z racji pasażerów.

Na początku XVII wieku Anglików dzieliły zarówno religia, jak i polityka. Purytanie byli kalwinistami, przywiązani do rygorystycznej interpretacji *Pisma Świętego*. Niektórzy z nich, wobec prześladowań ze strony Stuartów, zdecydowali się wyemigrować do Ameryki, a ściślej do Wirginii, gdzie już wcześniej dotarło 143 kolonizatorów.

Chcąc być w zgodzie z prawem, wyjeżdżający zwrócili się o koncesję do londyńskiej Kompanii Wirginii. Kontakty pomiędzy Starym a Nowym Światem utrzymywane drogą morską nie były ani regularne, ani zbyt częste, ale jednak istniały. Kompania Wirginii odpowiedziała, że przyjmie imigrantów pod warunkiem, że każdy ze zdolnych do pracy mężczyzn przepracuje na jej rzecz siedem lat. Po upływie tego czasu imigrant miał zostać właścicielem uprawianej ziemi i panem swojego losu. W Wirginii farmerzy zajmowali się przede wszystkim uprawą tytoniu.

„Mayflower” pękał w szwach, kiedy rankiem 6 września 1620 roku wypływał z portu w Plymouth. Podróżowało nim 102 imigrantów: 41 dorosłych mężczyzn i 19 kobiet. Resztę pasażerów stanowiły dzieci. Mężczyźni mogli być żonaci lub nie, lecz dziewczęta musiały podróżować pod opieką rodziców. Jedynym wyjątkiem była pokojówka pani Ka-therine Carver, żony religijnego przywódcy wspólnoty.

Rozmiary „Mayflowera”, który miał tylko 180 ton nośności, nie pozwalały pasażerom na wygody. Długa, męcząca podróż, choroba morska, złe pożywienie, którego zasadniczym składnikiem były ziemniaki, a także całkowity brak higieny powinny zdziesiątkować tę ludzką zbieraninę, stłoczoną na dziobie i w ładowni pływającego więzienia. Zbyt silne jednak były ożywiające emigrantów wiara i nadzieja. Podczas rejsu zmarło tylko dwoje młodych ludzi: służący lekarza oraz młoda żona Wil-

liama Bradforda. Wdowiec przezwycięzył swój ból i na łądzie wziął na siebie obowiązki gubernatora kolonii. Zgony zrekompensowały narodziny dziewczynki, nazwanej Peregrine i chłopca, któremu na chrzcie dano imię Oceanus.

Podróż trwała siedemdziesiąt dni. Kiedy dostrzeżono amerykański brzeg, sternik zorientował się, że statek znajduje się nie u wybrzeży Wirginii, ale blisko siedemset mil dalej na północ. Czy trzeba teraz płynąć na południe? W głosowaniu zdecydowano, że statek dobije do brzegu tam, gdzie się znalazł. Spadł śnieg. Klimat wydawał się bardzo surowy.

- Zetniemy drzewa i zbudujemy szałas - powiedział Bradford. - Jeżeli tutaj wysiądziemy na ląd, to skorzystamy, bo kontrakt wiążący nas na siedem lat nie jest ważny poza terytorium Wirginii. Tutaj będziemy wolni i sami będziemy mogli wytyczyć granice naszych posiadłości.

„Wszystko traktujący z niesłychaną powagą, mało tolerancyjni, ściśle przestrzegający zasad moralności, bardzo pracowici i wewnętrznie przekonani, że tylko Bogu powinni zdać sprawę ze swojego działania” - tak Jacques Chastenet opisywał Ojców Pielgrzymów (tę nazwę otrzymają znacznie później), którzy przed zejściem na ląd i karczowaniem lasu, postanowili opracować konwencję czy kartę swojej kolonii. Dokument, zatytułowany *Mayflower Compact*, stanowi początek obecnej konstytucji Stanów Zjednoczonych.

Na przykładu Cod zima jest zwykle bardzo surowa. Wiosny do czekało zaledwie pięćdziesięciu pielgrzymów. Reszta umarła z zimna i wycieńczenia. Ci, którzy przeżyli, zapuścili tutaj korzenie, a ich potomkowie zaludnili Nową Anglię. Jej mieszkańcy chętnie uważają się dziś za elitę moralną Stanów Zjednoczonych. Móc powiedzieć, że jest się dalekim potomkiem Ojców Pielgrzymów z „Mayflower”, stanowi dla obywatela Stanów Zjednoczonych większy powód do chwały niż jakikolwiek tytuł szlachecki.

Przez następnych ponad dwieście lat „transatlantyki” wciąż były tak samo niewygodnie jak „Mayflower” lub jeszcze mniej komfortowe. Przewoziły tylko nielicznych biznesmenów, ale żadnych turystów. Dziewięćdziesiąt pięć procent pasażerów stanowili emigranci.

Żaglowce transatlantyczne woziły do Europy bawełnę i amerykański tytoń. Handlujący tym towarem pośrednicy, zwracając się do biedaków na Starym Kontynencie, przedstawiali im Nowy Świat jako raj, gdzie

każdy, kto ma dwie ręce i dwie nogi, bez trudu znajdzie pracę i chleb, by wyżywić rodzinę. Na statki wsiadali działacze polityczni, których napiętnowano lub tacy, którym to groziło, a także ci, których niepokoiła policja. Biura agencji emigracyjnych były obleżone.

Najliczniejsi podczas tego exodusu w połowie XIX wieku byli Irlandczycy. Zaraza kartoflana wywołała w Irlandii głód, który spowodował milion śmiertelnych ofiar. Ci, którzy przeżyli, nie mogąc pracować, by płacić dzierżawy chciwym angielskim właścicielom ziemskim, zdecydowali się na wyjazd. Między 1847 a 1866 rokiem przybyło do Stanów Zjednoczonych 3 650 000 Irlandczyków.

Z trudem tylko możemy dzisiaj wyobrazić sobie warunki, w jakich podróżowali imigranci. Przy dobrej pogodzie tłoczyli się na pokładzie, potrącani przez zajęta manewrowaniem załogę. W razie niepogody, a także każdej nocy, jak owce byli spychani pod pokład, pomiędzy grodzie. Żyli wśród odpadów. Jak więźniowie gnieździli się wśród własnych odchodów. „Toalety”, praktycznie rzecz biorąc, nie istniały, a w każdym razie były przeznaczone tylko dla kobiet. Mężczyźni mogli sobie ulżyć za burtę, kiedy pozwalała na to pogoda.

Jedzenie składało się przede wszystkim z kartofli, po dwóch tygodniach żeglugi przerośniętych już i nadgniłych, oraz z kilku kawałków słoniny. Rano rozdawano wodę do picia na cały dzień. Równocześnie z kambuza wydawano ocet, jedyny wówczas środek antyseptyczny. Kto chciał się umyć lub uprać bieliznę, musiał sobie radzić sam, czerpiąc wodę morską wiadrzem zawieszonym na sznurku i przerzuconym przez burtę. Podróż takim żaglowcem trwała od trzech tygodni do trzech miesięcy, w zależności od wiatru, stanu morza i statku. Często dochodziło do katastrof lub pożarów. Niekiedy zdarzały się też brutalnie tłumione bunty pasażerów. Przynajmniej dziesięć procent imigrantów umierało w czasie podróży na cholere, czerwonkę bakteryjną, gruźlicę płuc lub różnego rodzaju gorączki. Czasem procent ten był znacznie wyższy i choroba potrafiła zabić nawet połowę pasażerów. Żaglowce, które przewoziły irlandzkich emigrantów, nazywano „pływającymi trumnami”.

W lecie 1803 roku paryżanie ze zdumieniem oglądali plującą dymem dziwną łódź zaopatrzoną w koło z łopatkami, które młóciły wodę Sekwany. Na nabrzeżu dzisiejszej „linii ekspresowej”, niedaleko mostu Iena można przeczytać na tablicy:

Tutaj przy nabrzeżu „des Bonshommes”
amerykański inżynier Robert Fulton
21 thermidora roku XI (9 sierpnia 1803 r.)
zademonstrował
obywatelom Bossutowi, Carnotowi, Brony'emu i Volneyowi
napędzany ogniem pojazd wodny,
dokonując nim pierwszych prób na Sekwanie.

Napoleon Bonaparte piastował wówczas dożywotnio stanowisko konsula, prezydenta Republiki Włoskiej. Aktem Mediacji ustanowił Konfederację Helwetycką, ale jego szeroko zakrojone plany rozciągały się również za morze. Nie wierząc w przyszłość statków parowych, nie zainteresował się jednak wynalazkiem. Fulton pojechał więc do Anglii. Ale i tam nie udało mu się uzyskać większego kredytu zaufania. Rozczarowany wrócił do Stanów Zjednoczonych.

W 1807 roku pierwszy *steamer*, czyli parowiec, o nazwie „Cler-mont” pokonał w zatoce Hudson odległość dwustu kilometrów, dzielących Albany od Nowego Jorku.

W 1816 roku angielski parowiec „Elise” połączył Londyn z portem Le Havre. To była decydująca próba. Brytyjczycy wyposażyli wtedy w napędzane parą koła łopatkowe dziesiątki statków pływających po cieśninie La Manche i Morzu Irlandzkim. Nie było jednak mowy o tym, by statki takie wypuściły się na Atlantyk.

Raz jeszcze rodacy Roberta Fultona okazali się najodważniejsi. W 1819 roku, po 28 dniach podróży, amerykański żaglowiec parowy „Sa-vannah” dopłynął aż do Anglii. Koła pchające statek do przodu kręciły się przez ponad dwa tygodnie, napędzane parą z ogrzewanych drewnem kotłów. Kiedy skończyło się paliwo, przyszła kolej na żagle. Był to więc rejs „mieszany”, który powtórzył dopiero w 1833 roku kanadyjski statek o nazwie „Royal William”.

W 1836 roku brytyjski uczoney Lardner wygłosił wykład, przedrukowany następnie przez wiele dzienników, w którym podkreślał swą bezgraniczną wiarę w rejsy pod żaglami.

- Plan wprowadzenia regularnych połączeń pomiędzy Nowym Jorkiem a Liverpoolem przy wykorzystaniu statków parowych jest taką samą chimera jak ten, by wprowadzić połączenie między Liverpoolem a Księżycem - twierdził między innymi.

Jednak pewien irlandzki armator z Cork o nazwisku James Beale postanowił podjąć wyzwanie. Statek, który kazał zbudować w szkockiej stoczni Leith, nazwał „Sirius”. Miał on 52 metry długości. Pod dowództwem kapitana Richarda Robertsa, byłego oficera Królewskiej Marynarki Wojennej, „Sirius” wiozł 32 członków załogi i 40 pasażerów, w tym 11 kobiet. Podróżni zapłacili za bilety od 8 do 35 gwinej, zależnie od możliwości i wymaganego komfortu, wybierając miejsce w kabinach jednej z trzech klas.

„Sirius” wypłynął z Cork 4 kwietnia 1838 roku. Przebiegającą z początku w atmosferze euforii podróż zepsuło kołysanie i huśtawka na falach. Dwaj kucharze nie mieli zbyt dużo roboty, ale dziewięciu marynarzy, którzy pełnili służbę na pokładzie, maitre d'hôtel i trzech stewardów szybko wykończyło sprzątanie oraz zły humor cierpiących na chorobę morską podróżnych. Kiedy nastrój na statku jeszcze się pogorszył, kapitan musiał wyciągnąć rewolwer, by przeciwstawić się najbardziej agresywnym i najodważniejszym z niezadowolonych pasażerów. Dziennik pokładowy jednak milczy na temat tych godnych pożałowania incydentów. Zapisy dotyczą tylko samej żeglugi:

- 4 kwietnia: wypłynięcie z Cork z postojem w Liverpoolu 7 kwietnia: silny wiatr, bardzo wzburzone morze
- 10 kwietnia: zmarznięty deszcz i wzburzone morze
- 17 kwietnia: silny wiatr, szkwał i śnieg
- 20 kwietnia: deszcz
- 22 kwietnia: godzina 10 wieczorem rzucamy kotwicę w przystani Battery w Nowym Jorku

Zapas 450 ton węgla pomieszanego z żywicą nie był wystarczający i aby nie rozwijać żagli, trzeba było spalić część wyposażenia statku. Ale to już należy do przeszłości. Pogodzeni osiągniętym sukcesem pasażerowie i załoga 23 kwietnia przygotowywali się do tryumfalnego powitania, zorganizowanego na ich cześć przez miasto Nowy Jork, a także do zaplanowanego później przyjęcia. Jednak uwagę ciekawskich, a także przedstawicieli władz zgromadzonych w porcie, przyciągnęła rysująca się na horyzoncie sylwetka jeszcze potężniejszego niż „Sirius” statku. Był to drugi angielski parowiec o nazwie „Great Western”, będący własnością nowej Great Western Steamship Company. Wyruszył na morze

8 kwietnia, a więc cztery dni po „Siriusie”, i przepłynął Atlantyk za ledwie w piętnaście i pół dnia. Miał tylko 7 pasażerów, a jego załoga składała się z 60 ludzi. W Nowym Jorku podwoiły się entuzjazm oraz liczba nakryć przygotowanych na uroczyste przyjęcie. Kryjąc rozczarowanie, członkowie załogi i pasażerowie „Siriusa” także wiwatowali na cześć „Great Western”. Na fali sukcesów pojawili się wkrótce naśladowcy zwycięzców, ale jeszcze przez długi czas coraz większe żaglowce pokonywały przestrzeń Atlantyku, wożąc towary i pasażerów. Niemal równoczesne rejsy „Siriusa” i „Great Western” pokazały jasno, że przyszłość należy do parowców.

Wtedy to właśnie rozpoczął się słynny wyścig o Błękitną Wstęgę. Zafascynowany szybką żeglugą Anglik Harold Hales postanowił uhonorować przechodnim trofeum statek pocztowy (*packet-boat*), który najszybciej pokona drogę ze Starego do Nowego Świata. Inspirował się naturalnie Blue Ribbon, czyli Błękitną Wstęgą - tradycyjną symboliczną nagrodą wręczaną co roku zwycięzcy derby w Epsom. Na najwyższym maszcie najszybszego transatlantyku miała powiewać błękitna wstęga, podczas gdy samo trofeum - kula o średnicy 1,3 metra podtrzymywana przez mitologiczne bóstwa - miała być ozdobą wnętrza.

Statek, któremu udało się pobić „Great Western”, był pierwszą jednostką nowej angielskiej kompanii Cunard Steamship. Kompania, założona przez Samuela Cunarda w 1839 roku, stanęła do walki o trofeum Halesa już 4 lipca 1840 roku, wysyłając w transatlantyczny rejs statek o nazwie „Britannia”. Ów 1200-tonowy parowiec miał pokonać trasę Li-verpool-Halifax-Boston. Podczas inauguracyjnego rejsu statek osiągnął średnią prędkość 8,19 węzła, bijąc rekord „Great Western” o jedną piątą węzła. W rok potem „Britannia” osiągnęła zawrotną prędkość 10,72 węzła. „Britannia”, która była pierwszym statkiem z licznej floty Cunarda, przez osiem lat z godną podziwu regularnością przemierzała Atlantyk. Na jej pokładzie podróżował między innymi słynny pisarz Charles Dickens.

„Nigdy nie zapomnę po części poważnego, a po części komicznego zdumienia, z jakim pewnego styczniowego ranka 1842 roku otworzyłem drzwi i wsadziłem głowę do kabiny na pokładzie *Britannii*. Pomieszczenie było tak małe, że trudno to sobie wyobrazić. Przypominało niewygodną norę o odrażającym wyglądzie. Znajdowałem się w miejscu

podobnym do zagrody dla konia, w którym miało zmieścić się dwóch pasażerów. Widząc legowiska, przyszło mi na myśl, że tylko w grobie będę miał węższą przestrzeń do spania" - opisywał. Zdaniem pisarza, jadalnia na statku była „długim i wąskim pomieszczeniem przywodzącym na myśl gigantyczny karawan". W salonie natomiast „przy odrobinie dobrej woli można było zmieścić się w cztery osoby, ale pod warunkiem, że wślizgną się one do środka jak węże".

W 1842 roku Dickens miał zaledwie 30 lat, ale był już sławny, bogaty i przyzwyczajony do wygód. Dalszy ciąg jego wrażeń z podróży na pokładzie „Britannii" świadczy o tym, że w przeciwieństwie do wielu swoich rodaków nie był nawykły do otwartego morza. „Statek kładł się, prostował, chwiał, przechylał, kręcił się w kółko, skakał, zapadał się, przetaczał i wynurzał wśród fal, drżał, kołysał się i chygotał. Nie dało się ustać, ani nawet usiedzieć, nie trzymając się czegoś. A lepiej już nie wspominać o zamieszaniu, które można by nazwać «domowym». Słychać było dźwięki tłuczonego szkła w kredensie, tupot chłopców okrętowych nad naszymi głowami, odgłosy zderzających się kufków, a także bardzo charakterystyczne, niepokojące odgłosy dobiegające z kabin, gdzie siedemdziesięciu pasażerów było zbyt chorych, by przetrwać spożyty posiłek".

Wybitny piewca nędzy angielskiej klasy robotniczej tamtych czasów o wiele łagodniej oceniałby wygody na pokładzie „Britannii", gdyby dzielił los przewożonych przez Atlantyk emigrantów.

W 1855 roku dwóch brytyjskich inżynierów, Isambard K. Brunel i J. Scott-Russel, postanowiło zbudować jednocześnie największy i najszybszy statek w świecie. Najpierw miał zdobyć Błękitną Wstęgę, pokonując Atlantyk, a potem wziąć kurs na Australię. Dlatego też nazwano go „Great Eastern". Miał 27 300 ton wyporności, 211 metrów długości i 36 metrów szerokości. Wysokość statku do pokładu górnego wynosiła 17 metrów. Kiedy australijscy specjaliści dowiedzieli się o rozmiarach tego morskiego giganta, zawiadomili, że żaden port w ich kraju nie jest w stanie przyjąć takiego statku.

- Trudno, a więc „Great Eastern" będzie kursował tylko po Atlantyku - postanowili armatorzy.

Gigantyczny statek mógł wziąć na pokład 4500 pasażerów. Miał, jak na tamte czasy, wyjątkowo luksusowe wyposażenie. Ogromne koła łopatkowe siedmiometrowej średnicy i śrubę z czterema piórami na-

pędzały silniki, ale by statek miał większe szanse wygranej, konstruktorzy wyposażyli go dodatkowo w sześć masztów, na których można było rozwinąć 6000 metrów kwadratowych żagli rejowych.

„Great Eastern” wyruszył w pierwszy rejs w 1860 roku. Zakładano prędkość 18 węzłów, ale zmalała ona do 14,25 węzła. Nie było to jednak takie ważne, biorąc pod uwagę, że przy spokojnym morzu statek nie sprawiał kłopotów. Siódmego dnia rozszalała się burza i okazało się, że olbrzym bynajmniej nie należy do żadnego gatunku stworów morskich. Roztańczyły się znajdujące się na statku meble i naczynia, a pasażerowie chwyтали się mosiężnych wezglówi łóżek. Jedenastego dnia na horyzoncie pokazał się Nowy Jork. Wszyscy pasażerowie byli cali i zdrowi, ale bardzo niezadowoleni. Trzeba było pogodzić się z faktem, że „Great Eastern” nie będzie przynosić zysków. Armatorzy sprzedali go za pół ceny przedsiębiorstwu, które miało przeprowadzić pierwszy kabel telegraficzny łączący Europę i Amerykę. Ze statku wymontowano dwa kotły i załadowano go kablem długości 3100 kilometrów. Po pierwszej nieudanej próbie kabel położono na dnie oceanu dopiero w 1866 roku.

„Great Eastern” miał wtedy zostać już oddany do rozbiórki, ale stworzona specjalnie w tym celu francuska spółka kupiła statek, mając nadzieję wykorzystać go do przewozu amerykańskich turystów, którzy, jak sądzono, będą licznie odwiedzać Wystawę Światową w Paryżu w 1867 roku. Statek pasażerski, zamieniony w statek do układania kabla, znów zaczął przewozić pasażerów pomiędzy Francją i Stanami Zjednoczonymi. Klientów było jednak niewielu. Pewnego razu, wypływając z Liverpoolu, „Great Eastern” miał na pokładzie tylko 400 podróżnych. Wśród nich był Jules Verne. Podobnie jak Dickens, autor *20 000 mil podmorskiej żeglugi* podzielił się swoimi wrażeniami jako pasażera. Raz jeszcze wszystko dobrze się zaczynało.

„Trąbka zahuczała na pokładzie. Jeden z pyzatyh stewardów zawiadamił w ten sposób, że za kwadrans, to jest o wpół do pierwszej, będzie podany *lunch*. (...)

Cztery szeregi stołów znajdowały się w tych salach jadalnych. Nad nimi szklanki i butelki, ustawione na wiszących deskach, zachowywały doskonałą nieruchomość i prostopadłość. Parowiec bynajmniej nie odczuwał kołysania morza. Biesiadnicy, mężczyźni, kobiety i dzieci, mogli spożywać bez obawy. Poczęły krążyć misternie udekorowane półmiski. (...) Przy tym samym stole, tuż obok swego męża, byłego celnika, siedziała

praczka, która wzbogaciła się w pralniach w San Francisco; piła Cliquot po trzy dolary za butelkę. (...) Mógłbyś powiedzieć, że znajdujesz się w jednej z bulwarowych restauracji w Paryżu, ale nie na oceanie"*.

Wkrótce sytuacja stała się znacznie mniej przyjemna:

„Rankiem dwunastego dnia wiatr wzmógł się. Fale zaczęły uderzać nam w bok i *Great Eastern* zaczął się kołysać. Podróżni, mężczyźni i kobiety, schowali się w kajutach. O czwartej godzinie wiatr zmienił się w sztorm. Meble zaczęły tańcować. Jedno ze zwierciadeł w wielkim salonie rozbiło się o głowę mówiącego te słowa. Wszelakie naczynia tłukły się. Straszny harmider! Osiem szalup zerwało się ze szlupbelek. W tej chwili położenie było niebezpieczne. Maszynę kołową musiano zatrzymać. Ogromny kawał ołowiu, ruszony z miejsca wskutek kołysania się statku, zagrażał wpadnięciem między części składowe maszyny. Śruba jednak ciągle pchała nas do przodu. Wkrótce koła odzyskują połowę swej szybkości, ale jedno z nich naraz krzywi się, a czerpaki i szprychy obdrapują bok okrętu. Trzeba znowu zatrzymać maszynę kołową i poprzestać na śrubie. Noc była okropna. Burza rozszożyła się. *Great Eastern* wpadł w dolinę między falami i nie mógł się z niej wydostać. Z brzaskiem dnia nie pozostał ani kawałek żelastwa z kół. Rozpięto kilka żagli, aby móc manewrować i wyprowadzić statek. Żagle, przed chwilą rozpięte, uniósł wiatr. Powstało ogólne zamieszanie. Powyrywane łańcuchy i liny przetaczały się od jednego boku do drugiego. Zagroda, w której mieściło się bydło, przelamała się i jedna krowa wpadła przez luk do damskiego salonu. Nowe nieszczęście! Dług od steru łamie się. Nie można sterować. Gwałtowne uderzenia następują jedno po drugim. Pękają obręcze jednego zbiornika, w którym znajdowały się trzy tysiące kilogramów oleju, i płyn strumieniami zalewa pokład”.

Osiem dni po opuszczeniu Liverpoolu „*Great Eastern*” wszedł do portu... Queenstown w Irlandii! Nie zatonał, kadłub wytrzymał - jedyną ofiarą była krowa, ale armatorzy byli zrujnowani. Nikt już nie chciał morskiego olbrzyma, który, zanim go rozebrano, jeszcze przez 20 lat służył jako skład węgla.

Po rozebraniu wnętrza statku zabrano się za podwójne poszycie kadłuba. Kiedy zerwano pierwszą warstwę, pod spodem znaleziono dwa

* Juliusz Verne, *Pływające miasto*, opracowanie Michał Felis i Andrzej Zydorczak (1995) na podstawie przekładu zamieszczonego w tygodniku „Ruch Literacki” w 1876 roku pod tytułem *Miasto pływające*.

szkielety. Śledztwo wykazało, że 35 lat wcześniej w stoczni zgłoszono tajemnicze zniknięcie dwóch nitowników. Przesądni uważali, że to wyjaśnia pecha, jaki prześladował „Great Eastern”. Technicy składali winę na dwa rodzaje napędu - koła i śruby. Cokolwiek by to jednak nie było, ten ogromny statek nigdy nie zdołał na swoim maszcie zawiesić Błękitnej Wstęgi.

W 1892 roku słynne trofeum zdobył niemiecki statek „Kaiser Wilhelm der Grosse”, a potem inna niemiecka jednostka - „Deutschland”. Ta supremacja niemiecka miała trwać przez lata. Położył jej kres kolejny statek Cunarda, „Mauretania” - 32 000 ton, 232 metry długości i 12 metrów wysokości. „Mauretania” była napędzana czterema śrubami. Przed dokonaniem ostatecznego wyboru przeprowadzono próby z dwunastoma różnymi modelami statku. Kadłub zrobiono z całkowicie nowej, bardzo wytrzymałej stali.

Statek wyruszył z Liverpoolu 16 listopada 1907 roku. Pogoda była mglista, a morze dość niespokojne. Był rozkaz, by nie wykorzystywać całej mocy maszyn. Pięć dni później „Mauretania” przybiła do portu w Nowym Jorku. Średnia prędkość podczas rejsu wynosiła 23,36 węzła. Tym razem rekord „Deutschlanda” nie został jeszcze pobity. „Mauretania” poprawiła go podczas podróży powrotnej, trwającej 4 dni, 22 godzin i 29 minut, czyli ze średnią prędkością 23,69 węzła.

„Mauretania” z każdą podróżą zwiększała swoją średnią prędkość. W marcu 1909 roku Błękitną Wstęgę zawieszono na maszcie na wysokości 25,55 metra, co odpowiadało osiągniętej prędkości 25,55 węzła. Amerykanie docenili ten wyczyn, pisząc w „New York Herald”, że „Europa zbliża się do Ameryki”.

Na pewien czas „Mauretania” ustąpiła miejsca młodszemu od siebie statkowi o nazwie „Lusitania”, ale we wrześniu 1910 roku, kiedy osiągnęła prędkość 26,06 węzła, znów odzyskała Błękitną Wstęgę. Pierwsza wojna światowa sprawiła, że niezwykle statek zaczął pełnić inne zadania. Przewoził żołnierzy i przeszedł chrzest bojowy koło Gelibolu. Potem zamieniono go na statek szpitalny, a w końcu kursował regularnie na linii Moudros-Southampton. W 1918 roku „Mauretania” została uzbrojona w sześć dział i jako pomocniczy krążownik przewiozła oddziały amerykańskie do Anglii.

Cunard odzyskał swój statek dopiero w 1921 roku. Po przebudowie i wymianie pieców węglowych na paleniska na mazut, w sierpniu 1924 ro-

ku „Mauretania” znów wyruszyła w rejs przez Atlantyk. Osiągnęła średnią prędkość 26,25 węzła, a w sierpniu 1929 roku prędkość 26,85 węzła. Mogłaby osiągnąć jeszcze lepsze wyniki, ale postęp techniczny idzie naprzód wielkimi krokami i 23 lata to dla statku bardzo szacowny wiek. Błękitna Wstęga powiewała teraz na niemieckim statku „Bremen”. „Mauretania” odeszła ostatecznie na emeryturę w październiku 1934 roku. W marcu 1935 roku Metal Industries Ltd z Glasgow kupiła statek na złom. „Mauretania” wzięła kurs na Rosyth w Szkocji. To była ostatnia podróż jedynego statku, któremu udało się zachować Błękitną Wstęgę przez prawie 20 lat. W Newcastle burmistrz miasta w towarzystwie kilku starych stoczniowców żegnali „Mauretanię”, która tu właśnie ujrzała światło dzienne. Na pokład weszli specjaliści od demontażu. Później jednak odbyła się jeszcze ceremonia *post mortem*. Na żądanie publiczności stocznie Cunard zorganizowały sprzedaż na aukcji niektórych znajdujących się niegdyś na statku przedmiotów. Dziesięć miedzianych liter, składających się na nazwę „Mauretania” zostało sprzedanych za nieco ponad 2000 dzisiejszych dolarów amerykańskich. Gdyby statkom, jak ludziom, stawiano nagrobki, można by napisać na poświęconej „Mauretanii” steli słowa jednego z jej kapitanów:

„Czy w czas burzy, czy na spokojnym morzu, we mgle czy śniegu, w świetle słońca czy w najczarniejszą noc *Mauretania* przemierzała Atlantyk z regularnością ekspresowego pociągu ku chwale swych konstruktorów, właścicieli i Wielkiej Brytanii”.

Towarzystwo Compagnie Generale Transatlantique, założone oficjalnie 21 sierpnia 1861 roku, zaczynało od wyposażania brygów i szkunerów do łowienia dorszy. Następnie zwodowało dwa statki napędzane śrubą, kursujące na trasie między Saint-Nazaire a Ameryką Środkową. 15 czerwca 1864 roku będący własnością tego towarzystwa parowiec „Washington” rozpoczął regularne rejsy między Francją a Stanami Zjednoczonymi. Wolniejszy od swoich angielskich konkurentów „Washington” był o wiele wygodniejszy i miał nieporównywalnie lepszą kuchnię. Odniósł natychmiastowy i długotrwały sukces. W 1866 roku francuskie towarzystwo Transat, które miało stać się słynne na całym świecie pod nadaną mu w krajach anglosaskich nazwą French Line, zwodowało pięć nowych statków, kursujących na linii Le Havre-Nowy Jork - dwa z kołem łopatkowym i trzy śrubowe. Kabiny rzadko były

puszte. Ale towarzystwu Transat brakowało chwały Błękitnej Wstęgi. Powstała seria statków, noszących nazwy różnych francuskich prowincji poprzedzonych rodzajnikiem „la”. Po „La Normandie”, pierwszym z serii, zbudowano jednostki: „La Champagne”, „La Bretagne”, „La Gascogne” i „La Bourgogne”. W 1888 roku „La Bretagne” osiągnął prędkość 19,60 węzła, wyprzedzając dzierżący wówczas słynne trofeum angielski statek „Etruria” o 3 setne węzła. Transat było dumne jak paw, ale nie wiedzieć czemu, ten wynik nigdy nie został oficjalnie uznany. Tak samo było cztery lata później z rekordem „La Touraine”.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej jedynym statkiem Transatu zdolnym przepłynąć Atlantycką Oceanografię był dziesięcioletni „La France”. W pośpiechu kończono wstrzymaną przez wojnę budowę statku „Paris”, zaprojektowanego w 1913 roku. Później zbudowano jeszcze jego przyrodną siostrę, którą nazwano „Ile-de-France”.

„Paris” został oddany do użytku w 1921 roku. To był wspaniały statek długości 234 metry, szerokości 26 metrów i wysokości 18. 45 000 koni mechanicznych (cztery turbiny, cztery śruby) pozwoliły mu osiągnąć podczas prób prędkość 23 węzłów. W komfortowych warunkach, niemających sobie równych, mogło podróżować 3000 pasażerów. Statek miał eleganckie, nowoczesne wnętrza. „Paris” nie miał bić rekordu prędkości, od dawna należącego do „Mauretanii”. Miał natomiast za zadanie udowodnić, podobnie jak było to w przypadku jego poprzedników, że French Line dzierży rekordy bezpieczeństwa, gościnności i dobrej kuchni. Udawało mu się to przez pięć lat, potem jednak zdarzyło się nieszczęście.

8 października 1926 roku holownik „Ursus” opuścił swoje miejsce przy nabrzeżu w porcie Le Havre, aby wyjść na spotkanie statku „Paris”, płynącego z Nowego Jorku. Po powitaniu „Ursus” rozpoczął manewr, by wziąć transatlantyk na hol. Niestety, doszło do gwałtownego zderzenia obu statków. Zginęło dziesięciu marynarzy z „Ursusa”. Rejsy „Parisa” zostały na jakiś czas przerwane. Po zreperowaniu drobnych awarii statek wyruszył znów do Ameryki i przez rok pływał bez wypadków. 16 października 1927 roku zahaczył jednak na redzie w Nowym Jorku o norweski statek towarowy „Besseggen”, który po kilku minutach poszedł na dno, tracąc trzynastu marynarzy. Śledztwo całkowicie uwolniło dowódcę i oficerów wachtowych „Parisa” od odpowiedzialności za ten wypadek.

W kwietniu 1929 roku statek dwukrotnie osiadał na mieliźnie z powodu gęstej mgły - po raz pierwszy wypływając z Nowego Jorku, a następnie w okolicy Plymouth. „Paris” nie miał żadnych zniszczeń i ściągnięcie go z mielizny nie nastęrczało trudności. 20 sierpnia tego samego roku „Paris” stał na kotwicy w jednym z basenów portu Le Havre. Kiedy brakowało zaledwie kilku godzin do przyjęcia na pokład nowych pasażerów, udających się do Nowego Jorku, na statku wybuchł pożar i z wnętrza zaczęły wydobywać się wysokie płomienie. Do ugaszenia ognia wykorzystano wszystkie możliwe środki, w tym także kilka statków wyposażonych w specjalne pompy strażackie. Konieczny remont unieruchomił statek na wiele miesięcy. W wyniku dochodzenia sformułowano wniosek: „Ogień został zaprószony przypadkowo w jednej z kabin drugiej klasy, przeniósł się do palarni, potem do salonu pierwszej klasy, a następnie na główną klatkę schodową”. Ogień zawsze wybucha przypadkiem, a prawdziwą jego przyczynę udaje się wykryć tylko czasami.

Można by sądzić, że skończy się czarna seria „Parisa”, ale tak nie było. Statek miał podnieść kotwicę 18 kwietnia 1939 roku. Zalecono mu przewiezienie oficjalnej delegacji reprezentującej Francję na Wystawie Światowej w Nowym Jorku. Starannie opakowane i dobrze zabezpieczone na czas podróży meble, cenne gobeliny, obrazy oraz inne dowody francuskiego geniuszu artystycznego zostały już załadowane na statek. Na nabrzeżu i na pokładzie wszyscy byli tak zaaferowani, że w pierwszej chwili unoszący się w powietrzu zapach spalenizny nie zwrócił niczyjej uwagi. Pożar wybuchł nagle, lecz tym razem jego skutki był fatalne. Polewany jednocześnie przez statki gaśnicze i przez gaśnice zainstalowane na nabrzeżu „Paris” przechylił się, a potem zatonął w porcie. Niestety nie była to jedyna jednostka, którą spotkał ten najsmutniejszy chyba koniec.

29 października 1932 roku Transat zwodował największy wówczas statek świata (rozmiary się zmieniają, ale przymiotniki zostają). Już pół wieku wcześniej ta sama kompania żeglugowa wylansowała statek „La Normandie”, który chociaż nie zdobył palmy pierwszeństwa, to przysporzył chwały linii łączącej wybrzeża francuskie z Ameryką Północną. Tym razem odstąpiono od rodzajnika „la”.

W 1930 roku kompania zawarła kontrakt ze spółką Chantiers et Ateliers Saint-Nazaire na budowę statku długości prawie 314 metrów i szerokości 36 metrów.

W dniu wodowania pochylnia, po której miała zostać zepchnięta do wody „Normandie”, została nasmarowana dwoma i pół toną wieprzowego smalcu, toną mydła i czterdziestu trzema tonami łożu. Statek ważył 30 500 ton. Operacja, którą obserwowało z entuzjazmem wielu widzów, przebiegła bez zakłóceń. Kiedy ukończono budowę statku, zagraniczni inżynierowie, którzy przybyli, aby go zobaczyć, zgodnie chwalili całkowicie nowatorską, jeśli nie wręcz rewolucyjną linię. Jeden z najlepszych historyków marynarki handlowej, Jean Trogof, pozostawił nam dokładny opis nowo zbudowanej „Normandie”: „Statek ma ładnie wygiętą stewę dziobową. Przednią część górnego pokładu chroni pokrywa przypominająca pancierz żółwia, o którą ma rozpryskiwać się woda przy dużej fali. Pokłady spacerowe są całkowicie do dyspozycji podróżnych. W części rufowej na kolejnych piętrach skonstruowano zaokrąglone, chronione przed wiatrem i słońcem tarasy dla pasażerów wszystkich klas. Statek wieńczy trzy wysokie kominy o aerodynamicznych kształtach, z których ostatni jest tylko atrapą”.

Statek był napędzany silnikiem elektrycznym. Prawdziwa mała elektrownia wytwarzała prąd trójfazowy, dostarczany do czterech silników wprawiających w ruch tyleż śrub. Moc maksymalna: 160 000 koni mechanicznych. Czy jednak ten wspaniały statek będzie mógł przycumować w porcie Le Havre i w Nowym Jorku? Odpowiedź na takie pytanie musiała być przecząca. Od razu więc w Le Havre rozpoczęto prace nad pogłębieniem portu, a dyrekcja portu w Nowym Jorku nakazała budowę nowego gigantycznego mola.

Początek pierwszego rejsu z Le Havre został wyznaczony na 29 maja 1935 roku. Podczas inauguracyjnej podróży statkiem miało dowodzić dwóch kapitanów: Pugnet i Thoreux. Załoga statku liczyła w sumie 1300 osób. Składali się na nią oficerowie, marynarze, mechanicy, technicy i personel pokładowy. Kabiny wszystkich trzech klas zajęło 1900 pasażerów. A oto streszczenie informacji, publikowanych wówczas przez wszystkie dzienniki francuskie i wiele innych gazet w świecie: Na pokładzie „Normandie” znajduje się sala widowiskowa, kilka basenów, zdobiony parkiet do tańca, miejsca do gry w golfa i tenisa, kaplica, sala zabaw dla dzieci oraz ogród zimowy, w którym śpiewają prawdziwe ptaki. Wielka sala jadalna ma dokładnie te same wymiary, co galeria luster w Wersalu. W lodówkach umieszczono następujące zapasy: 10 000 kilogramów wołowiny, 2000 cielęciny oraz 4000 jagnięciny i baraniny,

80 sztuk kaczek, 300 królików, 1200 gołębi, 4000 kur, 100 kurczaków, 400 indyków i 1200 schabów wieprzowych, ponadto 2000 kilogramów szynki, 4000 kilogramów kielbas i 6000 kilogramów ryb. Jajka liczy się na tysiące tuzinów. Załadowano 11 000 kilogramów świeżych warzyw, a ponadto 6000 karczochów i 10 000 główek sałaty. Ponieważ uznano, że pijący wodę będą w mniejszości, w piwnicach statku znalazło się tylko 9500 butelek wody mineralnej, ale za to 24 000 litrów zwykłego wina stołowego, 7000 butelek starego wina i szampana oraz 2600 butelek rozmaitych likierów.

Biuro prasowe Transata przekazało również prasie długi spis bieżący pościelowej i sreber. „Normadie” była luksusowym pływającym miastem. Ambicją armatorów statku było jednak tym razem również i to, by statek pobił rekord trasy. Błękitna Wstęga należała wówczas do włoskiego statku „Rex”, który osiągnął prędkość 28,92 węzła.

29 maja o godzinie 18.15 na „Normandie” podniesiono kotwicę. Entuzjazm obserwujących to widzów przewyższał nawet emocje towarzyszące wodowaniu. Po postoju w Plymouth statek popłynął do wylotu cieśniny La Manche, a potem na Atlantyk.

Przy pięknej pogodzie i spokojnym morzu wszystko szło dobrze. W nocy 31 maja ani pasażerowie śpiący w swoich kabinach, ani ci, którzy zasiedzieli się w barach, nie wiedzieli, co dzieje się w hali maszyn. Na skutek pęknięcia przewodu kondensatora trzeba było zmniejszyć prędkość statku i w ten sposób obniżyć również jego średnią prędkość. Kiedy zreperowano awarię, maszynownia otrzymała rozkaz przyspieszenia. W południe 1 czerwca powróciła nadzieja na zdobycie Błękitnej Wstęgi.

Przed końcem dnia oficer wachtowy telefonicznie przekazał komendantowi wiadomość, że horyzont na zachodzie zaczyna zasnuwać mgła. Kwadrans później „Normandie” zagłębiła się w gęstniejącą wata. Tym razem pasażerowie dostrzegli zmniejszającą się prędkość i usłyszeli ryk syreny we mgle.

Rankiem 2 czerwca niebo znów było pogodne, bez śladu mgły. Dziób „Normandie” przecinał fale z maksymalną prędkością. Następnego dnia o godzinie 15 czasu uniwersalnego (w Nowym Jorku była dopiero godzina 10) „Normandie” wpłynęła do ujścia rzeki Hudson, mijając zakotwiczony u wejścia latarniowiec „Ambrose”, na którym odnotowywano poszczególne jednostki, przepływające wcześniej obok latarni Bishop's

Rock na zachodnim krańcu archipelagu Scilly przy południowo-zachodnich wybrzeżach Kornwalii. Z dokonanych na pokładzie „Normandie” obliczeń wynikało, że pomimo awarii i mgły statek przekroczył prędkość 29,94 węzła. Rekord został pobity. „Normandie” przycumowała do mola 88 z Błękitną Wstęgą na maszcie.

Francuzom trudno wyobrazić sobie entuzjazm, z jakim w kraju anglosaskim witano każdy wyczyn żeglarski. Na molu 88 i sąsiadujących z nim nabrzeżach zebrał się taki tłum, że policji z wielkim trudem udało się uchronić ludzi od niezamierzonej kąpieli w portowym basenie. Dla uczczenia rejsu zorganizowano wiele oficjalnych przyjęć, podczas których przemówienia przerywały okrzyki „Vive Normandie!” (Wiwat Normandie!) i „Vive la France” (Niech żyje Francja!). Podczas podróży powrotnej statek rekordzista zdołał pobić swój własny rekord - osiągnął prędkość 30,31 węzła. Oficjalnie to nowe zwycięstwo uczczono już we Francji.

Po kilku podróżach przez Atlantyk „Normandie” została wycofana z ruchu dla dokonania przeglądu i sprawdzenia, dlaczego przy dużej prędkości tyłem statku wstrząsają wibracje. Zamieniono wówczas śruby z trzema na śruby z czterema piórami.

W maju 1936 roku „Normandie” wróciła do służby już bez niepokojących wibracji. Był już najwyższy czas. Angielskie towarzystwa żeglugowe Cunard i White Star połączyły się i razem zwodowały statek tylko niewiele mniejszy od „Normandie”, ale o mocy 200 000 koni mechanicznych, a więc o 40 000 koni mechanicznych silniejszy. Walka o Błękitną Wstęgę miała stać się tak zaciekle jak olimpijskie biegi na długich dystansach.

Podczas swojej pierwszej podróży „Queen Mary” osiągnęła prędkość tylko 29,15 węzła. W sierpniu 1936 roku pokonała jednak trasę z Anglii do Nowego Jorku z prędkością 30,14 węzła (przypomnijmy, że rekord „Normandie” to 29,94 węzła). W drodze powrotnej statek angielski osiągnął 30,63 węzłów („Normandie” - 30,31 węzła). Błękitna Wstęga została zdjęta z francuskiego masztu i wciągnięta na maszt statku angielskiego. W londyńskich pubach bukmacherzy przyjmowali teraz zakłady o każdą podróż. Kiedy w marcu 1937 roku „Normandie” podczas rejsu z Ameryki do Francji osiągnęła prędkość 30,99 węzła, a w lipcu w drodze powrotnej 30,58 węzła, „Queen Mary” nadal była faworytem. Kiedy jednak „Normandie” wróciła 4 sierpnia

z Nowego Jorku z prędkością 31,20 węzła, Blue Ribbon ponownie zawisła na jej maszcie.

Dokładnie rok później „Queen Mary” znów pobiła rekord prędkości - 4 sierpnia 1938 roku przybyła do Nowego Jorku ze średnią prędkością 30,99 węzła. W drodze powrotnej natomiast osiągnęła średnio 31,69 węzła.

18 lipca „Normandie” świętowała właśnie swój setny rejs przez Atlantyk. Na nowo była faworytem wszystkich bukmacherów, ale potrzebowała jeszcze trzydziestu dziewięciu rejsów, by Błękitna Wstęga stała się jej własnością. W każdej kolejnej podróży „Normandie” była tylko o krok od zwycięstwa. Wyścig zamknęła jednak podróż, która zakończyła się 28 sierpnia 1939 roku w Nowym Jorku.

Wybuchła wojna. Czy zaczną się bombardowania? Z Paryża przyszedł rozkaz, by nie wracać. Statek będzie bezpieczniejszy w porcie neutralnym. Kapitan Payen de La Garanderie został wezwany do kraju; drugi kapitan, La Huédé, zatrzymał na „Normandie” 115 ludzi.

We Francji *drôle de guerre* - dziwna wojna - kończy się kapitulacją. Wojska niemieckie zajmują Paryż, Le Havre, Saint-Nazaire. „Normandie” nadal stoi w porcie w Nowym Jorku.

8 maja 1941 roku Kongres Stanów Zjednoczonych zezwala marynarce amerykańskiej na rekwizycję prawie 80 statków pływających pod obcymi banderami, które znalazły schronienie w USA. Wbrew wszelkim przewidywaniom i nadziejom jest wśród nich „Normandie”. W grudniu 1941 roku, po ataku na Pearl Harbor i przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny, francuska załoga „Normandie” schodzi na ląd. Aby przerobić „La Fayette” - tak się teraz nazywa „Normandie” - na statek przewożący żołnierzy, pracownicy nowojorskiego arsenału zrywają dywany i wrywają rośliny. Prace są prowadzone z wielką energią, kiedy rano 9 lutego 1942 roku na pomoście spacerowym pojawiają się płomienie. Ogień rozprzestrzenia się błyskawicznie. Miejskie motopompy i znajdujące się w porcie statki gaśnicze wylewają na „La Fayette” 6000 ton wody. Podobnie jak trzy lata wcześniej „Paris”, statek przechyla się coraz bardziej. Jest przypływ. W nocy jednostka kładzie się na burtę w wodzie głębokiej na 15 metrów.

To już koniec? Nie. Po zbadaniu statku eksperci twierdzą, że można go postawić. Przyjmują do wiadomości wnioski, które właśnie opublikowała komisja śledcza. Jak prawie we wszystkich dokumentach tego

rodzaju, nie ma tam kategoriycznych stwierdzeń. Prawdopodobnie pożar wywołała spawarka w rękach niedoświadczonego robotnika. Brak nadzoru i niedbalstwo miały jakoby spowodować, że ogień rozprzestrzenił się z całą siłą.

Kiedy przygotowywano się do wyprostowania leżącego statku, 19 kwietnia nowy pożar wybuchł w części znajdującej się ponad powierzchnią wody. Trwająca sześć godzin walka z ogniem zakończyła się sukcesem, ale tym razem straty wydawały się nie do naprawienia. W kwaterze amerykańskiej admiralicji na teczce zawierającej dokumenty „Normandie”-„La Fayette” napisano: „Nie do odzyskania”.

Kapitan Thoreux wspominał potem: „Dużo dyskutowano o tej katastrofie. Niektórzy mówili o sabotażu... o zamachu... Nigdy nie poznamy prawdy. Osobiście nadal jestem przekonany, że jeśli na statku pozostaliby nasi ludzie, ten wspinały liniowiec do dziś byłby chlubą marynarki francuskiej”.

Wrak doholowano aż do Newark w stanie New Jersey, gdzie rozebrano go w 1946 roku. 4 września 1947 roku we francuskim czasopiśmie zatytułowanym „Nuit et Jour” ukazała się podpisana przez M. de Furstembergera notatka, dotycząca pewnego niemieckiego szpiega o nazwisku Fritz Scheffer. Alianci przesłuchiwali go właśnie na okoliczność prowadzonej podczas wojny dywersji. Scheffer zeznał, że za instalowawszy się w Nowym Jorku jako fryzjer, otrzymał od swoich przełożonych rozkaz, wydany jakoby bezpośrednio przez admirała Canarisa, by zniszczyć „Normandie”. Twierdził, że udało mu się zatrudnić swoich ludzi jako robotników na remontowanym statku. Zeznał, że „w kilku miejscach podłożyli oni owinięte w kapoki rakiety sygnalizacyjne, a później na dany znak odpalili je spawarkami. Aby ogień szybciej ogarnął statek, zapewnili mu także należyty przewiew. Ta sama grupa wcześniej zniszczyła ujęcia wody, potrzebnej do ugaszenia pożaru”. Relacje tajnych agentów trzeba zawsze traktować z dużą ostrożnością, nawet jeśli ich autor sam się oskarża. Zdarza się to dość często, bo pozwala zabezpieczyć się przed innymi oskarżeniami lub też świadczy o skłonności do przechwałek.

Unieruchomiona także przez pewien czas w Nowym Jorku „Queen Mary” pozostała więc zdobycwą Błękitnej Wstęgi. W 1953 roku zmarła królowa Mary, matka chrestna statku i wdowa po królu Grzegorzcu V. Dziwnym zbiegiem okoliczności, ochrzczony przez nią statek przestał

wówczas królować na Atlantyku. Wtedy właśnie Stany Zjednoczone zwodowały najszybszy statek świata. Żadna inna jednostka nigdy nie osiągnęła dotąd podczas rejsu średniej prędkości 32 węzłów. Już podczas, swej pierwszej podróży „United States” płynął z rekordową prędkością 35,59 węzła! Statek zachował Błękitną Wstęgę aż do 1969 roku, kiedy wycofano go ze służby na północnym Atlantyku. Rok wcześniej przestała pływać po Atlantyku „Queen Elizabeth”, zbudowana na wzór „Queen Mary”, a wkrótce potem wycofano „France”.

„Queen Elizabeth”, która została zamieniona w pływający uniwersytet, spotkał taki sam smutny los jak „Paris” i „Normandie”. W porcie w Hongkongu strawił ją ogień. Konstruktorzy „France” zrobili wszystko, aby statek uniknął podobnego losu. Większość wyposażenia była zrobiona z metalu i szklanego włókna, a system wykrywania ognia na statku był prawdziwym arcydziełem opartej na naukowych podstawach wynalazczości. Mniejszy niż „Queen Elisabeth” i wolniejszy niż „United States”, „France” był z pewnością jednym z najpiękniejszych i najbardziej luksusowych statków, jakie kiedykolwiek powstały. Luksus posunięto na nim do niemalże komicznych granic, projektując dla zabieranych przez pasażerów w podróż psów specjalny trotuar, z atrapami latarni gazowych.

„France” może być uważany za ostatni z wielkich liniowców transatlantyckich, zbudowanych specjalnie do rejsów przez ocean. Zwolennicy niespiesznych komfortowych podróży nadal przemierzają Atlantyk na pokładzie statków. Najczęściej jednak są one okresowo wypożyczane dla rzeszy nowych, coraz liczniejszych zwolenników wakacyjnych turystycznych rejsów. Świetnie do takich celów nadawały się polskie jednostki pasażerskie „Batory” i „Stefan Batory”.

Rejsy przez Atlantyk dziś są już zaliczane do wyczynów sportowych i technologicznych. Żeglarze, pokonujący ocean na coraz nowocześniejszych statkach, nie stracili jednak nic z odwagi i śmiałości swoich przodków.

Niebo nad Atlantykiem

Pasażerowie ogromnych samolotów mogą dzisiaj przebyć Atlantycką Ocean, nie zastanawiając się dłużej niż kilka minut, czy przelatują nad takim a nie innym oceanem. Z wysokości 12 000 metrów morze jest całkowicie pozbawione cech charakterystycznych, ledwie widoczne. Filmy pokazywane na pokładzie sprawiają, że podczas lotu myślami jesteśmy gdzie indziej. Nie ma już odległości w przestrzeni, liczy się tylko czas naszej podróży.

Tymczasem pilot, drugi pilot i nawigator tych statków powietrznych wiedzą doskonale, że lecą nad Oceanem Atlantyckim. Nad Atlantykiem z groźnymi prądami strumieniowymi występującymi na dużej wysokości oraz częstymi zmianami pogody trzeba liczyć się nawet przy włączeniu automatycznego pilota. I musieli liczyć się z tym niepodobnym do żadnego innego oceanem także ci, którzy po raz pierwszy nad nim lecieli.

*Atlantyck pokonany w trzy dni Sukces
maszyny latającej Moncka Masona*

Ten sensacyjny tytuł zamieszczony został na pierwszej stronie „New York Sun” 13 kwietnia 1844 roku. Dalej następowały szczegóły: „Na wyspę Sullivan niedaleko Charlestonu (Karolina Południowa) na pokładzie sterowca *Victoria* dotarli panowie Mason, Robert, Holland, Hensen, Harrison i Ainsworth oraz cztery inne osoby. Podróż z jednego kraju do drugiego trwała siedemdziesiąt pięć godzin”. Dalej następowała „pełna relacja z podróży”. Można się z niej dowiedzieć, że angielscy bohaterowie wyruszyli w drogę 6 kwietnia, a wylądowali 9 kwietnia. Jako pierwsi spróbowali i doprowadzili do końca powietrzną podróż przez Atlantyck. Ich nazwisk i wyczynów nie ma jednak w encyklopediach. Z bardzo prostego powodu - informacja „New York Sun” była tylko dziennikarską kaczką, której wyspecjalizowany w fantastycznych opowieściach autor nazywał się Edgar Allan Poe. 14 kwietnia 1844 roku dziennik przyznał to, publikując dementi.

28 maja 1919 roku, czyli osiemdziesiąt pięć lat później, gazety świeciły podobnymi tytułami:

Atlantyk pokonany w 11 dni (25 godzin lotu)
Sukces czterosiłnikowego wodnosamolotu Curtissa

Dalej następowały szczegóły: „Kapitan Read, porucznik Stone i porucznik Hinton, chorąży Rodd, mechanik Rhodes i pilot rezerwowi Breeze, wyruszywszy 16 maja z Saint John's na Nowej Fundlandii, przybyli 27 maja do Lizbony. W czasie podróży zatrzymali się przez tydzień na Azorach". Żadne jednak dementi nie musiało umniejszać wartości tej informacji. Read i jego załoga istnieli naprawdę. Najpierw w Lizbonie, a potem w Londynie, wszyscy musieli w ten sposób podziwiać Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych, do której szeregów należeli i która starannie przygotowała tę podróż.

Lord Northcliffe, bogaty właściciel „Timesa” i „Daily Mail”, obiecał pierwszemu lotnikowi, któremu uda się przebyć Atlantyk w jedną stronę lub w drugą „bez lądowania i w czasie krótszym niż 72 godziny”, 10 000 funtów.

Po zakończeniu służby szczęścia postanowili spróbować dwaj brytyjscy lotnicy. Byli to John Alcock, dwudziestoosmioletni pilot w randze kapitana i energiczny bon vivant, oraz Arthur Whitten Brown - trzydzieścioletni nawigator w stopniu porucznika, nieśmiały, z lekką kulejący, ponieważ zestrzelono go wraz z samolotem w 1915 roku. Dwójka ta wystartowała z Nowej Fundlandii 14 czerwca 1919 roku. Droga z zachodu na wschód była uważana za daleko łatwiejszą z powodu sprzyjających wiatrów. Zaledwie w godzinę po starcie zepsuło się radio. Niebo zasnuło się, a mgła sprawiła, że powierzchnia Atlantyku była słabo tylko widoczna. Trzeba było lecieć na ślepo, podczas gdy samolotem wstrząsały turbulencje. Kanapki z szynką i kilka czekoladowych ciasteczek podlanych puszką piwa podtrzymały morale. Lecz kiedy zablokował się prędkościomierz i samolot zaczął tracić wysokość, a piloci znaleźli się o sześć metrów ponad falami, spadło również morale.

Alcock wyrównuje samolot, ale nagle z boku, z przedziurawionej rury wydechowej prawego silnika zaczynają wydobywać się iskierki. Pozostaje tylko modlić się, aby te fajerwerki roztopionego metalu nie spaliły usterzenia.

Zimno staje się przenikliwe - szron osiada na płóciennym pokryciu skrzydeł i podtrzymującej je konstrukcji, kadłubie samolotu i częściowo

także silniku. Stery zaczynają źle funkcjonować. Jeszcze kilka minut i będą zablokowane, co spowoduje, że samolot zacznie spadać.

- Jest tylko jedno wyjście! - krzyczy Brown do pilota.
- Chce pan wyjść i zdrapać lód?
- Tak, idę!
- Nie, za duże ryzyko!

Bez słowa Brown przekłada nogę przez kokpit. Z nożem w rękę posuwa się po prawym niższym skrzydle dwupłatowca, chwytając się metalowych drutów. Stopy ześlizgują się po gładkiej powierzchni, a sztywna noga dodatkowo utrudnia poruszanie się. Wreszcie ma przed sobą dopływ paliwa. Brown nożem odłupuje lód, który odchodzi małymi kawałkami. Wreszcie dopływ benzyny jest wolny, a filtry powietrza oczyszczone. Teraz trzeba wrócić do kabiny, a potem wyruszyć na taką samą wyprawę po lewym skrzydle. Tę podwójną operację trzeba było powtórzyć pięciokrotnie.

- Akrobacje nigdy mnie nie pociągały i taki pokaz na wysokości 2600 metrów nad Atlantykiem przy prędkości 160 kilometrów na godzinę i bez mogącej docenić to publiczności wydawał mi się całkowicie niegodny zainteresowania - przyznał trochę później Brown.

Około szóstej rano 15 czerwca Alcock zaryzykował zmniejszenie wysokości. Lód topniał, mgła przerzedzała się. Wkrótce widać już było ziemię. To była Irlandia. Szukając miejsca do lądowania, Alcock musiał okrążyć górę Connemara, a potem przelecieć nad miastem Clifden. W końcu wybrał na lądowisko zieloną łąkę wyglądającą z góry bardzo zachęcająco. W rzeczywistości jednak było to bagnisko i pierwszy samolot, który przeleciał nad Atlantykiem, nie zatrzymując się po drodze, wylądował w nim ogonem do góry. Nie było to jednak istotne. Alcock i Brown, pokonując Atlantyk w 16 godzin i 12 minut, wygrali 10 000 funtów szterlingów lorda Northcliffa. Czek przekazał im sekretarz stanu w ministerstwie wojny i lotnictwa. Urzędnik ten nazywał się Winston Churchill.

Król Jerzy V nadał bohaterskim lotnikom tytuły szlacheckie. Ale Sir John cieszył się tytułem i pieniędzmi zaledwie przez kilka tygodni. W grudniu 1919 roku, mając dostarczyć nową maszynę dla firmy Vi-ckers, zahaczył o drzewo nad brzegiem Sekwany.

Sir Arthur, którego nieśmiałość często graniczyła z melancholią, żył odtąd w cieniu i tak też zmarł w 1948 roku.

Mimo że kamienne postacie Alcocka i Browna przez wiele lat w zamyszeniu obserwowały na starym lotnisku w Londynie niesłabnący ruch pasażerów przybyłych po pięciu godzinach z Nowego Jorku lub - na pokładzie Concorde'a - tylko po dwóch i pół godzinach, nie można znaleźć ich nazwisk w wielu encyklopediach.

- Kto pierwszy przebył Atlantyk z zachodu na wschód?

Zadajcie to pytanie stu osobom, przynajmniej dziewięćdziesiąt odpowie: Lindbergh. Sława Lindbergha jest znacznie większa z wielu powodów. Dwa z nich mają istotne znaczenie - Lindbergh przeleciał nad Atlantykiem samotnie, a także bezpośrednio połączył Nowy Jork z Paryżem. Zanim Alcockowi i Brownowi udało się pokonać Atlantyk, do amerykańskiego Aeroklubu nadszedł list, datowany 22 maja 1919 roku:

Szanowni Panowie.

Aby pobudzić odwagę lotników, pragnę przekazać na ręce i zgodnie z regulaminem amerykańskiego Aeroklubu nagrodę 25 000 dolarów dla pierwszego pilota, z jednego z krajów sojusznicznych, który bez lądowania pokona trasę między Paryżem a Nowym Jorkiem lub odwrotnie. Pozostaję do Panów dyspozycji celem udzielenia wszelkich dodatkowych wyjaśnień.

Z szacunkiem, Raymond Orteig

Dziennikarze bez trudu odnaleźli autora tego listu. Był to niewielkiego wzrostu wąsacz w średnim wieku, o regularnych rysach i pełnych kurtuazji manierach. Mówił, że jest francuskim Baskiem, że w dzieciństwie pasażerem samolotów i że do Nowego Jorku jako młodego człowieka przywiodła go nadzieja zbiecia fortuny. W hotelu „Breevort” przyjęto go na próbę do pracy w charakterze kelnera. Kilka lat później Orteig był już właścicielem hotelu. W 1919 roku miał jednak także drugi hotel, „La Fayette”.

Pierwsze zgłoszenia ubiegających się o nagrodę Orteiga nadeszły do amerykańskiego Aeroklubu dopiero na początku 1925 roku, w większości z Francji. W 1927 roku krótka wzmianka informowała o zgłoszeniu Amerykanina o całkowicie nieznanym nazwisku - Charles Augustinus Lindbergh.

Przodkowie owego Amerykanina pochodzili ze Skandynawii. Ojciec

był królewskim prokuratorem. Rodzina Lindberghów często zmieniała miejsce zamieszkania i Charles przenosił się ze szkoły do szkoły, nie błyszcząc jednak w żadnej z nich. Interesowało go tylko jedno - lotnictwo. Mając dziesięć lat, po raz pierwszy zobaczył w Waszyngtonie samolot. W tamtych czasach organizatorzy widowisk urządzali po trochu wszędzie w Stanach Zjednoczonych pokazy połączone z demonstracją samolotowych akrobacji i chrztem powietrznym. Charles Lindbergh, przyjęty do szkoły inżynierskiej w stanie Wisconsin, wstąpił 1 kwietnia 1922 roku do szkoły pilotażu Nebraska Aircraft Corporation. Został powietrznym akrobatą. Spacerował po skrzydle latającego samolotu, skakał ze spadochronem, pikował nad głowami tłumu, wykonywał śruby i pętle. Urodził się w Detroit, ale to Saint Louis w stanie Missouri, gdzie rozpoczął swoją karierę powietrzną i gdzie nawiązał trwałe przyjaźnie, stało się jego ojczyzną z wyboru. Pierwszym własnym samolotem Lindbergha była stara, pochodząca z demobilu „Jenny”. Doświadczenie zdobyte w twardej szkole akrobacji pozwoliło mu zostać pilotem linii pocztowej z Saint Louis do Chicago. Rok później napisał list, zgłaszając swoją kandydaturę do nagrody Orteiga. Przyjaciele z Saint Louis pożyczyci mu 15 000 dolarów, a on uzyskał spotkanie z Charlesem A. Le-vingem, prezesem zarządu Columbia Aircraft Corporation.

- Chciałbym kupić od pana samolot, żeby przelecieć z Nowego Jorku do Paryża.

Wszecławładny prezes zarządu popatrzył ze współczuciem na nieznanego mu, niechlujnego dwudziestosześcioletka, który wydawał się o pięć lat młodszy.

- Nie możemy pozwolić, by byle jaki pilot prowadził naszą maszynę nad oceanem. Chodzi o reputację naszej firmy.

Charles Lindbergh został wyprowadzony za drzwi. Na próżno spotykał się z innymi konstruktorami samolotów. Wszyscy uznali jego pomysł za mało rozsądny. Lindbergh chciał lecieć sam, samolotem jednosilnikowym.

- Dlaczego jednosilnikowy?

- Przy dwóch silnikach szanse awarii są dwukrotnie większe. Trzykrotnie, w przypadku trzech silników. Chcę lecieć sam, żeby wziąć więcej benzyny. Przelecę w czterdzieści godzin.

- Nie wytrzyma pan czterdziestu godzin bez snu.

- Już tak robiłem.

W końcu Ryan Company z San Diego w stanie Kalifornia zgodziła się sprzedać Linberghowi za 10 000 dolarów jednosilnikowy samolot z drewna i płótna. Miał 11,3 metra rozpiętości skrzydeł i moc 220 koni mechanicznych. Dzisiaj na każdym lotnisku, obok samolotów dalekiego zasięgu, taka maszyna wyglądałaby po prostu śmiesznie. Lindbergh już dawno nazwał ją w myślach „Spirit of Saint Louis” (Duch Saint Louis).

- Samolot będzie gotowy za dwa miesiące - powiedział konstruktor.

Nagrodę Orteiga pragnęło zdobyć wielu pilotów. Lindbergh spędzał codziennie wiele godzin z robotnikami oraz technikami, którzy pracowali przy jego samolocie. 26 kwietnia mógł go wypróbować i stwierdził, że jest szybki i zwrotny, ale brakuje mu stabilności. Defekt skorygowano w następujących dniach.

- Wyruszę 8 maja do Saint Louis, a potem polecę z Saint Louis do Nowego Jorku. To będzie mój prawdziwy próbny lot.

8 maja dzienniki amerykańskie poinformowały, że dwaj Francuzi, Nungesser i Coli, wystartowali z Paryża do Nowego Jorku. Dzień później nie było o nich żadnych wieści. Kolejnego dnia potwierdzono zniknięcie samolotu i obu lotników. Nungesser był słynnym asem lotnictwa z czasów pierwszej wojny światowej i miał na swoim koncie 45 strąconych samolotów wroga. Zniknięcie samolotu „Oiseau Blanc” (Biały Ptak) Nungessera i Coliego wzburzyło tym bardziej opinię publiczną we Francji, że wieczorem 9 maja 1927 roku jeden z dzienników opublikował wydanie specjalne, informując o triumfalnym przybyciu dwóch lotników do miejsca przeznaczenia i opatrując je wzruszającymi szczegółami: „Nungesser i Coli, kiedy osiedli na wodzie, nieruchomo siedzieli w samolocie, nie zwracając uwagi na owacje. Dopiero po chwili obaj wstali z miejsc. Przyjechała po nich motorowa łódź itd.”. Co więcej, dla uczczenia rzekomego sukcesu nad Paryżem wystrzelono z samolotu świece dymne. Później nastąpiła wielogodzinna cisza. Przed wejściem do redakcji dzienników wywieszono depeze: „Nie otrzymaliśmy żadnego oficjalnego potwierdzenia, że Nungesser i Coli wylądowali”. Rozwścieczony tłum na ulicach obrzucał kamieniami i palił wydanie specjalne kłamliwego dziennika. Okoliczności zaginięcia „Oiseau Blanc” nigdy nie zostały wyjaśnione.

Lindbergh wystartował z San Diego 10 maja i tego samego dnia wy-

lądownał w Saint Louis. Następnego dnia, 11 maja, odleciał do Nowego Jorku. Na lądowanie na lotnisku Curtiss Field oczekiwali dziennikarze, którzy w swoich relacjach zaznaczyli również, że „Spirit of Saint Louis” właśnie pobił rekord prędkości na trasie pomiędzy Saint Louis a Nowym Jorkiem.

Mimo to jednak, kiedy rozeszła się wieść o powziętym przez Lindbergha zamiarze samotnego lotu z Nowego Jorku do Paryża, a potem o jego wylocie, nowojorskie dzienniki określiły pilota mianem *flying fool*, czyli latający idiota.

20 maja te same dzienniki tylko zdawkowo, małą czcionką, informowały o ekscentrycznym „wylocie do Paryża”. Główne tytuły gazet dotyczyły meczu bokserskiego, który tego samego wieczora miał rozstrzygnąć, kto - Sharkey czy Malonney - zmierzy się następnie z mistrzem Jackiem Dempseyem.

Flying fool wystartował z Nowego Jorku o godzinie 7.52 czasu miejscowego. O godzinie 20.30 odnotowano jego przelot nad Saint John's na Nowej Fundlandii. Drogą radiową wiadomość dotarła na Yankee Stadium, gdzie kończył się właśnie mecz bokserski. Zapomniano o zwycięzcy i powstano z miejsc, kiedy spiker zachęcił obecnych do wspólnej modlitwy: „Młody Amerykanin w lodowatej samotności nocy nad oceanem walczy o sławę Stars and Stripes”.

Następnego dnia przymiotnik *fool* zniknął z większości tytułów w dziennikach. Wiele gazet nazywało Linbergha *Latającym Orłem*. Jedna z amerykańskich stacji radiowych puściła w południe piosenkę śpiewaną przez amerykańską grupę Bonnies Ladies:

*Kapitanie Lindbergh! Wszyscy jesteśmy z panem!
Prosimy niech pan zwycięży z uśmiechem
Niech pan mknie naprzód pełnym gazem
To dotrze pan do krainy pańskich marzeń
To jeden z naszych, śmiałek z Zachodu
Pokazał drogę!
Teraz czekają go całusy,
bo stał się gwiazdą dnia.*

Audycja, jak i piosenka, były subwencionowane przez fabrykantów pigułek przeciwko bólom w krzyżu.

Wylot śmiałka z Zachodu nie był jednak łatwy. Wieczorem 16 maja start uniemożliwiła mu burza. Z kolei 19 maja w deszczu i we mgle nie było widać nawet szczytów drapaczy chmur. Zanim, zrezygnowany, zdecydował się spędzić z przyjacielem wieczór w teatrze, Lindbergh zatelefonował po raz szósty do informacji o pogodzie. Otrzymał odpowiedź: „Warunki atmosferyczne zaczynają się poprawiać, ale lepiej poczekać dzień lub dwa”.

- Wyruszę o świcie.

W swoim pokoju hotelowym Lindbergh chciał przespać się kilka godzin. Po głowie krążyły mu jednak najbardziej pesymistyczne przepowiednie tych, którzy traktowali go z pogardą - z pełnym bakiem benzyny jego samolot ważył dwie i pół tony, o wiele za dużo jak na start z silnikiem o mocy 220 koni mechanicznych; we mgle można zgubić drogę; zwyciężony przez senność może spaść do morza. Kiedy zapukano do drzwi, okazało się, że nie spał ani chwili. Na dworze wciąż była mgła.

„Spirit of Saint Louis” został przewieziony na lotnisko Roosevelt Field. Wydawał się mały i delikatny, a skrzydła drżały w podmuchach wiatru. Towarzyszący Lindberghowi technicy milczeli, ale ich spojrzenia, kiedy patrzyli na *flying fool*, który miał niespełna dwadzieścia sześć lat, wyrażały to samo: „Daj sobie z tym spokój albo przynajmniej poczekaj na lepszą pogodę”.

Lindbergh wskoczył do samolotu. Kabina była szczelnie zamknięta, ale z powodu zbiorników pozwalających zabrać jak najwięcej benzyny pilot nic nie widział przed sobą. Mógł patrzeć tylko przez boczne okienka. Lindbergh włączył silnik, a potem dał znak mechanikom, którzy wyjęli kliny spod kół. „Spirit of Saint Louis” ciężko potoczył się po kałużach. Lindbergh zdołał poderwać samolot z ziemi dopiero na samym końcu pasa startowego.

Historycy lotnictwa pisali, że podróż odbyła się „bez przeszkód”. To prawda, że podczas lotu nie wydarzyło się nic groźnego. Nic więcej ponad to, że po raz pierwszy od milionów lat, od kiedy istniał Atlantyk, samotny lotnik znalazł się ponad tym pożyłkowanym pianą bezmiarem oceanu. Lindbergh nie mógł powstrzymać się od myśli o Nungesserze i Colim, wchłoniętych przez fale. Wiedział, że jego najgroźniejszym wrogiem będzie sen. Aby ochłodzić twarz, uchylił jedno z okien - pod wpływem ruchu powietrza o mało co nie zgubił mapy. Ten drobny incydent mógł spowodować klęskę całej wyprawy.

Lindbergh, który znał dobrze zasady nawigacji, leciał po łuku najkrótszą drogą z jednego miejsca do drugiego na kuli ziemskiej. Prawie wszystkie statki w tamtych czasach pływały wzdłuż loksodromy - linii przecinającej pod tym samym kątem wszystkie południki - co pozwalało nie zmieniać kierunku. Tak więc na morzu pod samolotem nie było żadnego statku. Kiedy jednak minął Nową Fundlandię, Lindbergh zobaczył na ciemnej powierzchni wody dziwne białe bryły. Były to góry lodowe.

Niekiedy maszyna wydawała się cięższa. Lindbergh wiedział dlaczego - samolot był oblodzony. Schodził wówczas niżej, by wejść w warstwę cieplejszego powietrza. Wtedy jednak najgroźniejszy wróg, senność, stawał się bardziej niebezpieczny i trzeba było z powrotem wznosić się na większą wysokość.

Dzień był mglisty i błądy, potem nastał niepokojący zmierzch, a wreszcie noc. Silnik pracował równo, utrzymując samolot stale na kursie ortodromy - najkrótszej linii łączącej dwa punkty - dokładnie obliczonej przez nawigatora. Ale w nocy senność stawała się jeszcze bardziej niebezpieczna niż za dnia. Lindbergh niekiedy musiał przytrzymywać palcami zamykające się powieki. Zanim zaczęło świtać, przebył około 3500 kilometrów. Było to trochę ponad połowę trasy. Druga część podróży, dzięki korzystnym wiatrom, zabrała mniej czasu. W pewnej chwili, lecąc stosunkowo nisko, Lindbergh zobaczył mor-świna, pierwszą żywą istotę od chwili startu. Wkrótce potem dostrzegł flotyllę kutrów rybackich. Zszedł w dół tuż nad powierzchnię morza, ale nikogo nie było na pokładzie. Na widok rysującej się w bulaju głowy otworzył okno i krzyknął: „Którędy do Irlandii?”. Naturalnie, nikt nie mógł go słyszeć.

Kiedy późnym popołudniem Lindbergh dostrzegł na horyzoncie ciemniejszą linię, mruknął: „Znów chmury!”. Ale serce zabiło mu mocniej, bo wiedział, że równie dobrze mogła to być ziemia. „Jeśli moje obliczenia są prawidłowe...”. Były prawidłowe. To była ziemia - Irlandia. I nagle wszystko stało się proste, może poza krtuszeniem silnika, który przez chwilę wydawał się nie mieć dość benzyny. Po chwili jednak motor znów zaczął pracować równo. Lindbergh rozpoznał Plymouth i dalej leciał nad morzem, aż znów zobaczył ciemniejszą linię na horyzoncie upstrzoną światłem wielu latarni. To była Francja.

Młody Amerykanin zastanawiał się, czy wobec klęski Nungessera

i Coliego Francuzi nie przyjmą go chłodno. Ze sobą wziął mały notes, gdzie starannie zapisał „wszystkie rzeczy do zrobienia” po wylądowaniu. Miał poprosić dyrekcję lotniska o hangar dla samolotu, postarać się za-telefonować do kogoś z ambasady itd. Na końcu tej listy dodał jeszcze kilka słów, które świadczą o jego niewiarygodnej wprost skromności: „Poszukać niezbyt drogiego hotelu”. Lindbergh nie wyobrażał sobie nawet, że kiedy „Spirit of Saint Louis” znajdzie się nad ujściem Sekwany, pełen entuzjazmu tłum ruszy w kierunku paryskiego lotniska Le Bour-get. Radio podało wiadomość o wylocie samotnego pilota, a następnie o tym, że minął Irlandię i Plymouth.

Lindbergh wylądował o godzinie 22.22 czasu paryskiego. W Nowym Jorku była wtedy 17.22. Tak przynajmniej podano w protokole, sporządzonym z inicjatywy belgijskiego attache do spraw lotnictwa, Willy'ego Coppensa de Houthulsta, kiedy ogarnięci entuzjazmem inni przedstawiciele władz zapomnieli spojrzeć na zegarki. Ich stan ducha najlepiej zresztą obrazuje już pierwsza linijka manuskryptu wspomnianego protokołu: „20-21 maja 1927 Paryż-Nowy Jork” zamiast Nowy Jork--Paryż.

Znaczna część ze stu tysięcy paryżan, którzy przybyli na Le Bour-get, zdołała przełamać lub obejść kordony policji. Cały teren lotniska zajmowali mężczyźni i kobiety w wieczorowych kreacjach, robotnicy w drelichach, ludzie, którzy w pośpiechu włożyli na siebie byle co, najwyraźniej wyciągnięci z łóżek przez dobrze poinformowanych sąsiadów, fotografowie starający się uchronić swoje aparaty, dziewczęta z małymi bukietami kwiatów. Byli także merowie północnych przedmieść w trójkolorowych szarfach.

Kiedy samolot zbliżył się do lotniska, tłum zaczął biec w jego kierunku. W powietrzu wirowały deptane następnie kapelusze, a kobiety torowały sobie drogę torebkami. Kiedy „Spirit of Saint Louis” wylądował, Lindbergh pospiesznie starał się zatrzymać śmigło, by w powietrze nie zaczęły wylatywać odcięte głowy i ręce.

Charles Augustus Lindbergh wygrał nagrodę Orteiga w wysokości 25 000 dolarów, po raz pierwszy pokonując nad Atlantykiem trasę Nowy Jork-Paryż. Był młody, przystojny i sympatyczny, samotnie stawiał czoło niebezpieczeństwu. Z dnia na dzień stał się bożyszczem. Rząd francuski udekorował go Legią Honorową, a amerykańskie dowództwo lotnicze nadało mu rangę pułkownika. Otrzymał też siedemnaście odznaczeń

francuskich i innych, a zorganizowany dlań naprędce przez ambasadę amerykańską sekretariat otrzymał 3 miliony listów i 300 000 telegramów. Bezpośrednie połączenie drogą powietrzną dwóch metropolii otworzyło nową epokę w dziejach lotnictwa.

Trzeba osobnej książki, by opisać powietrznych zwycięzców Atlantyki oraz tych, którzy podejmując próbę pokonania oceanu, zginęli, a ich tajemnicę pochłonęły fale. Pierwszy samolot, jaki przeleciał przez ten ocean ze wschodu na zachód, miał trzech członków załogi. Jeden z nich wiedział, że jest skazany na rychłą śmierć z powodu nieuleczalnej choroby nowotworowej. Nazywał się Guenther von Hunefeld, nosił monokl, był bardzo bogaty i finansował całą ekspedycję. Pilotem był kapitan Köhl, szef serwisu nocnych lotów Lufthansy, a nawigatorem Irlandczyk James Fitzmaurice. Ich jednosilnikowy Junker o mocy 350 koni mechanicznych wystartował z Blandonnel w Irlandii 12 kwietnia 1928 roku. Wylądował na wyspie Greenly na Labradorze następnego dnia, w piątek 13 kwietnia. Mimo trudnego startu lot przebiegał bez większych zakłóceń. James Fitzmaurice - „bohater Irlandii” - został w uznaniu zasług uroczystie udekorowany przez prezydenta Wolnego Państwa. Baron von Hunefeld zmarł wkrótce potem w niemieckim szpitalu, podczas operacji mającej stanowić ostatnią szansę utrzymania go przy życiu.

16 czerwca 1929 roku rozeszła się wiadomość, że trzej Francuzi, którzy wyruszyli z Old Orchard w okolicach Bostonu na jednopłatowym Bernardzie wyposażonym w silnik Hispano-Suiza, przelecieli nad północnym Atlantykiem. Po dwóch koniecznych postojach, w Hiszpanii i w Mimizan we francuskim departamencie Landes, wylądowali na Le Bourget.

Samolot, który podróż w tamtą stronę pokonał w sekrecie, krótkimi etapami, ponieważ odmówiono mu pozwolenia na lot transatlantycki z Francji, został nazwany „Oiseau Canari” (Kanarek), i tak go zresztą pomalowano. Trzej bohaterowie nazywali się Assolant, Lefevre i Lotti.

Mniej niż miesiąc po wylądowaniu „Oiseau Canari” ogłoszono, że 13 lipca o godzinie 9.30 rano dwaj inni piloci francuscy, Costes i Bel-lonte, wystartowali z Le Bourget w kierunku Nowego Jorku na pokładzie samolotu „Point d'interrogation” (Znak Zapytania), firmy Breguet z silnikiem Hispano. Pierwsze informacje z pokładu samolotu znajdującego się nad oceanem powtarzały mniej więcej to samo: „Wszystko w po-

rządku". Potem, o godzinie 18.15, z pokładu samolotu zapowiedziano: „Wracamy na Le Bourget”. „Point d'interrogation” napotkał tak silne przeciwne wiatry, że zapas benzyny nie wystarczał już na dotarcie do Nowego Jorku.

Wobec fiaska swojej pierwszej próby lotu przez północny Atlantyk, Costes kazał zmienić silnik „Point d'interrogation”. Samolot miał teraz moc 780 koni mechanicznych, zbiornik benzyny na 5200 litrów, zasięg 9000 kilometrów, czyli margines bezpieczeństwa o 50 procent większy niż trzeba na trasie Paryż-Nowy Jork. Dwa razy dziennie ostrożny pilot kazał informować się o prognozach pogody. 31 sierpnia 1930 roku polecił zawieźć „Point d'interrogation” na Le Bourget. Pogoda nad Atlantykiem była dobra, ale nad Francją niebo było zachmurzone. Costes i Bellonte wystartowali 1 września o świcie.

Dzięki statkom, które służyły za stacje przekaźnikowe, kontakt radiowy między samolotem a Paryżem był utrzymywany nieprzerwanie. O świcie 2 września przyszła wiadomość, że „Point d'interrogation” znajduje się na południowy wschód od Nowej Fundlandii, a potem, że na południe od Saint Pierre de Miquelon. Nagle o godzinie 12.30 sygnał samolotu zanikł. Awaria radia. We Francji próbowano uspokoić opinię publiczną, przekazując wiadomości otrzymane od nabrzeżnych stacji amerykańskich. Zapewniały one, że właśnie dostrzeżono „Point d'interrogation”. Informacje te jednak były bardzo ogólnikowe i niekiedy sprzeczne. Trudno więc się dziwić, że przypomniało sobie historię „Oiseau Blanc”. Samolot został jednak wreszcie zauważony bez żadnych wątpliwości o 250 kilometrów od Nowego Jorku. Eskortowało go siedem samolotów amerykańskich.

W Paryżu tłum szczelnie wypełnił cały plac Zgody. O godzinie 23.30 z głośników poinformowano, że „zostanie nawiązane bezpośrednie połączenie telefoniczne z amerykańskim lotniskiem Curtiss Field”. Takie połączenie w tamtych czasach było prawdziwą sensacją. W absolutnej ciszy, jaka zapanowała na placu, słychać było dochodzący z głośników hałas na amerykańskim lotnisku. Nagle usłyszano warkot silnika, okrzyki i wiwaty. Potem Costes i Bellonte zwrócili się do odległych o ponad 5000 kilometrów rodaków. Na lotnisku Curtiss Field zabrzmiały dźwięki *Mar-sylianki*, zaintonowanej przez setki zgromadzonych tam osób i podjętej przez tysiące Francuzów na placu Zgody.

W 1927 roku wyczyn Lindbergha wzbudził ogromny entuzjazm lotników w Stanach Zjednoczonych. Pewna bogata Amerykanka, zamężna z wysokim funkcjonariuszem brytyjskiego ministerstwa lotnictwa, wbiła sobie do głowy, że będzie pierwszą kobietą, która przeleci nad Atlantykiem. Pani Guest, nic nie mówiąc swym bliskim, kupiła trzysilnikowego Fokkera, zatrudniła pilota oraz mechanika i zaczęła przygotowywać się do podróży. Musiała jednak zrezygnować ze swojego zamiaru wobec stanowczego sprzeciwu ze strony rodziny, która w końcu poznała jej plany.

- Dobrze. Nie polecę - zgodziła się Guest - ale tylko pod warunkiem, że mój Fokker mimo wszystko przemierzy Atlantyk i że na jego pokładzie znajdzie się kobieta. To musi być Amerykanka. Porozmawiam o tym z Putmanem.

Georges Palmer Putman był wydawcą. Przekonawszy Lindbergha, by opisał swoje przeżycia, przygotował także umowę z panią Guest, „pierwszą kobietą, która chce pokonać Atlantyk”. Kiedy poprosiła go, by znalazł jej zastępczynię, olśnił go pewien pomysł:

- Niedawno jadłem kolację u przyjaciół w towarzystwie młodej kobiety, która jest lotnikiem i żeńskim sobowtórem Lindbergha.

Wysoka i szczupła, z krótko obciętymi włosami i szaroniebieskimi oczyma, Amelia Earhart w dziwny sposób rzeczywiście była podobna do bohatera pierwszego samotnego lotu na trasie Nowy Jork-Paryż. Urodziła się w Kansas 24 lipca 1898 roku. Najpierw, w 1917 roku, pracowała ochotniczo jako pielęgniarka, a potem zaczęła studia pielęgnarskie w Nowym Jorku. Porzuciła je jednak i poświęciła się pracy w opiece społecznej. Podobnie jak Lindbergha, również Amelię fascynowało latanie. I tak samo jak on, ze zwykłego widza, przypadkowo, stała się uczestnikiem pokazów lotniczych. Miała dwadzieścia trzy lata, kiedy po raz pierwszy usiadła za sterami samolotu. Rok później, przekraczając wysokość 4600 metrów, ustanowiła swój pierwszy kobiecy rekord.

Amelia Earhart z entuzjazmem przyjęła propozycję przelotu nad Atlantykiem na pokładzie Fokkera pani Guest i podpisała, nie czytając, wszystkie umowy reklamowe, które George Putman jej przedłożył. Kiedy zrozumiała, że nie wchodzi w grę, by mogła pilotować samolot, i znajdzie się na nim tylko jako pasażerka, wpadła we wściekłość. Ale było już za późno, aby powiedzieć nie. Samolot pani Guest, pilotowany przez Stoltza, z mechanikiem o nazwisku Gordon i pasażerką Amelią

Earhart wystartował z Nowej Fundlandii, przeleciał nad Atlantykiem bez kłopotów i wylądował w Burry Port 18 czerwca 1928 roku.

- Leciałam jak jakiś worek kartofli - oświadczyła Amelia.

Cały świat jednak, nie zwracając uwagi na pilota, dostrzegał tylko jego pasażerkę. Radio, gazety i kino proponowały Amelii góry złota.

Najpierw trzeba było jednak wywiązać się z umowy z Putmanem. Zainstalowawszy się w mieszkaniu wydawcy, Amelia opisała „swój” lot w książce *Dwadzieścia godzin i czterdzieści minut*. Zadeedykowała ją pani Putman. Nie wiedziała jeszcze, że Putman właśnie szykował się do rozwodu i miał oświadczyć się właśnie jej.

Amelia zgodziła się na związek z Putmanem (niektórzy mówili potem, że było to jedynie białe małżeństwo) tylko pod pewnymi warunkami - miała dalej latać, a jej mąż miał jej w tym pomagać. W ten sposób George Palmer Putman stał się menedżerem własnej żony. Specjalne lekkie walizki, które zabierano do samolotu, nosiły etykiety „Amelia Earhart”. Wytwórnice papierosów wydrukowały winietki, przedstawiające kobietę-pilota - notorycznie niepalącą - z papierosem w ustach. Jej nazwiskiem zaczęto podpisywać też sportowe ubrania. Amelia chciała jednak pokazać, że nie jest tylko „wehikułem” reklamy. Wznosząc się na wysokość 6000 metrów, ustanowiła nowy rekord kobiecego lotnictwa. W końcu, 20 maja 1932 roku, udało jej się wystartować samotnie z Nowej Fundlandii do Europy na czerwonym jedno-płatowcu Lockheed Vega.

Na trasie czekały ją pioruny i błyskawice. Kiedy skrzydła samolotu zaczynały ciężać od lodu, Amelia zniżała lot, dotykając niemal spienionych fal. Najtrudniej było utrzymać samolot w równowadze. „Miałam wrażenie, że znajduję się w skrzyni, do której wlewają wodę i gdzie muszę walczyć ze słoniami”. Ponieważ dotąd bardzo rzadko latała w nocy, przstraszyły ją płomienie wydobywające się z rury wydechowej. O świcie przestały być jednak widoczne. „Wstający dzień tylko nasilił moje obawy. Z przyjemnością patrzyłam na różowiejący ocean, który powoli stawał się jasnoniebieski. Ale w nikłym świetle dnia serce zabiło mi mocniej, kiedy dostrzegłam na skrzydle wyciek benzyny, która, spływając po powierzchni, ściekała obok rury wydechowej. Wydobywających się z niej płomieni nie mogłam już dostrzec w świetle dnia, jednak wiedziałam, że tam są. Zastanawiałam się, jak to się skończy...”. A skończyło się w Irlandii. Paryż - prawdziwy cel

podróży - znajdował się z powodu braku benzyny poza zasięgiem Lockheeda.

„Nagle zobaczyłam łąkę, na której pały się krowy. Zaczęłam krążyć nad nią wzdłuż, w szereg i w poprzek. Krowy zaczęły uciekać z jednego końca na drugi. Mój Boże, powiedziałam sama do siebie, jedna z nich złamie sobie nogę i kiedy wyląduję, farmer chwyci za strzelbę!”

W końcu samolot wylądował, krowy przestały biegać jak oszalałe, a farmer ograniczył się do lakonicznego pytania:

- Skąd pani przyjechała?
- Z Ameryki.

Mężczyzna wzruszył tylko ramionami i odszedł. Inni okazali się bardziej ciekawi, a jakieś dwie stare panny, chociaż oburzone ubiorem cudzoziemki, która nosiła spodnie do konnej jazdy, zaproponowały jej gościnę i tradycyjną *nice cup of tea*.

Telegram, który Amelii udało się wysłać tego dnia do „New York Timesa”, sponsora lotu, dopiero następnego dnia wywarł pożądany skutek. Pole dla krów zostało zamienione w lotnisko, na którym specjaliści wysłannicy wszystkich brytyjskich gazet lądowali specjalnymi samolotami. Ale to był dopiero początek. Paryż zapraszał nową gwiazdę z bankietu na bankiet, dom mody Lanvina ofiarował jej najpiękniejszą ze swoich wieczorowych sukni, uczcił ją także Senat. Jedynym, czego zabrakło Amelii, to konsekracja na stronach *Wielkiej encyklopedii Larousse’a*, podobnie jak zabrakło jej Alcockowi i Brownowi.

W Waszyngtonie prezydent Hoover podjął Amelię Earhart obiadem w Białym Domu. Po raz pierwszy w historii Stanów Zjednoczonych znakomity Flying Cross, Krzyż Lotnictwa, ozdobił pierś kobiecą.

Amelia myślała już wtedy jednak o innym oceanie, gdzie ślad po niej zaginął...

- Moja praca to wożenie poczty. Jestem pocztowcem. Przelot nad Atlantykiem nie powinien być dłużej tylko sportowym wyczynem. Lot trzeba wykorzystać do przewozu poczty - stwierdził Jean Mermoz, słynny w Brazylii lotnik francuski.

Najpierw zdobył chwałę jako pilot wojenny, a potem na samolotach z zakładów Latecoere otworzył razem z Guillaumetem linię Rio de Ja-neiro-Santiago, pokonując niebezpieczne łańcuchy Andów. Kiedy spadł w górach na skutek awarii, uszedł z życiem tylko dzięki swej nadludzkiej

odwadze. W końcu otrzymał zadanie zorganizowania połączeń poczty lotniczej w Ameryce Południowej. Jak wielu innych, Mermoz marzył o locie Paryż-Nowy Jork, ale nigdy nie udało mu się zdobyć odpowiedniego samolotu. Pozostawała mu więc poczta.

- Powinniśmy zapewnić regularne cotygodniowe połączenie pocztowe Senegal-Brazylia.

12 maja 1930 roku Mermoz wystartował z Saint Louis w Senegalu na pokładzie wodnosamolotu Late 28 „Comte de La Vaulx”. Na pokładzie znajdował się również nawigator Dabry i radiowiec Gimie. Po drodze maszyna natrafiła na burzę i strefę gęstej mgły. Czarne jak skała czoło masy chmur, poprzecinanej błyskawicami, wznosiło się na wysokość 5000 metrów.

- Hydroplan nie wzniesie się nigdy na taką wysokość. Musimy przelecieć pod tą przeszkodą - ocenił Mermoz.

Pokonanie strefy gęstej mgły tuż ponad falami i w ciemnościach, przerywanych tylko błyskawicami, w strumieniach wody, było wyczynem tak żeglarskim, jak i lotniczym. Piloci wsłuchiwali się z niepokojem w charczenie silnika, chwilami na wpeł zalanego wodą. Ocean to była masa atramentowej czerni.

Mermozowi udało się w końcu wydostać z mgły. Ponad srebrzystą przestrzenią wody samolot zalało jasne światło księżyca. Na pokonanie 3173 kilometrów potrzeba było 21 godzin. W ten sposób rekord szybkości wodnopłatu w linii prostej został pobity. Worki z pocztą przebyły południowy Atlantyk.

- Poczta powinna kursować przez ocean w obie strony.

Mermoz objął stery Late 28 mniej niż miesiąc później, udając się w podróż powrotną. Wodnosamolot, startując na rzece Potengi pod wiatr ze znacznym opóźnieniem, nie chciał oderwać się od powierzchni wody. Tego dnia próbowano wystartować szesnaście razy, następnego dnia - dwanaście. Mermoz wyrzucił balast i przeprowadził maszynę tam, gdzie mógłby startować z wiatrem, 50 kilometrów od Natalu. Ponieważ jednak zmienił się wiatr, maszyna znów była źle ustawiona. Po pięćdziesięciu dwóch próbach Mermozowi w końcu udało się poderwać hydroplan do lotu.

- Poczta musi dotrzeć do miejsca przeznaczenia.

Południowy Atlantyk był niespokojny, w powierzchnię wody uderzały wielkie krople deszczu, ale nie można było tego nawet porównać do burzy i gęstej mgły podczas poprzedniej podróży. Droga radiową

utrzymywano kontakt z mijanymi na kursie statkami. W połowie drogi na przednią szybę zaczęły kapać tłuste krople.

- To olej.

Wyciekał olej. O 500 kilometrów od Dakaru wskaźnik oleju pokazywał zero, a silnik grzał się do szaleństwa. Mermoz musiał посадzić „Comte de la Vaulx” na wodzie obok napotkanego po drodze statku „Phocéé”. Z powodu stanu morza przeładunek na jednostkę ratowniczą był długi i niebezpieczny. Zalany ogromnymi falami wodnosamolot zatonął.

Poczta została dostarczona na miejsce przeznaczenia, ale nie mogło być mowy o tym, by przy każdej podróży ryzykować utratą maszyny.

- Doświadczenie uczy, że wodnosamolot przy silnie wzburzonym morzu jest tak samo narażony na ryzyko jak normalny samolot. A po nieważ samolot, przy tym samym obciążeniu, łatwiej startuje od hydroplanu, powinniśmy używać właśnie samolotów!

W 1933 roku „Arc-en-ciel” (Tęcza), trzysilnikowy samolot zbudowany z drewna przez trzydziestoletniego inżyniera o nazwisku René Couzinet, został przydzielony do służby pocztowej, konkurując z hydroplanem „Croix du Sud”. W 1934 i 1935 roku obie maszyny zrealizowały 47 przelotów. Południowy Atlantyk został nie tylko zwyciężony, ale i skomercjalizowany.

Mermoz, mianowany inspektorem generalnym Air France, nie mógł się oprzeć i od czasu do czasu znów siadał za sterem jednego ze swoich samolotów pocztowych. 7 grudnia 1936 roku pilotował „Croix du Sud” do Brazylii. Wtedy już wszystkie loty były rejsami liniowymi. W połowie drogi wodnosamolot wysłał krótką wiadomość „Odcinamy dopływ paliwa do prawego tylnego silnika”. Potem nic więcej. Nigdy nie otrzymano już żadnej wiadomości. Samoloty i statki na próżno prowadziły poszukiwania na Atlantyku. Po raz pierwszy i ostatni poczta nie dotarła na miejsce przeznaczenia.

W 1928 roku w Wellingtonie w Nowej Zelandii drobna dziewiętnastoletnia dziewczyna ćwiczyła na pianinie w salonie rodzinnego domu. Nagle wstała i zamknęła klapę klawiatury.

- Nie robię żadnych postępów - powiedziała do ojca. - Nigdy niczego nie osiągnę, jeżeli nie będę brała lekcji w Londynie. Tylko tam są naprawdę dobrzy profesorowie.

Pan Batten był bogaty, a córka całkowicie go sobie podporządkowała. Chciał jednak, by została wielką artystką. Pomimo smutku, jakim nappełniała go perspektywa wyjazdu Jean, zgodził się na to. Przez trzy lata wysyłał do Londynu pieniądze na opłacenie nauczycieli. Jean nigdy jednak nie widziała żadnego z nich. Fascynowało ją latanie. Otrzymywane od ojca pieniądze służyły na opłacenie lekcji pilotażu. Jean kupiła też mały turystyczny samolot.

- Wróćę do domu tylko samolotem - zapewniała swoich przyjaciół. - Przelot kobiety na trasie Anglia-Nowa Zelandia narobiłby sporo hałasu, prawda? Nie mam jednak na to dość pieniędzy. Szukam mecenasa.

W 1934 roku Jean spotkała lorda Wakefielda, którego oczarowała podobnie, jak wcześniej podporządkowała sobie ojca. Zgodził się sfinansować jej podróż. Jean Batten wyruszyła z Anglii w maju i dotarła do miasteczka Port Darwin w północnej Australii po 14 dniach i 22 godzinach. Gazety australijskie zrobiły z niej gwiazdę: „Nasza śliczna Jean samotnie ponad lądem i morzem”. Jean wróciła do Anglii i kupiła sobie Mouette Percival o mocy 220 koni mechanicznych.

- Przeleczę południowy Atlantyk bez lądowania.

Miała wtedy dwadzieścia pięć lat. Rozważnie przygotowywała swoją podróż przez wiele miesięcy. Wyleciała z Londynu 11 listopada 1935 roku o szóstej rano. Przeleciała nad Francją oraz Hiszpanią i wylądowała w Casablance. Tu, zanim poleciała dalej, pozwoliła sobie na kilka godzin snu. Wieczorem 2 września była w Saint Louis w Senegalu. „Napotkałam okropną pogodę, ale francuscy żołnierze byli wobec mnie bardzo uprzejmi”. Otoczona przez nich szczupłą, młoda dziewczyna-lotnik wyglądała na młodszą niż była. „Można by powiedzieć, że to niemal dziecko”.

- Trzeba się pospieszyć, wyruszam za dwie godziny.

- Teraz? W środku nocy? To szaleństwo!

- Wcale nie. Zmieńcie mi tylko świece oraz olej i ruszam w drogę.

Dopięła swego nie bez kłopotów. Mały samolot z trudem oderwał się od pełnego kałuż pasa startowego. Widać było jeszcze, jak niemalże z wahaniem krąży ponad drzewami. Po chwili odleciała jednak w kierunku morza.

„Wywarło to na mnie okropne wrażenie. Zawsze myślałam, że wy-

startując podczas pięknie rozgwieżdżonej nocy. Myślałam także, że Krzyż Południa ma formę krzyża". Noc nie miała jednak w sobie nic wspa- niałego. Ani jednej gwiazdy. Około pół mili morskiej od brzegu samolot wleciał w deszcz. Ulewa nasiliła się jeszcze, kiedy maszyna zbliżyła się do strefy gęstej mgły. Równocześnie rozpełtała się burza magnetyczna, która sprawiła, że kompas samolotu oszalał. Po pierwszej nawałnicy nastąpiła godzina spokoju, a potem znów burza. Jean utrzymywała sa- molot w wirze oszalałych żywiołów tylko z pomocą swoich drobnych dłoni i szczupłych ramion, ale przede wszystkim dzięki swojej nie- zwyciężonej sile woli. Trzyście godzin i piętnaście minut po starcie wylądowała w Natalu. Zanim nadbiegli pracujący na pasie startowym robotnicy, ona już zeskoczyła na ziemię. Usłyszeli, jak śpiewa, klepiąc siedzenie pilota w swoim samolocie.

- Mój dobry mały konik! Mój mały konik!

Pierwsza kobieta, która przeleciała samotnie nad południowym At- lantykiem, pobiła wszystkie męskie rekordy, w tym także rekord star- szego od niej zaledwie o dwa lata Jima Mollisona. 30 grudnia 1939 roku Francuzka Maryse Bastie, także lecąc samotnie, ustanowiła nowy rekord podróży - 12 godzin i 5 minut. Prezesi międzynarodowych aeroklubów schowali wówczas chronometry i przestali śledzić wyniki uzyskiwane przez lotników nad północnym i południowym Atlantykiem. Odtąd nie mówi się już o wyczynach, ale o połączeniach lotniczych. Dzisiaj At- lantyk, ten najbardziej eksploatowany ocean świata, po którym podró- żowało najwięcej żeglarzy i odkrywców, jest także najczęściej poko- nywany drogą powietrzną.

8

Ofiary oceanu

Katastrofy na morzu zbierają zaskakująco obfite żniwo. Jeszcze nie- dawno każdego roku ginęło blisko 30 000 rozbitków, którzy znaleźli miejsce w szalupach ratunkowych. Te liczby, uważane za prawdopo- dobne w latach sześćdziesiątych XX wieku, nie uwzględniają ofiar na pokładzie tonących statków. Wydaje się, że nie sporządzono statystyki ofiar dla każdego z oceanów z osobna, z pewnością jednak Atlantyck,

gdzie ruch jest największy, zajmuje w takiej klasyfikacji bardzo wysokie, jeśli nie pierwsze miejsce.

Najstarsza katastrofa, o której wspominają kroniki marynarki francuskiej, to zatonięcie statku „Blanche Nef w 1119 roku. Nikt nie przeżył. Jest oczywiste, że do katastrof najczęściej dochodzi podczas wojen. Opisanie ich lub choćby tylko wyliczenie - to zadanie niewykonalne, również dlatego, że wiele katastrof morskich pozostało na zawsze tajemnicą. Z drugiej jednak strony Czytelnicy tej książki wiedzą już, że naszym pragnieniem jest przede wszystkim pokazanie człowieka mierzącego się na morzu ze swoim losem.

Dopiero poczynając od XVIII wieku, dysponujemy wystarczająco szczegółowymi relacjami rozbitków, by można było na ich podstawie zrekonstruować przebieg katastrof. W większości opisy te są niezwykle tragiczne. Wspólnym mianownikiem przytoczonych tu dla przykładu dramatycznych wydarzeń są strach, głód, pragnienie oraz nadzieja lub jej całkowita utrata.

Kapitan Philip Antin opisał szczegółowo tragedię 80-tonowego słupa „Betsy”, żaglowca z jednym masztem i jednym fokiem, którego dowództwo objął na Barbadosie, brytyjskiej posiadłości na Antylach. „Betsy” podniosła kotwicę 1 sierpnia 1756 roku, kierując się do Gujany Holenderskiej. Była bardzo obciążona, ponieważ przewoziła konie oraz w sumie 13 marynarzy i pasażerów.

W nocy 4 sierpnia podniósł się lekki wiatr. Jak to się często zdarza w tych okolicach, jego siła zaczęła szybko rosnać. Mały, nadmiernie obciążony żaglowiec przechylał się z boku na bok na wzburzonych falach. Dziewięć osób zginęło, ponieważ znajdowały się w hamakach, kiedy „Betsy” przewróciła się stępką do góry. Tonący statek zabrał pod wodę również szalupę. Tylko kapitan Antin, pierwszy oficer Williams i dwóch marynarzy, którym udało się kurczowo utrzymać wraku, przeżyli katastrofę. Konie próbowały pływać, ale fale z ogromną siłą roztrzaskiwały je o podwodne skały. Zwierzęta kończyły żywot z żalobnym rzeniem. Zręczniejszy od nich pies kapitana usiłował utrzymać się na powierzchni wody, przebierając łapami.

Kiedy zrobiło się jaśniej, rozbitkowie dostrzegli pływającą kilem do góry szalupę, która musiała odczepić się od tonącego statku. Udało im się ją odwrócić i wdrapać do środka. W szalupie znalazł się także pies. Złamany kawałek drzewca, który udało się wyłowić, posłużył roz-

bitkom za wiosło. Marynarz John Cummings odłupał nożem od burty kilka desek i ociosując je z grubsza, zmajstrował maszt i reję. Ze spodni i koszul zrobił mały prowizoryczny żagiel, zawsze lepszy niż nic.

Niedaleko przepływa jakaś skrzynka. Marynarze wiedzą, że zawiera żywność i butelki lemoniady, ale nie są w stanie jej dosięgnąć. Dnieje. Skrzynka oddala się coraz bardziej. Pierwsze promienie słońca przeslizgują się po złotych, tańczących na falach główkach cebuli. Rozbitkom udaje się zebrać trzynaście takich główek. Znajdują się w odległości co najmniej pięćdziesięciu mil od brzegu.

Drugiego dnia prawie cała cebula zostaje zjedzona, ale rozbitkowie nie mają czym ugasić pragnienia. Na skórze zaczerwienionej od palącego słońca pojawiły się bąble. Trzeciego dnia pragnienie staje się nie do zniesienia.

- Poderżnijmy psu gardło - zaproponował Cummings.

Wzrok biednego zwierzęcia był do końca pełen ufności. Czterej mężczyźni wypili krew, nie czując wyrzutów sumienia. Czwartego dnia znów zerwał się wiatr i o mało nie przewrócił łodzi.

- Słup! Tam płynie jakiś słup!

Żaglowiec już wkrótce znalazł się tak blisko, że Antin mógł go rozpoznać. Płynął z Barbadosu. Jego dowódcą był jeden z jego przyjaciół, kapitan Southey. Cummings i drugi marynarz, Simpson, w sylwetkach uwijających się na pokładzie także rozpoznali swych dawnych towarzyszy. Rozbitkowie w łodzi z radością i nadzieją zaczęli krzyczeć i wymachiwać rękami. Ale pośród lśniących w promieniach słońca fal łódki ze słupa nie widać. Słup zaczął się oddalać.

- Niebo nas ukarało - stwierdził Cummings.

Przypomniało mu się spojrzenie psa - wierne, a potem błagalne. Odwrócił się tyłem do swoich towarzyszy, żując skórę biednego zwierzęcia, doprawioną krążkami cebuli.

Następnego dnia trzeba było wyrzucić do morza nadgniłe resztki pożywienia. Williams zaproponował wtedy:

- Odetnijcie kawałek mięsa z moich pośladków. Ja od tego nie umrę, a wszyscy zdołamy przeżyć.

Cummings nie miał sił, by odrzucić tę makabryczną ofiarę. Simpson tylko potrząsnął głową, a kapitan wzdrygnął się z oburzeniem. Zbierało się na deszcz i nadchodziła noc. Rozbitkowie w otwarte usta łapali pierwsze od chwili katastrofy krople słodkiej wody. Starali się nazbierać

jej więcej, wyzymając prowizoryczny żagiel, ale woda z przesączonego solą płótna wydawała się jeszcze bardziej słona niż woda morska. Aby wreszcie ugasić pragnienie, dwaj marynarze zaczęli pić wodę z morza. Najpierw zaczęli pić tylko trochę, po chwili jednak zaczęli pić ją zachłannie. Przez dwa dni byli w delirium i w końcu umarli. Gdyby wytrzymali zaledwie kilka godzin dłużej, być może przeżyliby dzięki sile, jaką daje nadzieja. Widać już było brzeg!

Kapitan Antin i pierwszy oficer Williams zebrali resztki sił do wykonania ostatniego manewru. Po dziewięciu dniach na pełnym morzu dopłynęli do wyspy Tobago. Tam przyszedł im z pomocą rodowici mieszkańcy Karaibów. Kapitan Antin mógł wrócić do ojczyzny dopiero po kilku tygodniach leczenia. W Anglii spisał historię katastrofy, zauważając na koniec: „Teraz już mogę wreszcie robić, co chcę, lecz nadal jestem nadzwyczaj słaby, a i żołądek mam wielce delikatny...”.

17 czerwca 1816 roku Jean-Hugues Duroy de Chaumareyx patrzył na życie optymistycznie. Właśnie skończył pięćdziesiąt lat i otrzymał stanowisko kapitana jednej z najlepszych fregat w całej flocie francuskiej. To sprawiedliwa rekompensata, myślał, za dwudziestopięcioletnią wierną służbę królowi. W 1791 roku Chaumareyx uzyskał stopień kapitana i wyemigrował. Uczestniczył w desancie na bretoński półwysep Quiberon, został wzięty do niewoli i udało mu się zbiec. Król Ludwik XVIII skierował go w końcu z powrotem na morze i wyróżnił stopniem kapitana fregaty.

Jego pierwsza misja miała polegać na przewiezieniu do zwróconego Francji Senegalu gubernatora Schmaltza i korpusu ekspedycyjnego, dowodzonego przez Poinsona. Podczas tej podróży fregacie miały towarzyszyć trzy inne statki: korweta „Echo”, galar „Loire” i bryg „Argus”.

Niepokój kapitana de Chaumareyx wzbudzał jednak skład korpusu ekspedycyjnego.

- To tylko zbiorowisko obcych, czarnych i Francuzów, którzy złamali prawo, krótko mówiąc, szubieniczników.

Nie przeszło mu nawet przez głowę, że dwadzieścia pięć lat nieobecności na morzu mogło mieć wpływ na jego umiejętności nawigacji. Morze było spokojne, wiatr sprzyjał. Fregata „Meduse” podniosła kotwicę na wyspie Aix z 400 pasażerami płci obojga na pokładzie. Płynęła na czele konwoju, oddalając się coraz bardziej od towarzyszących jej

wolniejszych statków. Straciła je z oczu za hiszpańskim cyplem Fini-sterre. Nagle rozległ się okrzyk: „Człowiek za burtą”. Do morza wypadł jeden z chłopców okrętowych. Trzeba było zawrócić. Poszukiwania nie przyniosły jednak rezultatu. Tymczasem na horyzoncie pokazały się żagle doganiającej fregatę korwety „Echo”. Oba statki płynęły teraz razem. Minęły cypel Blanc. Według obliczeń wieloznaczna Arguin była już blisko i Chaumareyx kazał sondować. Dowódca korwety „Echo”, która trzymała się z tyłu za lewą burtą fregaty, sygnalizował, by zmienić kierunek na zachód, ale „Meduse” uparcie kierowała się na południe. Wraz z nadejściem nocy „Echo” zniknął z pola widzenia.

Na „Meduse” sondowano głębokość co dwie godziny. 2 lipca niebo było czyste. Panował jak zwykle tropikalny upał. Nieco przed godziną 15.00 oficer wachtowy Naudet podał wynik ostatniego sondowania: „Osiemnaście sążni!”. Chaumareyx kazał ustawić się dziobem do wiatru i zwinąć żagle. Zanim zdołano wykonać manewr, fregata osiadła na mieliźnie.

Morze było dość niespokojne. Aby statek nie nabral niebezpiecznego przechyłu, Chaumareyx dał rozkaz podparcia „Meduse” dwoma potężnymi drzewcami. Potem wezwał bosmana:

- Każcie wyrzucić za burtę wszystko, co niepotrzebne. Również działa.

Na statku było czternaście dział, które rzeczywiście na nic nie były potrzebne, ale nie można było ich wyrzucić za burtę bez niszczenia kadłuba. Trzeba było pogodzić się z faktem, że fregaty nie da się sprowadzić na głęboką wodę. W takiej sytuacji jedynym rozwiązaniem była ewakuacja.

Na 400 osób, w tym kobiety i dzieci, przypadało tylko sześć łodzi, między innymi dwie lekkie szalupy.

- Trzeba zbudować tratwę.

Człowiekiem, który to powiedział, był jeden z pasażerów - gubernator Senegalu, Schmaltz. Na „Meduse” zdarzyła się bowiem rzecz zdumiewająca: abdykował kapitan. Być może był to jedyny tego rodzaju wypadek w całej historii marynarki francuskiej. Chaumareyx nie chce już dowodzić, odmawia wzięcia na siebie jakiegokolwiek odpowiedzialności. Tak więc to gubernator Senegalu rysuje projekt tratwy i to on nadzoruje jej pospieszną konstrukcję z masztów, rei i olinowania fregaty, krótko mówiąc, z materiałów dostępnych na statku.

Mężczyźni są gotowi uznać go za nowego dowódcę. Niestety, kiedy budowa tratwy jest już ukończona, Schmaltz nie chce zająć na niej miejsca. Razem z rodziną i służbą wsiada do największej szalupy. W dwóch innych zajmują szybko miejsca pozostali urzędnicy wraz ze służbą, Poinson, Chaumareyx i kilku podoficerów. Kobiety i dzieci stłoczono w lekkich szalupach. Tratwa, mająca 20 metrów długości i 7 metrów szerokości, jest już na wodzie. Kiedy żołnierze zdają sobie sprawę, że muszą zadowolić się takim właśnie środkiem transportu, zaczynają gwałtownie protestować i wyciągają broń.

- Zrozumcie - woła do nich gubernator Schmaltz - szalupy i łodzie pociągną tratwę! Na tej tratwie będzie wam bardzo wygodnie i bez piecznie.

Po z górą dwóch godzinach manewrowania, dyskusji, kłótni, przekleństw i gróźb, a nawet oddawania strzałów, które jednak nie zrobiły krzywdy nikomu, konwój, złożony z powiązanych ze sobą linami łodzi i tratwy w jednym szeregu, ruszył w drogę. Tratwa posuwała się naprzód zanurzona prawie na metr. Nikt nie pomyślał, by zbudować ją na beczkach, które utrzymywałyby całą konstrukcję na powierzchni wody. Siedemnastu ludzi, widząc sytuację, wołało pozostać na pokładzie „Meduse”.

Rano 5 lipca morze uspokoiło się zupełnie. Ale bez wiatru konwój posuwał się bardzo powoli. Pomiędzy pierwszą szalupą, w której znajdował się gubernator, a drugą, gdzie był Chaumareyx, odbyły się konsultacje. Zdecydowano, że najlepszym sposobem, by wyjść cało z opresji, jest zastosować zasadę: „Każdy za siebie i Pan Bóg za wszystkich”. Pasażerowie pierwszych dwóch łodzi odcięli liny, które łączyły ich z resztą konwoju. Wtedy owa „reszta”, pozbawiona żagli, przestała w ogóle posuwać się naprzód.

- Gdybyśmy nie musieli ciągnąć za sobą tej tratwy...

W końcu odcięto również liny łączące pozostałe łodzie i szalupy z tratwą, którą pozostawiono w ten sposób na łasce Opatrzności. Dwie pierwsze łodzie dotarły do brzegu w Saint Louis w Senegalu 8 lipca. Pozostałe łodzie i szalupy kilka dni później osiadły w niezamieszkaną część wybrzeża. Ich pasażerowie, by dostać się do Saint Louis, musieli przejść kawał drogi, odpierać ataki Maurów oraz żywić się jajami zółwi, a niekiedy także małżami. Kiedy dotarli do celu, okazało się, że podczas drogi z wycieńczenia zmarło pięciu mężczyzn i jedna kobieta.

Na tratwie stłoczyło się 147 osób. Wśród nich była jedna kobieta, dawniej markietanka Wielkiej Armii, a teraz żona jednego z żołnierzy korpusu ekspedycyjnego, zdecydowana podzielić los męża. Zdesperowanym żołnierzom towarzyszyło trzydziestu marynarzy i kilku oficerów - „ochotników”, którzy odmówili zejścia do łodzi, uważając, że ich obowiązkiem jest pozostać z mającymi najmniej szczęścia pasażerami. Znalazł się wśród nich kadet marynarki Coudein, który chociaż został poważnie ranny w nogę, kiedy statek osiadł na mieliźnie, odmówił zajęcia miejsca w szalupie dowódcy. Aby mógł znaleźć się powyżej poziomu wody, umieszczono go na beczce, skąd dowodził tratwą. Trzymało się go dwóch cywilów - inżynier geograf Correard i uczeń okrętowego chirurga Savigny.

Kiedy minęło zdumienie oraz zdołano opanować złość i gorycz, zabrano się za inwentaryzację zapasów: dwie beczki wody, pięć baryłek wina i skrzynka nasiąkniętych wodą morską biszkoptów - to było wszystko, co znajdowało się na tratwie. Nie było ani mapy, ani kotwicy, ani kompasu, chociaż była o nich mowa podczas budowania tratwy. Papka z biszkoptów została zjedzona pierwszego dnia. Zostało już tylko wino i woda.

Correard i Savigny w zredagowanej wspólnie relacji tak oto opisali, co wydarzyło się na tratwie: „W nocy pogoda znacznie się pogorszyła. Wysokie fale wzbierały i uderzały w nas często bardzo gwałtownie. Obrzydliwa sytuacja! Czegoś podobnego nie można sobie nawet wyobrazić! Około siódmej rano morze trochę się uspokoiło. Wtedy naszym oczom ukazało się jednak straszliwe widowisko! Dziesięciu czy dwunastu nieszczęśliwych, których dolne kończyny ugrzęzły w szczelinach tratwy, straciło życie, nie mogąc uwolnić się z pułapki. Paru innych zagarnęło morze...”.

Jednak zanurzenie lżejszej o dwudziestu pasażerów tratwy wcale nie było mniejsze. Pasażerowie stłoczyli się pośrodku, gdzie nie zalewała ich woda. Skutek był taki, że silniejsi zgniatali słabszych. Po wyrzuceniu do morza ciał ofiar ci, którzy przeżyli, uważnie wpatrywali się w linię horyzontu, mając nadzieję, że „Echo”, „Argus” i „Loire” przypląną im w końcu z pomocą.

„Poprzednia noc była straszna, ale następna była jeszcze gorsza. Co chwila zalewały nas wysokie jak góry fale, które załamywały się z wściekłością nad naszymi głowami. Żołnierze i marynarze nie mieli wątpli-

wości, że nadeszła ich ostatnia godzina. Postanowili więc osłodzić sobie ostatnie chwile, pijąc aż do utraty przytomności. Wino szybko spotęgowało zamęt w głowach, powstały już wcześniej skutek niebezpieczeństwa i braku pożywienia. Niektórzy zaczęli okazywać chęć pozbycia się swoich dowódców. Podejmowali także próby zniszczenia tratwy, starając się przeciąć liny, które łączyły ze sobą poszczególne jej części. Jeden, siedząc na brzegu tratwy, siekierą do abordażu zaczął rąbać sznury".

Reakcja była natychmiastowa. Kilku marynarzy opowiedziało się po stronie oficerów i cywilów. Obezwładnili sabotażystę, który okazał się Azjata, ale wywołało to tylko większe jeszcze zamieszanie. Na huśtającej się wśród fal tratwie rozgorzała walka na szable, noże, a nawet na zęby, bo broń palną skonfiskowano żołnierzom, gdy wchodzili na statek. Nagle, pośród jęków rannych, rozległ się kobiecy krzyk: „Na pomoc! Topię się!". To była markietanka, którą zbuntowani żołnierze zepchnęli do morza. Inżynier Corréard rzucił się wtedy do wody na ratunek. Do wody wpadł też podporucznik Lozach. Również jego wyratowano. Potem taka sama nieprzyjemna przygoda spotkała kadeta Coudeina, którego także wciągnięto z powrotem na tratwę. „Nie byliśmy w stanie pojąć, w jaki sposób garstka ludzi mogła stawić opór tak znacznej liczbie pozabawionych rozumu mężczyzn. Z pewnością, przeciwko tym furciatom nie było nas więcej niż dwudziestu!".

Kiedy wstał dzień, doliczono się 65 zmarłych i zaginionych. „Stanęliśmy wówczas w obliczu nowego nieszczęścia. Podczas nocnego zamieszania buntownicy zepchnęli do morza dwie baryłki wina i jedyne dwie beczki ze słodką wodą. Dwie baryłki wina wypito już poprzedniego dnia. Została nam więc na sześćdziesięciu kilku ludzi tylko jedna baryłka wina".

Wszystkich na tratwie dręczył głód. Z żołnierskich bagnetów zrobiono haczyki, ale ryby nie brały. Mijały godziny. Na horyzoncie nadal nie było widać żadnego łądu czy żagla.

Kilka ciał tych, którzy oddali ducha podczas tragicznej nocy, tkwiło jeszcze pomiędzy drzewcami tratwy. Ci, którzy przeżyli, nie zdołali się powstrzymać - zwłoki zostały pokrojone na części i zjedzone. „Wielu, w tym prawie wszyscy oficerowie, nie chciało tknąć takiego pożywienia. Widząc jednak, jak wzrosły siły tych, którzy zaspokoili głód ludzkim mięsem, zdecydowano się wysuszyć je, by stało się nieco bardziej znośne w smaku. Ci, którzy uparcie nadal powstrzymywali się od jedzenia, dostali więcej wina".

Również następny dzień przyniósł rozczarowanie. Kolejna noc była jednak spokojniejsza niż poprzednia. Rozlegające się w ciemnościach okrzyki były jedynie skutkiem głodu, pragnienia i koszmarów. Ludzie spali stłoczeni, stojąc po kolana w wodzie. Czwartego ranka na tratwie doliczono się ponad 50 żywych. Dwanaście osób zmarło - jeżeli tak można powiedzieć - śmiercią naturalną. Wyrzucono do morza jedenaście ciał, zachowując dwunastą ofiarę, by zaspokoić głód.

Tratwa napotkała ławicę latających ryb. Były bardzo małe, ale smaczne. Następnej nocy morze nie było wzburzone, lecz na tratwie nie było spokoju. Żołnierze hiszpańscy i włoscy, a także czarni, niezadowoleni z przypadającej na nich racji wina, znów się zbuntowali. W ciemnościach ponownie podrzynano sobie gardła. Jeszcze raz mar-kietanka została wrzucona do morza i jeszcze raz wciągnięto ją z powrotem na tratwę. „Dzień w końcu po raz piąty rozjaśnił ciemności. Została nas już tylko trzydziestka. Woda morską złuszczyła już nam prawie całkowicie skórę na nogach. Wszyscy byliśmy potłuczeni. Rany, drażnione słoną wodą, przy każdym ruchu zmuszały nas do wydawania okrzyków bólu. Wina mieliśmy już tylko na cztery dni. Obliczyliśmy, że gdyby łodzie nie dopłynęły do portu w Saint Louis, ludziom trzeba było przynajmniej trzech albo czterech dni, by tam dotrzeć. Potem trzeba było czasu, by wysłać statki, a i one musiały mieć czas na to, by nas odnaleźć...”.

Chociaż wydaje się to nie do uwierzenia, nikt ich jednak nie szukał. Kiedy „Argus”, wysłany po wrak „Meduse”, napotkał przypadkiem na swojej drodze nędzną tratwę, znajdowało się na niej już tylko piętnastu umierających. Było to 27 lipca 1816 roku.

Savigny, uczeń okrętowego chirurga, był pierwszym uratowanym pasażerem tratwy, który dotarł do Paryża. Po przybyciu przedłożył ministrowi Dubouchage'owi relację z wydarzeń. Następnego dnia „Journal des debats” opublikował kilka fragmentów tego raportu, który opisywał historię katastrofy i gehennę rozbitków na tratwie. Szóstego dnia, aby pozwolić dalszym piętnastu przeżyć, wrzucono do morza dwunastu umierających. W ten sposób zginęła dwukrotnie ocalona wcześniej kobieta. Opinia publiczna była oburzona, a opozycja wystąpiła przeciwko kapitanowi, oskarżając go o śmierć 159 osób, zmarło bowiem jeszcze sześciu z ocalonych piętnastu pasażerów tratwy, a z siedemnastu ludzi, którzy zostali na „Meduse”, uratowano tylko trzech. Podobnie zdu-

miewające jest to, że Savigny'ego wydano z marynarki francuskiej za brak dyskrecji.

Inżynier Correard spisał po powrocie i opublikował własnym nakładem relację z podróży „Meduse”. Pomagał mu w tym niemający już nic do stracenia Savigny. Correard został wtrącony do więzienia, a broszurę wycofano z obiegu. Została ona jednak powtórnie wydana w Anglii i wtedy rozeszła się po całej Europie. Skandal był już zbyt głośny, by można go było zatuszować.

Duroy de Chaumareyx, postawiony w końcu przed sądem wojennym, oświadczył, że nie jest niczemu winien. Opinia publiczna domagała się dla niego wyroku śmierci, jednak tylko go zdegradowano i skazano na trzy lata więzienia. Kiedy wyszedł na wolność, doradzono mu, by spędził resztę życia w swoich posiadłościach w departamencie Haute-Vienne. Rząd zaproponował mu równocześnie posadę poborcy w miejscowości Bellac. Kiedy jednak tylko się tam pojawił, ludzie zaczęli go lżyć i wyzywać. Żył jeszcze długie lata zamknięty w swoim zamku w Lachenaud. Śmierć zabrała go dopiero w 1841 roku. Niewiele wcześniej dowiedział się, że jego jedyny syn, nie mogąc dłużej znieść ojcowskiej hańby, popełnił samobójstwo. Inżynier Correard, zapominając o doznanej krzywdzie, napisał w uroczystym pożegnaniu, że: „Zmarł, okupiwszy z naddatkiem przez te dwadzieścia pięć lat życia słusznie należną mu karę”.

Wiele ofiar przyniosły również inne morskie tragedie. Ci, którzy je przeżyli, opowiadali o jeszcze bardziej dramatycznych przygodach. Katastrofa „Meduse” jest jednak lepiej znana niż inne, ponieważ pamięć o niej utrwalił wybitny malarz Gericault. Pracując według wskazówek Savigny'ego i Correarda, wykonał on wiele szkiców obrazu, który zatytułował *Tratwa Meduse*, a który dziś oglądać można w muzeum w Luwrze. Są na nim przedstawieni dwaj ocaleni rozbitkowie, zaś pewien młody kolega malarza, Eugene Delacroix, pozował do postaci umierającego na pierwszym planie młodzieńca.

Dziesięć lat po katastrofie fregaty „Meduse”, 7 marca 1826 roku, bryg królewskiej marynarki brytyjskiej „Blonde” płynął pod pełnymi żaglami w kierunku Kanady. Wiatr mu sprzyjał od chwili podniesienia kotwicy w Angli. Kapitan statku był kuzynem poety George'a Byrona, zmarłego dwa lata wcześniej, i odziedziczył po nim tytuł szlachecki. Stąd też i on również nazywał się lord Byron.

Rano, przy dobrym wietrze i spokojnym morzu, oficer wachtowy zameldował lordowi Byronowi, że na horyzoncie widać nieruchomy statek ze zwiniętymi żaglami. Lord Byron wydał rozkaz, by skierować się w tamtą stronę. Po chwili dostrzeżono wgniecenie na rufie statku. Na pierwszy rzut oka wydawało się, że na pokładzie nie ma żadnych oznak życia. Nagle jednak pojawiło się kilka machających chustkami i fragmentami odzienia postaci. Nie mogło być żadnych wątpliwości - ci ludzie wzywali pomocy. Na zadane przez tubę pytanie, co się zdarzyło, nie było jednak żadnej odpowiedzi.

- Spuście łódź i popłyńcie zobaczyć, co się tam dzieje - rozkazał Byron.

Wysłany z misją porucznik znalazł na pokładzie żaglowca siedmiu mężczyzn i dwie kobiety, które na klęczkach szeptały słowa modlitwy. Marynarze, którzy machali chustkami, po tym wysiłku nie byli już w stanie mówić. Kilku z nich miało głębokie rany. Na pokładzie czuło się dziwny zapach. „Ci ludzie umierają z głodu” - pomyślał porucznik. Tymczasem jednak na nadbudówce na rufie płaty czerwonego mięsa suszyły się na słońcu.

- Widzę, że macie jeszcze świeże mięso.

To banalne zdanie wywołało dramatyczną reakcję. Kobiety, zawodząc, zaczęły wzywać Boga, a mężczyźni zakryli sobie twarze rękami.

- Opuście wszyscy ten statek i przeniesiecie się do nas, na pokład „Blonde”.

Ocalałych rozbitków najpierw napojono i opatrzone, a następnie podano im skromny posiłek i położono na kojach. Dopiero dwa dni później Byron i jego oficerowie poznali ich przerażającą historię. Ponieważ obie kobiety szybciej odzyskiwały siły niż marynarze, one pierwsze opowiedziały o swoich przeżyciach. Dzięki temu, że młodsza z kobiet obdarzona była talentem narratorskim, oficerowie mieli wrażenie, że sami przeżywają straszliwą katastrofę.

Osierocona przez ojca i wychowana przez ciotki panna Ann Saun-ders została damą do towarzystwa pani Kendall, której mąż dowodził statkiem przewożącym drewno z Kanady. 10 listopada 1825 roku pani Kendall zapragnęła towarzyszyć swojemu małżonkowi i Ann Saunders miała wyruszyć razem z nią. Podróż przebiegała bez przeszkód i była nawet dość przyjemna. W Ann zakochał się młody kucharz okrętowy

James Frier. Kapitan i jego żona nie byli wcale przeciwni takiej rodzącej się idylli i kiedy 18 stycznia 1826 roku statek podniósł kotwicę, biorąc kurs na Anglię, odbyły się uroczyste zaręczyny. Wesele zaplanowano, kiedy tylko przybędą do Liverpoolu, a kapitan Kendall obiecał, że będzie świadkiem pana młodego.

1 lutego rozpuętała się jednak burza. Wiatr zerwał reje, a morze zabrało szalupę. Wielu marynarzy odniosło poważne rany. Kobiety opatrywały ich, podczas gdy zdrowi mężczyźni naprawiali uszkodzenia. Niebawem, 5 lutego, burza wróciła, ale tym razem przeszła w huragan. Kapitan postawił statek w dryf, zwijając wszystkie żagle. Morze jednak naparło na statek od tyłu, dziurawiąc rufę. Jeden z marynarzy zginął, zgnieciony pomiędzy drzewcami. Wszystkie kajuty i ładownie zostały zalane. Zapasy na statku były stracone, z wyjątkiem 60 funtów chleba i odrobiny sera, „które zostały zgromadzone w wielkim koszu”. Rankiem 6 lutego pasażerowie i załoga myśleli, że są uratowani - zauważył ich statek amerykański, który zbliżył się na odległość głosu. Morze jednak było tak wzburzone, że nie udało się spuścić na wodę żadnej szalupy. Dwadzieścia cztery godziny później statek odpłynął i szybko zniknął z oczu.

Zła pogoda utrzymywała się nadal. Na przednim mostku postawiono namiot, który dawał trochę schronienia. 8 lutego pojawił się na horyzoncie bryg. Pomimo burzy zbliżył się do statku, a kapitan przez tubę zadawał nawet pytania, ale wiatr sprawił, że nie było słyhać żadnej odpowiedzi i bryg zawrócił, a potem zniknął. Trzy dni później dostrzeżono jeszcze okręt wojenny, lecz on też nie odpowiedział na rozpaczliwie powtarzane sygnały.

Kończyły się zapasy. 12 lutego zmarł drugi marynarz, a jego ciało wrzucono do morza. Dziesięć dni później trzeci marynarz oddał ducha. Na statku nie było już nic do jedzenia. Nieśmiało sugerowane rozwiązanie przeraziło kobiety. Po długiej dyskusji mięso pocięto na płaty i obmyto w wodzie morskiej. Zjedli je mężczyźni. Ann Saunders i pani Kendall nie chciały tknąć tego pożywienia. Noc spędziły, błagając Boga o wybaczenie zbrodni. Jednak wczesnym rankiem kilka pozostałych z poprzedniego wieczora kawałków mięsa wzmogło ich apetyt. Nie były w stanie się oprzeć. I kiedy następnego dnia zmarł czwarty z marynarzy, Ann Saunders na prośbę mężczyzn podjęła się zadania podzielenia wątroby - bardziej odżywczej i lepiej gaszącej pragnienie - i rozdzielenia jej między wszystkich.

Jak dotąd jej narzeczony James Frier odmawiał uczestniczenia w przerażających uctach. Nie mógł jednak znieść widoku swojej dwudziestoczteroletniej wybranki podcinającej kordelasem gardła tym, których uznano za zmarłych, by zebrać ich krew, a następnie sprawiedliwie ją rozdzielić. Znalazł się w agonii. Zanim umarł, jeszcze czterech marynarzy oddało ducha. Ann Saunders dalej snuła swoją opowieść

„Sami osądźcie, jakie musiały być moje uczucia, kiedy młodzieniec, z którym czułam się nierozdzielnie związana i z którym już wkrótce miałam połączyć się do końca moich dni, na moich oczach wyzionął ducha. A ja, w tej samej chwili, aby utrzymać się przy życiu, zmuszona byłam przez głód i pragnienie dopełnić strasznego obowiązku zebrania jak najwięcej jego cennej krwi, która wypływała na wpół skrzepnięta z rany zadanej pozbawionemu życia ciału! Och, to doprawdy był kielich goryczy! Wolą Bożą jednak było, aby nie zostało mi to oszczędzone. Musiałam więc przystać, aby dokonała się wola Boża...”

26 lutego na horyzoncie znów pojawił się angielski bryg. Ale i on wkrótce się oddalił. Minął luty i nadszedł marzec. Umarli najsłabsi -jedenastu marynarzy i chłopców okrętowych. Pozostali przy życiu byli u kresu sił. Od czasu do czasu zwilżali zaschnięte wargi morską wodą, aby nie skleiły się bezpowrotnie. Kiedy 5 marca zmarł dwunasty z marynarzy, na statku nie było już żadnych zapasów ludzkiego mięsa. Mózg marynarza ofiarowano pani Kendall, która wydawała się być słabsza od innych. Kobieta wyraziła wdzięczność za ten dar, szepcząc uprzejmie: „To najlepsza potrawa, jaką kiedykolwiek jadłam”. Nadające się do jedzenia mięso trupa zostało oczyszczone, poćwiartowane i wyłożone do suszenia. To właśnie było owo „świeże mięso”, które zdumiało porucznika z brygu „Blonde”.

Panna Ann Saunders, która opublikowała swoją opowieść, kończy ją takimi oto słowami: „5 kwietnia zostałam oddana w ramiona mojej drogiej matczki, po prawie pięciomiesięcznej nieobecności, podczas której, jak sądzę, naprawdę mogę powiedzieć, że doznałam i przeżyłam więcej bólu na tym świecie niż jakiegokolwiek inne stworzenie należące do mojej płci”.

Bryg „Affricain” dowodzony przez kapitana Fouresa podniósł kotwicę u ujścia rzeki w Nantes wiosną 1738 roku. Przekazane przez armatorów kapitanowi pisemne instrukcje były jasne i precyzyjne: modlić się

rano i wieczorem, nie pozwolić załodze przeklinać i bluźnić, opiekować się chorymi. Poza zaleceniami dotyczącymi higieny moralnej i fizycznej dalsze dotyczyły spraw handlowych. Zadaniem Fouresa było „wynegocjowanie towaru” u wybrzeży Gwinei, a następnie miał on „opiekować się żywym ładunkiem, zwracając zarówno uwagę na wyżywienie, jak i udaremniając ewentualny bunt”. Najpierw Murzyni musieli być naznaczeni rozgrzanym do czerwoności żelazem na ramieniu, plecach lub pośladku. Należało brać przede wszystkim młodych, dobrze zbudowanych niewolników, którzy „nie tylko łatwiej zniosą podróż, ale i z większą korzyścią mogą zostać sprzedani w Ameryce”. Cena czarnych niewolników zależała od ich wieku, stanu zdrowia i płci. Teoretycznie ceną jednego niewolnika była „sztuka indyjska”, czyli kilka łokci materiału. W rzeczywistości sprzedawcy niewolników przyjmowali naszyjniki z małych szklanych paciorków, żelazo w sztabkach, kotły miedziane albo holenderskie fajki. Jeden niewolnik był wart w chwili kupna od 75 do 300 ówczesnych franków. W Ameryce można było za niego uzyskać od 300 do 1000 franków.

Niewolnictwo rozpoczęło się w czasach, kiedy zwycięskim wojownikom przyszło do głowy, że więźniów lepiej jest zmuszać do pracy, niż zjadać. Na niewolnictwie opierały się wszystkie starożytne cywilizacje. W Afryce jednak tylko Turcy i ludy znajdujące się pod ich dominacją wykorzystywali przez wiele stuleci czarnych niewolników. Zmieniło się to, kiedy zdobywcy Nowego Świata zdali sobie sprawę, że muszą jak najszybciej zastąpić inną siłą roboczą Indian, wymierających wskutek nieludzkiej pracy w kopalniach i na plantacjach. Po raz pierwszy *asiento*, czyli monopol na dostarczanie i transport czarnych niewolników z zachodniego wybrzeża Afryki do Indii Kastylijskich, został przyznany w 1517 roku przez Karola V jego flamandzkim protegowanym. Wkrótce potem za ten tak korzystny handel wzięły się Holandia, Francja, a także inne kraje. Przez prawie trzy stulecia ich przedstawiciele w koloniach zalecali swoim urzędnikom rozwijanie handlu Murzynami. Udziałowcami handlu niewolnikami były największe europejskie monarchie oraz najwyższą rangą dostojnicy na dworach królewskich. Taka działalność nikomu w tamtych czasach nie przynosiła ujemy. Dzisiaj tym, którzy zapomnieli o pochodzeniu brytyjskiej gwinej, warto przypomnieć, że ta właśnie złota moneta została wybita przez Karola II dla uczczenia afrykańskiego kraju, z którego można było czerpać ogromne zyski.

Handel niewolnikami rzuca cień na historię wielu krajów zachodnich, ale nie tylko. Największą niegodziwością odznaczyli się bowiem czarni tyrani z zachodniego wybrzeża Afryki należący do ludów Mongo. Ich wojownicy polowali na ludzi jak na zwierzynę, otaczając wsie i masakrując wszystkich, którzy starali się uciec. Mężczyźni, kobiety i dzieci, wzięci do niewoli i związani, prowadzeni byli do *barracoons* - baraków - na wybrzeżu i tam czekali na przybycie statków handlarzy. Plemiona Mongo czerpały z tego procederu ogromne bogactwa. Żywy towar kosztował ich tylko tyle co polowanie. W *barracoons* wojownicy Mongo oddawali się orgiom bez opamiętania, odurzając się alkoholem i otaczając zbytkiem, ale umieli stać się na powrót bardzo uważni, kiedy chodziło o interesy. Przewodnik dla kupców, opublikowany w czasach, kiedy bryg „Affricain” był w drodze do Gwinei, ostrzegał kapitanów: „Trzeba, by taki oficer był jednocześnie dobrym negocjatorem i dyplomatą. Powinien też dobrze znać podstępny i zwyczaj dzikich mieszkańców tych okolic. Może się zdarzyć, że naraz kilka statków znajdzie się na tym samym odcinku wybrzeża. W takim przypadku zawsze lepiej dojść z nimi do porozumienia i uniknąć sztucznego zawyżania cen sztuk indyjskich. Aby dobrze wykonać zadanie, trzeba zawsze być przygotowanym na to, by kiedy jest dużo czarnych do sprzedania, kupić jak najwięcej”.

„Affricain” kilkakrotnie zatrzymywał się u wybrzeży Gwinei i kapitan Foures po przystępnej cenie kupił tylu Murzynów stłoczonych w barakach, ilu tylko mógł pomieścić na statku. Dam Joulin, zarządca, którego obowiązkiem było czuwanie nad tymi pasażerami, w swoim dzienniku zamieścił wiele szczegółów z życia na statku.

Od zachodu słońca do świtu dorośli mężczyźni, skuci po dwóch, siedzieli w ładowni, przy otwartych lukach. Tych, którzy zachowywali się najspokojniej, niekiedy rozkuwano podczas podróży. Kobiety i dzieci miały swobodę ruchu. Co rano napełniano wodą morską cebrzyki, by niewolnicy umyli sobie ręce i twarz, a następnie przepłukali usta octem, co miało zapobiec wystąpieniu szkorbutu. Około dziesiątej w jednej misce na sześciu dawano im mieszankę ryżu lub mąki kukurydzianej z odrobiną mięsa lub ryby solonej w ilości około 400 gramów na osobę. Za dnia Murzyni byli zajęci splataniem lin, przebieraniem suchych warzyw lub szorowaniem pokładu. Drugi posiłek, podobny do pierwszego, był rozdawany o czwartej po południu.

Handlarze niewolników najbardziej obawiali się, by podczas podróży niewolnicy nie wpadali w depresję, która mogła ich doprowadzić do śmierci lub samobójstwa. Tak więc co wieczór kazano im śpiewać i tańczyć. Oplacani sownie czarni śpiewacy śpiewali niewolnikom w zrozumiałym przez nich dialekcie pieśni, które ukazywały ich wyjazd z Afryki jako wyzwolenie, a życie w amerykańskiej kolonii porównywały do raj. Rzadko który jednak z niewolników nabierał się na te bajki.

27 marca 1738 roku Dam Joulin zanotował w swoim dzienniku: „Czarni zbuntowali się. Dzisiaj o piątej dwóch z nich wyszło w łańcuchach z luku. Podeszli do strażnika niby po pozwolenie na zapalenie fajki. Zamiast tego jednak rzucili się na niego, rozbroili i kilkoma ciosami powalili nieprzytomnego na pokład. Wtedy z luków zaczęły wydobywać się z szaleństwem w oczach wszyscy inni, rozkuci i uzbrojeni w żelazne sztangi...”.

Z dalszej części opowiadania można zrozumieć, że nie wszyscy niewolnicy byli w rzeczywistości uzbrojeni. Niektórzy mieli tylko drewniane kije albo nic poza gołymi rękami, którymi usiłowali udusić swoich porwaczy, poczynając od oficerów. Jeden z poruczników i bosman zostali zabici. Śmiertelnie raniono także kapitana Fouresa. Pozostali oficerowie posłużyli się swoimi pistoletami, a jeden z nich wpadł na pomysł, by przynieść na pokład wielki kocioł, w którym gotowała się kasza. „Nabierali jej wielką chochlą i rzucali w czarnych”. Bilans: trzech białych i dziewięciu czarnych zabitych.

„Wczoraj o ósmej przywódcy buntu zostali położeni na brzuchu i przywiązani do pokładu za ręce i nogi. Dostali różgi, a dodatkowo ponacinaliśmy im pośladki, by lepiej popamiętali swoje grzechy. Kiedy byli już złani krwią od batów, natarliśmy ich prochem strzelniczym, sokiem z cytryny, solanką pieprzu i jeszcze jednym środkiem dodanym przez chirurga. Ta mikstura chroni przed gangreną, a na dodatek pali w pośladki”.

Murzyn, który zaatakował kapitana Fouresa, zasługiwał na szczególne potraktowanie - przez osiem dni jego współtowarzysze musieli go biczować i namaszczać wspomnianą miksturą. W piątek 5 grudnia Dam Joulin zapisał w swoim dzienniku: „Ten czarny dzisiaj zmarł”. Zaraz potem dodał z cyniczną niefrasobliwością: „Zmarł wskutek ciosu różnem w pierś i drugiego ciosu w brzuch, jakie otrzymał w dniu buntu”.

Pierwszy oficer musiał doprowadzić zdziesiątkowany transport do

portu oraz negocjować jego sprzedaż na Martynice i Santo Domingo w interesie armatorów statku. 18 czerwca 1740 roku, dwa lata po wyruszeniu w podróż, „Affricain” - wyładowany cukrem, wanilią, bawełną i kawą - spokojnie wrócił do portu w Nantes.

Sprzedani w Ameryce Murzyni byli traktowani lepiej lub gorzej w zależności od sytuacji, charakteru albo humoru swoich panów. Największym nieszczęściem było rozdzielanie rodzin. Kres miało położyć temu dopiero zniesienie niewolnictwa. Pierwsi przeciwko handlowaniu niewolnikami wystąpili członkowie sekty kwaków. Swoją kampanię przeciwko niewolnictwu rozpoczęli w 1727 roku. Konwent we Francji przegłosował zniesienie handlu niewolnikami w 1794 roku, ale wkrótce przywrócił je dekret Napoleona Bonapartego. Definitywny zakaz niewolnictwa wprowadzono we Francji w 1848 roku. Zniesienie handlu niewolnikami w Stanach Zjednoczonych nastąpiło w 1865 roku. Wielka Brytania już w 1807 roku zakazała na mocy Aktu z Plymouth handlu niewolnikami z powodów zarówno humanitarnych, jak ekonomicznych. Obawiała się bowiem konkurencji, której sprzyjały możliwości korzystania z taniej siły roboczej.

Początkowo oficjalny zakaz handlu „hebanem” spowodował tylko to, że prowadzono go nielegalnie. Sprzedający (plemiona Mongo na wybrzeżu afrykańskim) i kupujący (dostawcy niewolników na plantacje) porozumieli się i postanowili kontynuować proceder. Wielka Brytania, królująca na morzach po upadku Napoleona, ściagała po Atlantyku statki handlarzy niewolników. Ci jednak byli coraz śmielsi i coraz szybsi. Dysponowali coraz bardziej zwinnymi statkami o mniejszym tonażu, ale tej samej powierzchni żagla i bardziej wydłużonym kadłubie. W rezultacie Murzyni byli na nich znacznie bardziej stłoczeni niż wcześniej. Uwidocznione na planach tych statków miejsca przeznaczone dla niewolników wzbudzają zgrozę. Czarni podróżowali ściśnięci jeden obok drugiego w ładowniach. Każdy z nich miał „mniej miejsca niż umarły w grobie”. Aby nie zadusili się i utrzymali jaką taką formę fizyczną, po kolei byli wyprowadzani na pokład. Kapitan Lacroix tak oto opisywał warunki na statku: „Kiedy stan morza albo pogoda nie pozwalały trzymać otwartych luków, przegrody dla niewolników wkrótce stawały się miejscem odrażającego i okropnego widowiska. Leżąc bez sił na deskach, ściśnięci jak sardynki w puszcze, czarni tarzali się w mieszaninie krwi, śluzu, flegmy i odchodów, ponieważ prawie wszyscy cierpieli na

chorobę morską albo na rodzaj dyzenterii, skromnie nazywany strumieniem podróznym".

Nietrudno domyślić się, że epidemie dziesiątkowały pasażerów tych pływających galer. Armatorzy i kapitanowie obawiali się jednak przede wszystkim ospy. Usiłowano odizolować chorych, a niekiedy podawano im „specjalną dawkę laudanum", której głównym skutkiem była łagodna śmierć. Trupy, bez wielkich ceremonii, wyrzucano za burtę. Niekiedy wybuchające na statkach epidemie były dziwne lub wręcz zdumiewające.

6 kwietnia 1819 roku francuski bryg „Ródeur", który wyruszył z Hawru, podniósł kotwicę w Bonny na zachodnim wybrzeżu Afryki, wioząc 160 niewolników i 22 członków załogi. Dwa tygodnie później, kiedy statek zbliżał się do równika, lekarz pokładowy stwierdził, że kilku niewolników skarży się z powodu dotkliwego bólu i mocno zaczerwienionych, przekrwionych oczu. W kilka dni choroba rozprzestrzeniła się wśród Murzynów.

- Choroba bierze się stąd, że czarni są zbyt stłoczeni i nie dostają dość pic - powiedział lekarz kapitanowi.

Już od wielu dni podawano im tylko pół szklanki słodkiej wody na dzień. Dzięki dobroczynnym deszczom udało się nieco zwiększyć tę rację. Kapitan chciał także, aby Murzyni więcej przebywali na pokładzie. Liczni z nich cierpieli już jednak tak bardzo, że sami rzucali się za burtę. W następnych dniach ośleپło ponad tuzin niewolników. Ponieważ równocześnie mieli objawy dyzenterii, kapitan, aby powstrzymać epidemię, kazał wyrzucić ich za burtę.

Jeszcze kilka dni i pierwszy biały marynarz, który spał przy grodzi oddzielającej luki dla niewolników, dostał straszliwych bólów oczu. Wkrótce prawie całkowicie ośleپł. Potem zachorował jeden z chłopców okrętowych, później kapitan, następnie inni marynarze. Załogę ogarnęło przerożenie.

- Wszyscy stracimy wzrok i czarni nas zmasakrują.

Przerożenie sięgnęło szczytu, kiedy z lewej burty zobaczyli pływący bardzo powoli statek o źle brasowanych żaglach. Kiedy znalazł się na odległość głosu, można było zobaczyć leżących na pokładzie ludzi. Jeden z nich podniósł się i krzyknął po hiszpańsku:

- Tutaj „Leon" z portu w Kadyksie. Wszyscyśmy prawie ośleپli i nikt nie jest w stanie kierować statkiem. Pomocy!

Załoga „Ródeura" była w zbyt kiepskim stanie, by udzielić jakiej-

kolwiek pomocy, a na dodatek widok statku-widma nie zachęcał wcale, by się do niego zbliżyć. Hiszpański marynarz na próżno ponawiał prośbę. „Leon” oddał się powoli i nikt już więcej o nim nie słyszał.

„Rôdeur” dopłynął do Gwadelupy 21 czerwca 1819 roku. Wszyscy członkowie załogi cierpieli na chorobę oczu, ale żaden z nich nie oślepił całkowicie. W dzienniku pokładowym odnotowano, że ciała 39 Murzynów zostały wrzucone do morza. Dwunastu niewolników oślepiło na jedno oko, czternastu miało bielmo na rogówce. Nigdy nie podano żadnych szczegółów dotyczących pochodzenia tej tajemniczej choroby.

Nawet to co najgorsze ma swój koniec. Kampanie mające na celu zniesienie handlu niewolnikami i rozwój gospodarczy Nowego Świata zwyciężyły przeciwko koalicji handlarzy żywym towarem. Rejsy te nie minęły jednak bez śladu. Czarni rewolucjoniści w Stanach Zjednoczonych podkreślają swoje związki z Afryką, skąd ich przodkowie zostali porwani przy haniebnym współudziale czarnych kacyków.

- Mówi do was ten, kto go widział, i to widział go z bliska. Byliśmy o jakieś dwadzieścia mil od archipelagu Falklandy. Kierowaliśmy się na południe, aby opłynąć przylądek Horn. Tego dnia miałem wachtę na bakburcie, od czwartej do ósmej. Wiatr wzrastał się z godziny na godzinę. Na ciemnej powierzchni morza coraz więcej było spienionych fal. Blask księżyca w ostatniej kwadrze mieszał się z blaskiem świtu, ale chwilami wszystko zasłaniały chmury. Nagle przejaśniło się i odwracając trochę głowę do tyłu, zobaczyłem „Latającego Holendra”. Płynął pod pełnymi żaglami tym samym halsem co my, ale o wiele szybciej. Minął nas na tyle blisko, że widziałem marynarzy na pokładzie. Stali bez ruchu, oparci o prawą burtę, jakby gotowi do wykonania manewru. Patrzyli w moją stronę. Kiedy mijiała mnie rufówka, zobaczyłem, że nikogo nie ma przy sterze. Zdrętwiałem, byłem jak sparaliżowany. Przeraziłem się jeszcze bardziej, kiedy usłyszałem z ust marynarzy głuchy jęk skargi. Nie można było odróżnić słów, ale te jęki nie były zapowiedzią niczego dobrego. Drgnąłem i tak szybko, jak tylko mogłem, poszedłem na rufę, by zdać sprawę oficerowi wachtowemu. Zanim jednak zdążyłem tam dotrzeć, statek widmo zniknął, jakby rozpułnął się w bladym świetle poranka. Kiedy więc poszedłem na odpoczynek po wachcie, nic nie powiedziałem ani oficerowi, ani towarzyszącej. Wiedziałem, że lepiej milczeć. Wszyscy by się ode mnie odsunęli...

Powszechne było przekonanie, że ten, kto zobaczył statek-widmo, umrze w najbliższych dniach. Nie istnieje jedna historycznie prawdziwa wersja opowieści o „Latającym Holendrze” czy innych statkach-widmach. Takich historii są setki lub tysiące. Pływające widmo, dostrzeżone przez dziesiątki tysięcy marynarzy, to trójmasztowiec z ożaglowaniem ga-flowym, szkuner, bryg, nic niewart słup, okręt liniowy, czasem płynący pod pełnymi żaglami, a czasem nie, ale przez to wcale nieposuwający się wolniej, niepowtarzalny i wielokształtny.

Historię „Latającego Holendra” znamy względnie dobrze. Kapitan nazywał się Fokke, chyba żeby to był Vanderleuwen lub Vanderstraaten. Pijak, hulaka i taki bluźnierca, że jego przekleństwa potrafiły oburzyć załogę. Pewnego dnia, w okolicy przylądka Horn, bluźnił przeciw Bogu z powodu przeciwnych wiatrów. Wtedy na pokładzie pojawiła się biała, świetlista postać, grożąc mu karą bożą.

- Mam w nosie Pana Boga!

Postać wypowiedziała wówczas słowa przekleństwa - „Latający Holender” miał odtąd aż do końca świata okrążyć ziemię, z kapitanem oraz całą załogą, która (i to była najsroższa kara) nigdy już nie zazna smaku piwa ani tytoniu.

Żadna legenda nie powstaje z niczego. Legenda o statkach-widmach powstała na kanwie faktów. Prawdą było, że wiele żaglowców dryfowało po morzu jeszcze długo po wymarciu całej załogi lub opuszczeniu przez nią statku z powodów oczywistych lub tajemniczych, jak epidemia, bunt czy masakra albo po prostu wtedy, kiedy podczas manewrowania przy sztormowej pogodzie brutalny ocean zmiotł wszystkich z pokładu. Tajemnice niektórych statków znalezionych na pełnym morzu bez żywej duszy na pokładzie nie zostały wyjaśnione do dziś. Tak było ze słynnym statkiem „Mary Celeste”.

W piątkowy ranek 13 grudnia 1872 roku dwóch ludzi w czapkach oficerów marynarki handlowej weszło do biura kapitana portu w Gibraltarze.

- Nazywam się Morehouse - przedstawił się potężniejszy z nich. - Jestem kapitanem amerykańskiego trójmasztowca „Dei Gratia”, który wczoraj wieczorem wszedł do portu. To jest mój pierwszy oficer, Olivier Deveau. Chciałbym złożyć sprawozdanie z okoliczności uratowania opuszczonego przez załogę statku „Mary Celeste”.

A oto streszczenie historii, którą kapitan Morehouse opowiedział, opierając się na zapiskach w dzienniku pokładowym i odwołując się do pamięci swego pierwszego oficera dla sprecyzowania niektórych szczegółów.

4 grudnia 1872 roku o godzinie 10,00 rano kapitan Morehouse stał na mostku swojego statku płynącego z Nowego Jorku. Pozycję jednostki określały następujące współrzędne: 38° szerokości północnej i 13°37' długości zachodniej. „Dei Gratia” kierowała się na wschód. Z bocianiego gniazda zasygnalizowano, że z przodu widoczny jest po lewej burcie jakiś żagiel. W chwilę później można było dostrzec, że bryg płynie tylko pod jednym fokiem i foksztaksem. Wszystkie inne żagle były zwinięte. Statek, pod banderą amerykańską, także kierował się na wschód.

- Natychmiast zauważyłem, że statek nie trzyma kursu lecz, jak to określiłem w moim dzienniku, płynie, oscylując wzdłuż niego. Kiedy znaleźliśmy się trochę bliżej, kazałem wciągnąć na maszt zwykły sygnał, zgodnie z kodem międzynarodowym, wskazujący nazwę mojego statku, jego pochodzenie i port przeznaczenia. Nie otrzymałem jednak żadnej odpowiedzi. Kazałem wówczas zasygnalizować: „Czy potrzebujecie pomocy?”. Bez odpowiedzi. Zbliżając się jeszcze bardziej, stwierdziłem, że na pokładzie nikogo nie widać. Zdołałem też odczytać na rufie nazwę statku - „Mary Celeste”.

Kapitan „Mary Celeste”, Benjamin Briggs, był przyjacielem Morehouse[^]. Oba statki wypłynęły z Nowego Jorku tego samego dnia, 7 listopada 1872 roku, ale potem straciły się z oczu. Zaintrygowany, a nawet zaniepokojony, Morehouse podpłynął do brygu i wysłał na jego pokład swojego oficera i dwóch marynarzy.

- Weszliśmy na pokład po linach, które zwieszały się wzdłuż kadłuba - opowiadał Deveau. - Bryg stał do wiatru lewą burtą. Ster, którego nikt nie trzymał, poruszał się to w prawo, to w lewo. Sprawdziłiśmy cały statek od mostka do ładowni, ale nikogo nie znaleźliśmy.

Żaglowiec wydawał się być w dobrym stanie. Deveau i jego towarzysze zauważyli tylko, że na dnie zebrało się sporo wody. Ślady wody znaleźli również na mostku oraz w ładowni na dziobie i na rufie. Luki na dziobie i ładownia były otwarte, a zamykająca ładownię pokrywa leżała na pokładzie spodem do góry. Podstawa kompasu była przesunięta, a szkło kompasu stłuczone. W kabinie kapitana ani nigdzie in-

dziej nie było żadnego sekstansu czy jakiegokolwiek innego instrumentu nawigacyjnego. W dzienniku pokładowym ostatniego zapisu dokonano 24 listopada w południe. Podana pozycja statku to: 36° szerokości północnej i 27° długości zachodniej.

W miejscu przeznaczonym dla załogi worki leżały porządnie ułożone, sztormiaki wisiały na swoich miejscach, a bielizna suszyła się na sznurku. Nigdzie żadnych śladów przemocy. W kabinie sąsiadującej z kabiną kapitana znaleziono małą fisharmonię oraz wielki kufer zawierający ubrania kobiece i dziecięce oraz zabawki. W ładowni znajdowały się beczki z olejem wielorybim i alkoholem. Kiedy odwiedzający, przejęci, że nikogo nie znaleźli na statku, mieli zejść już do łodzi, usłyszeli miauczenie. Na szafie w kambuzie siedział nieruchomo czarny kot o zielonych oczach. Niestety ten jedyny świadek wydarzeń nie mógł mówić.

Kiedy pierwszy oficer zdał sprawę kapitanowi, ten osobiście udał się z inspekcją na „Mary Celeste”, a następnie rozkazał trzem marynarzom doprowadzić bryg do Gibraltaru. „Dei Gratia” dotarła tam 12 grudnia wieczorem, a „Mary Celeste” następnego dnia. Kończąc swój raport, Morehouse zażądał od kapitana portu wypłacenia mu nagrody przyznawanej każdemu, kto uratował opuszczony statek.

- Nastąpi to po zakończeniu zgodnego z regulaminem śledztwa - usłyszał w odpowiedzi.

Śledztwo pod kierunkiem Sir Solly'ego Flooda, prokuratora generalnego Gibraltaru i delegata królowej w Wysokim Trybunale Admiralicji, miało trwać trzy miesiące. W protokołach opisano następujące fakty:

Stewa dziobowa „Mary Celeste” została przecięta powyżej linii wodnej czymś ostrym i była wgięta. Uszkodzenie, jak się wydawało, zostało dokonane niedawno. Na starej szabli, znalezionej w ładowni, dostrzeżono plamy, które początkowo uważano za plamy krwi. Analiza wykazała jednak, że to po prostu rdza.

Pierwsze informacje, jakie dotarły z Nowego Jorku, wskazywały, że „Mary Celeste” podniosła kotwicę pod dowództwem kapitana Briggsa, któremu towarzyszyły żona i córka. To wyjaśniało, dlaczego na statku znaleziono kobiece stroje w dużym i małym rozmiarze. Ponadto na statku znajdowali się także: jeden oficer, bosman wachtowy, sześciu marynarzy i kucharz. Kiedy dowiedziano się, że w ładowni były beczki

ze spirytusem, prokurator generalny sformułował następującą hipotezę przypuszczalnych wydarzeń:

- Marynarze na „Mary Celeste” najpierw upili się, a potem zbuntowali. Zabili kapitana, jego żonę i córkę, oficera i bosmana wachtowego, a następnie wyrzucili ich ciała do morza. Trochę później, kiedy wytrzeźwiali, widząc, w jakiej znaleźli się sytuacji, opuścili pokład. Jakiś inny statek pospieszył im z pomocą.

Nic nie potwierdzało ani nie przeczyło tej hipotezie. Konsul Stanów Zjednoczonych w Gibraltarze spisał raport dla władz w Waszyngtonie, by można było przedsięwziąć odpowiednie kroki dla odnalezienia i ukarania zbrodniarzy, gdyby udało się ich zidentyfikować. Prokurator generalny zalecił Ministerstwu Handlu w Londynie, jak również wszystkim konsulatom brytyjskim i amerykańskim, by aresztować i przesłuchać każdego, kto płynął na „Mary Celeste”. Opublikował także w wielkich dziennikach brytyjskich wezwanie, by zgłosił się każdy, kto mógłby udzielić jakichkolwiek informacji związanych z tragedią „Mary Celeste”.

James H. Winchester z Nowego Jorku, właściciel brygu, przybył wkrótce potem do Gibraltaru w towarzystwie kapitana Hutchinsa, który miał przejąć dowództwo statku po zakończeniu śledztwa. Winchester oświadczył, że fisharmonia znaleziona na statku należała do pani Briggs. Zabrała instrument, by grywać na nim podczas podróży. Powiedział też, że jedna z szalup ratunkowych została uszkodzona podczas ładowania statku w porcie i nie została wymieniona, ale druga znajdowała się na pokładzie, kiedy statek podnosił kotwicę.

Ponieważ nie wykryto żadnych nowych okoliczności istotnych dla śledztwa, 26 marca 1873 roku sąd zdecydował przyznać kapitanowi Moorhouse'owi nagrodę za uratowanie statku w wysokości jednej piątej wartości „Mary Celeste” łącznie z ładunkiem. Kapitan i załoga „Dei Gratii” podzielili się więc sumą 1700 funtów szterlingów. Niedługo później „Mary Celeste” opuściła Gibraltar i pod rozkazami kapitana Hutchinsa udała się do Genui, skąd miała zabrać towar do Ameryki. Czarny kot z kambuza, jedyny depozytariusz nieprzeniknionej tajemnicy, wciąż znajdował się na pokładzie.

Czterdzieści lat później, w 1913 roku, dyrektor londyńskiego dziennika „Strand Magazine” wezwał do siebie redaktora naczelnego gazety:

- Nasz nakład wzrasta wolniej niż nakłady konkurentów. Mam pewien pomysł, wrócimy do historii „Mary Celeste”.

- Wszyscy już o tym mówili, a tajemnica tego statku do dziś pozostała niewyjaśniona.

- No właśnie. Przypomnimy zagadkowe fakty i zwrócimy się do kilku znanych pisarzy, by każdy znalazł jakieś rozwiązanie i przedstawił je na naszych łamach w formie opowiadania.

H.G. Wells, A. Conan Doyle, Morley i Roberts, zaproszeni w pierwszej kolejności, zgodzili się od razu na opublikowanie napisanych przez siebie historii. Potem przyłączyło się do nich wielu innych pisarzy specjalizujących się w opowieściach z dreszczykiem. Inicjatywa okazała się sukcesem, który spotkał się z odzewem ze strony wielu czytelników. Proponowali oni inne jeszcze rozwiązania zagadkowej historii, a między innymi: że kucharz na statku oszalał i otrul wszystkich; że niespodziewanie wysoka fala zmiotła z pokładu całą załogę i wszystkich pasażerów, zabierając ze sobą również jedną z łodzi; że wszystkich porwała w głębinie gigantyczna ośmiornica; że za zniknięcie wszystkich ze statku odpowiedzialne są tajemne moce, których uosobieniem był czarny kot, lub też że byli to Marsjanie. Swoje wersje nadesłali także pisarze amerykańscy. J.L. Hornibrook był zdania, że „nie trzeba daleko szukać, bo to sprawka piratów z gór Rif, których statki wypływają daleko na Atlantyk”. Zdarzały się także aluzje do zbrodni dokonanej jakoby przez kapitana Moorhouse'a dla zdobycia nagrody, ale z obawy przed oskarżeniem o zniesławienie były one raczej dość zawoalowane.

W 1914 roku wybuchła wojna. Czytelnicy gazet mieli teraz zupełnie inne tematy do rozważań. Sprawa „Mary Celeste” powróciła, kiedy znów nastał pokój, gdyż dla czasopism był to doprawdy świetny temat. Tak wiele wersji tej historii jednak zostało już opublikowanych, że dziennikarze, którzy opisywali następne, nawiązywali do poprzednich, nie dbając o sprawdzenie faktów w oficjalnych raportach albo też nie mogąc tego uczynić. Wielu dodawało też do swoich opowieści strzępki fikcji zapożyczone z opowiadań opublikowanych w „Strand Magazine”.

Niespodziewanie w 1925 roku angielski pisarz marynistyczny Lau-rence J. Keating udziela wywiadu londyńskiej agencji prasowej:

- Wyjaśniłem tajemnicę „Mary Celeste”. Spotkałem w wiosce nie daleko Liverpoolu starego osiemdziesięcioletniego marynarza, który podczas dramatycznych wydarzeń był kucharzem na pokładzie słynnego

brygu. Przeżył tylko on. Udało mi się skłonić go do mówienia, dając pieniądze i zapewniając, że cokolwiek by zrobił, teraz chroni go już przedawnienie. Opowiedział mi, co się zdarzyło, a ja sprawdziłem niektóre szczegóły w archiwach różnych portów. Cała historia ukaże się w formie książkowej w przyszłym tygodniu.

Książka Keatinga *Historia żaglowca Mary Celeste. Wyjaśnienie największej tajemnicy Atlantyku* stała się bestsellerem. Keating, podobnie jak inni, zaczął swoją opowieść od tego, jak kapitan „Dei Gratii” spotkał na pełnym morzu opuszczony bryg. W salonie stał nakryty do posiłku stół, a przy każdym nakryciu szklanka jeszcze ciepłej herbaty. W kuchni na ogniu dochodziła kura w rosole itd. A oto streszczenie historii, jaką Keating jakoby usłyszał z ust starego kucharza o nazwisku Pemberton:

- Morehouse i Briggs znali się dobrze. Ponieważ Briggs miał trudności ze skompletowaniem swojej załogi przed podniesieniem kotwicy w Nowym Jorku, Morehouse pożyczył mu trzech marynarzy ze swego statku. Wśród załogi „Mary Celeste” znajdował się wysoki na dwa metry osiłek. Nazywał się Carl Venholt i przedtem był stajennym w Ohio. W dniu 7 listopada rano „Mary Celeste” i „Dei Gratia” wypłynęły razem z Nowego Jorku. Gdyby statki straciły się z oczu, miały spotkać się na Sao Miquel na Azorach. Umówiono się, że Morehouse odbierze tam swoich trzech marynarzy.

- Ale na „Mary Celeste” sprawy wzięły zły obrót. Na statku przebywał jeszcze jeden twardziel, porucznik Hullock, zaokrętowany jako pierwszy oficer. Nazywano go Bykiem z Baltimore. Kiedy Venholt go sprowokował, Hullock zadał kilka potężnych ciosów i znokautował przeciwnika. Venholt poprzysiął zemstę.

- Hullock sprzeczał się także z kapitanem, ponieważ uważał, że pani Briggs zbyt dużo gra na swojej fisharmonii. Trzeba dodać, że wszyscy na statku nielicho popijali. Kapitan Briggs zaś był człowiekiem miękkim i niezdecydowanym.

- 24 listopada „Mary Celeste” napotkała bardzo złą pogodę. Bryg położył się na lewej burcie, jakby miał się przewrócić, ale Hullock rzucił się do steru i zdołał wyprostować statek. Meble oraz inne przedmioty przesuwały się w kabinach i po całym pokładzie. Słychać też było odgłosy uderzeń. Nagle rozległ się kobiecy krzyk. Znalaziono panią Briggs przygniecioną fisharmonią. Oddychała jeszcze, lecz w nocy zmarła. Na-

stępnego dnia w obecności całej załogi wrzucono jej ciało do morza. Burza uspokoiła się.

- Briggs był jak oszalały. Oskarżał Hullocka, że zabił jego żonę, ponieważ denerwowała go jej fisharmonia. Hullock przyniósł wtedy z kambuza kilka butelek i wszyscy oddali się obrzydliwemu pijaństwu. To właśnie wtedy Briggs oświadczył, że winny był nie Hullock, ale fisharmonia. Skazał instrument na śmierć i chciał, by wrzucono go do morza. I tak też się stało. To była groteskowa i smutna ceremonia.

- Następnego dnia rano statek był unieruchomiony. Dziobem zahaczyliśmy o wrak. To była sporych rozmiarów skorupa z połamanymi, poskręcanyimi stalowymi wręgami. Hullock kazał ludziom wziąć się do roboty, złożyć im i poszturchując. Udało się uwolnić „Mary Celeste”, odciągając wrak na bok. Uszkodzenie nie wydawało się poważne.

- Wtedy właśnie zdaliśmy sobie sprawę, że kapitan Briggs zniknął i że nikt nie widział go od wieczornego pijaństwa. Na próżno szukaliśmy go po całym statku. Nabraliśmy przekonania, że z rozpaczy rzucił się do morza. Wszyscy poza Venholtem, który oskarżał Hullocka: „To ty go zabiłeś”. I wtedy Hullock raz jeszcze rozkwaśił mu gębę, ale tym razem wyrzucił go za burtę. Oto jak się rzeczy miały.

- Prawie w tej samej chwili z bocianiego gniazda rozległ się okrzyk „Ziemia!”. Hullock powiedział, że przypłynęliśmy na Sao Miquel na Azorach i że teraz spotkamy się z „Dei Gratią”. Dodał, że jeśli ludzie oskarżą go o zabicie Venholta, on zarzuci im bunt. Ale po tym wszystkim, co się zdarzyło, proces nikomu nie był na rękę. Zgodzili się, że lepiej wszystko zwalić na burzę. Nikt nie miał na tyle czystego sumienia, aby ryzykować stawanie przed sądem.

- Dopłynęliśmy do brzegu, ale „Dei Gratii” nigdzie nie było widać. A to z tego prostego powodu, że nie byliśmy na Sao Miquel na Azorach, ale na Santa Maria, o 50 mil dalej na południe. Hullock powiedział wówczas, że ma dość tej nędznej łajby i że schodzi na ląd, a ci, co chcą, mogą mu towarzyszyć. Spuścił na wodę naszą jedyną szalupę ratunkową, do której weszło trzech ludzi. Łódź wzięła kurs na port na wyspie i więcej ich nie widzieliśmy.

- Ci, którzy zostali na statku, nie mieli z czego być dumni. Moffat, jeden z trzech wypożyczonych przez Morehouse'a, twierdził, że skoro nie doszło do spotkania z „Dei Gratią”, trzeba znów wyruszyć na morze. Powinniśmy płynąć prosto na wschód, do Hiszpanii. To nic trudnego,

oświadczył i podjął się kierowania statkiem. Kiedy już dotrzemy do Hiszpanii, nietrudno będzie wymyślić jakąś historyjkę o burzy, jak sugerował Hullock.

- Czterech marynarzy, w tym i ja, przystało na propozycję Moffata, bo nic innego nie przychodziło nam do głowy.

- Wypłynęliśmy z Sao Miquel na Azorach 1 grudnia rano. Czwartego dnia rano minęliśmy parowiec portugalski, którego Moffat zapytał o pozycję. Moffat pytał również, czy Portugalczyk nie widział „Dei Gratii”. Udzieliwszy przeczącej odpowiedzi, Portugalczyk oddalił się.

- Ogarnął nas niepokój. Zastanawialiśmy się, czy kiedy dotrzemy już do Hiszpanii, nasza historia, która wszystko zwałała na burzę, wytrzyma próbę surowych przesłuchań. Policja domyśli się, że na statku stało się coś poważnego. Pamiętam, że zastanawiałem się nad tym wszystkim w kuchni i wtedy usłyszałem krzyk Moffata na mostku. Trójmasztowa jednostka płynęła wprost na nas. Ten trójmasztowiec był bardzo podobny do „Dei Gratii”, ale my ledwie mogliśmy w to uwierzyć. A jednak to był ten statek.

- Stanęliśmy w dryf i kapitan Morehouse wszedł na pokład. Powiedział nam, że spotkał portugalski parowiec, który przekazał mu, że go szukamy. Opowiedzieliśmy Morehouse'owi o wszystkim, co zdarzyło się na pokładzie „Mary Celeste”. Zastanawiał się chwilę, a potem stwierdził, że ponieważ nic już nie można zrobić dla Briggisa, najlepiej wymyślić jakąś historyjkę, dzięki której unikniemy kłopotów. Dodał, że jeszcze się nad tym zastanowi. Historię, którą opowiedział, znacie. Naturalnie kazał nam przysiąc, że dochowamy tajemnicy. To zresztą było w naszym interesie.

Błyskotliwa i uporządkowana opowieść Keatinga wyjaśniała zniknięcie wszystkich ludzi z „Mary Celeste”, zniknięcie szalupy ratunkowej i niewielkie uszkodzenie statku. Może jednak wydawać się dziwne, patrząc na to z dystansu, że nie rzuciły się w oczy dwie ważne nieścisłości:

- 1) nie ma mowy o małej Sophie, podróżującej razem z matką,
- 2) malowniczy epizod ze skazaną na śmierć i wrzuconą do morza fisharmonią był nieprawdopodobny, ponieważ instrument znajdował się na pokładzie, kiedy statek przyplął do Gibraltaru.

Któż jednak w 1925 roku pamiętał jeszcze treść oficjalnego raportu sporządzonego w Gibraltarze? Nawiązuje do niego tylko kilku uważnych badaczy, a wśród nich Hanson W. Baldwin i René Jouan, którzy zwrócili uwagę na obie nieścisłości. Stwierdzili, że historia posiłku podanego w salonie i kury gotującej się w kuchni została bezpośrednio zapożyczona z jednego z opowiadań opublikowanych w „Strand Magazine”. Morehouse nigdy nic o tym nie mówił kapitanowi portu w Gibraltarze.

Keating zapewniał: „Konsultowałem archiwa różnych portów”. Ci, których jego opowieść nie przekonała, zrobili tak naprawdę. Przede wszystkim zbadali archiwum portowe w Nowym Jorku, gdzie znajdowała się kopia listy załogi „Mary Celeste” w chwili, kiedy statek podnosił kotwicę 7 listopada 1872 roku. Były na niej następujące nazwiska: Benjamin Briggs - kapitan, Andrew Gilling - oficer, Albert G. Richardson - starszy mat, Volkurt, Lorensen, Boy, Adrian Martens, Gottleb i Goudschaal - marynarze, Ed William Head - kucharz. Na liście nie było śladu Hullocka - wściekłego Byka z Baltimore, byłego stajennego Venholta ani Pembertona. Poza Briggsem nazwiska członków załogi „Mary Celeste” nie miały nic wspólnego z listą nazwisk wymienionych przez Keatinga.

We wszystkich wsiach w okolicach Liverpoolu szukano śladów kucharza Pembertona. Nie znaleziono jednak nikogo o takim nazwisku. Pemberton po prostu nie istniał. Rzekome rewelacje o tajemniczej historii, jaka wydarzyła się na Atlantyku, były tylko dobrze zakamuflowanym wytworem imaginacji. Zrobiono to tak zręcznie, że przez wiele lat udawało się oszukać wszystkich, których mniej lub bardziej interesowała tajemnica „Mary Celeste”.

A dzisiaj? Najnowsze informacje są podane w książce *Rose Cottage*, napisanej przez doktora Cnobba, prawnika kapitana Briggsa, w której opowiedział on historię swojej rodziny. Fisharmonia pochodząca ze statku „Mary Celeste” znajduje się wciąż w domu rodzinnym autora. Ale to w gruncie rzeczy jedyny pewnik. Doktor Cnobb podaje swoją hipotezę zniknięcia marynarzy i pasażerów brygu:

„Po południu 24 listopada 1872 roku kapitan Briggs, obawiając się wybuchu ładunku alkoholu, umieścił swoją żonę i córkę w szalupie ratunkowej. Opiekę nad nimi powierzył starszemu matowi M. Richardsonowi oraz jednemu z marynarzy. Inny marynarz miał obowiązek pil-

nować, by łódź nie zbliżyła się zbyt do statku. Porucznik M. Gilling i drugi marynarz zrobili hol z jednego z fałów. Kapitan zszedł do kabiny po chronometr, sekstans i papiery statku. Kucharz zabrał ze sobą całą żywność i dlatego właśnie nie znaleziono jej na pokładzie *Mary Celeste*. Wtedy być może właśnie nastąpiła eksplozja, która uszkodziła pokrywę luku i wyrzuciła ją na pokład. Załoga przyspieszyła ewakuację...".

Opis hipotetycznych wydarzeń jest szczegółowy, ale niezbyt jasny. Według Cnobba pod wpływem silniejszej fali i gwałtownego porywu wiatru „*Mary Celeste*” ruszyła, zrywając hol i zostawiając za sobą dryfującą łódź z ludźmi. „Nie upieram się, że moja teoria stanowi rozwiązanie tajemnicy, ale uważam, że wszystkie jej elementy opierają się na stwierdzonych faktach”.

Być może, ale dlaczego kapitan Briggs, zabierając ze sobą dokumenty statku nie wziął także dziennika pokładowego? W jaki sposób statek został uszkodzony? Jakim sposobem statek bez załogi, żeglując tylko pod dwoma żaglami, przepłynął między 24 listopada a 4 grudnia, czyli w dziesięć dni, odległość 500 mil, nie zbaczając z obranego kursu, tak że znalazła go „*Dei Gratia*”? Czy dwa statki, które wyruszyły tego samego dnia z Nowego Jorku, rzeczywiście straciły się z oczu? Jeśli tak, to czy owo późniejsze spotkanie na rozległej przestrzeni Atlantyku nie było, biorąc pod uwagę całą sytuację, aż nazbyt cudowne? Te i podobne pytania dotąd nie doczekały się odpowiedzi. Hipoteza doktora Cnobba jest tylko hipotezą, a „*Mary Celeste*” już od ponad stu lat jest otoczona tajemnicą.

Pomimo ciągłego udoskonalania instrumentów nawigacyjnych i przyrządów mających zagwarantować bezpieczeństwo, ocean nadal wzbudza obawy. Od kiedy jednak statki są połączone z lądem, a także między sobą, rozległą niewidzialną siecią radiową, coraz mniej jest „tajemniczych wydarzeń na morzu”.

Wieczorem 14 kwietnia 1912 roku w Nowym Jorku wielkie magazyny Wanamaker były już zamknięte. Młody David Snarnof pełnił jak zwykle straż przy telefonie na piętrze dyrekcji. Zamiast kolacji musiał zadowolić się kanapką. Aby spędzić jakoś godziny, kiedy nikomu nie przychodziło do głowy telefonować, Snarnof zmajstrował sobie mały odbiornik radiowy. Teraz zaczął więc kręcić gałkami. Najpierw usłyszał banalną konwersację między dwoma radioamatorami, którzy umawiali

się na spotkanie co wieczór. Obiecywał sobie, że po następnej podwyżce kupi odpowiednie części, by zmienić urządzenie w nadajnik i odbiornik równocześnie. Nagle, wśród pisków i skrzeczenia udało mu się złapać końcówkę wiadomości nadanej alfabetem Morse'a: „...CQD MGY...”. Snarnof wiedział świetnie, co oznaczają litery CQD - to wołanie o pomoc na morzu: „Come Quickly Danger”. Ale jaki to statek ukrywał się za literami „MGY”? Po zakłóceniach nastąpiła chwila ciszy. Potem David usłyszał znów nadawaną alfabetem Morse'a wyraźniejszą wiadomość: „Dobry Boże, *old man*, to CQD. Pozycja 41°46' szerokości północnej, 50° 14' długości zachodniej. Uderzyliśmy w górę lodową. Natychmiast pospieszcie nam z pomocą!”.

„A to ciekawe” - pomyślał David. Ale kto uderzył w górę lodową i kto wzywa pomocy? Po kilku minutach cierpliwości usłyszał, że „Car-pathia”, angielski statek towarzystwa żeglugowego Cunard, odpowiadała „Titanicowi” z angielskiej White Star: „Przybywamy natychmiast”. Tym razem statki podały swoje nazwy w całości.

Zadzwoił telefon, ale David, podniecony tym, co usłyszał, pozwolił mu dzwonić. Na drugiej linii telefonował właśnie do jednego ze swoich kolegów, zaangażowanego na próbę przez pewien nowojorski dziennik do działu kroniki wydarzeń. Kolega myślał najpierw, że to kawał. Przecież „Titanic”, oczekiwany wraz ze wszystkimi osobistościami, które znalazły się na jego pokładzie z okazji inauguracyjnej podróży, był - jak pisały wszystkie gazety - niezatapialny! Nie, „Titanic” po prostu nie mógł znaleźć się w niebezpieczeństwie. Jednak David mówił mu o tym z wyraźną pewnością i przekonaniem. Dla debiutującego dziennikarza taka „bomba” była jak manna z nieba! Młody człowiek zdecydował się obudzić swego łatwo irytującego się redaktora naczelnego, podczas gdy David nasłuchiwał radia z jeszcze większą uwagą.

Około 2000 kilometrów od tego miejsca radiooperator na „Ti-tanicu”, nazwiskiem Philips, powtarzał komunikat o grożącym statkowi niebezpieczeństwie: „*Titanic* do wszystkich...”. Zegarek wskazywał wpół do pierwszej w nocy. Kapitan Smith wydawał swoim oficerom rozkazy: „Przygotować szalupy ratunkowe, przynieść listy pasażerów każdej szalupy, zebrać pasażerów na pokładzie”. Pasażerowie „Titanica” reagowali w zależności od charakteru. Wszyscy odczuli silny wstrząs, który nastąpił o godzinie 23.40, różnie go jednak interpretowano. Brak doświadczenia spowodował, że pasażerowie nie byli specjalnie zaniepo-

kojeni. Wiedzieli, że szesnaście wodoszczelnych grodzi, które w tamtych czasach były prawdziwą techniczną rewolucją, zabezpieczyły statek przed katastrofą. Przecież podczas prób „Titanic” utrzymywał się na powierzchni, mimo że dwa wodoszczelne przedziały były całkowicie zalane wodą.

J.B. Ismay, prezes White Star, domyślił się jednak, że statek musiał w coś uderzyć. Narzucił pospiesznie szlafrok na piżamę i wybrał się na poszukiwanie kapitana. Pasażerów, tańczących wolno przy dźwiękach orkiestry, podsypanych lub jeszcze dopijających „ostatniego” w jednym czy drugim barze, jak również tych, którzy spali lub jeszcze czytali w swoich kabinach, poproszono o włożenie kamizelek ratunkowych i udanie się na pokład. Wszyscy myśleli z początku, że to tylko ćwiczenia. Góra lodowa jak duch zniknęła w ciemnościach tak samo nagle, jak się z nich wyłoniła. Nikt jeszcze nie wiedział wtedy, że zostawiła ona po sobie w boku „Titanica” otwartą stumetrową ranę. Sześć z szesnastu wodoszczelnych przedziałów zalała woda.

Maszyny zatrzymały się. Pierwsze ustąpiły grodzie kotłowni numer 6, sąsiadującej z zalanim przedziałem. Zaraz potem grodzie kotłowni numer 5. Znajdujący się w pierwszym z wodoszczelnych przedziałów, odpowiedzialny za oświetlenie, Samuel Hemming usłyszał dziwny gwizd. Podszedł w kierunku, z którego wydobywał się dźwięk. Spieniona woda przedostawała się już do komory łańcuchowej, a gwizd powodowało powietrze, które woda wypychała na zewnątrz. W drugim przedziale, tuż obok komory numer 1, mieszkali pracujący w kotłowni marynarze. Ich szef Charles Hendrickson usłyszał chłupot wody, która zajmowała luki i brała w posiadanie korytarze. W piątym wodoszczelnym przedziale znajdował się oddział pocztowy. Jego pracownik skamieniał, widząc sączącą się przez szparę w drzwiach wodę. W pomieszczeniu znajdowało się dwieście worków poczty. Wezwał na pomoc kolegów z sąsiedniej kabiny: „Szybko do sortowni!”. Woda podchodziła już pod drzwi kabin trzeciej klasy.

Na górze prezes J.B. Ismay wdał się z kapitanem Smithem w dyskusję. Oficer pokładowy Moody, mając w ręku dwie listy, podał oznaczające tragedię liczby: w szalupach było 1178 miejsc, a na pokładzie „Titanica” znajdowało się 2207 osób.

- Kobiety i dzieci niech wsiadają do łodzi! - rozkazał kapitan Smith.

Łodzie były podwieszane na wysokości pokładu szalupowego i spacerowego, załadowane puszkami z biszkoptami, kanistrami z wodą i lampami, gotowe wypłynąć w morze.

Pewien pasażer pierwszej klasy wszedł do pustego salonu. Nie w pełni rozbudzony oparł się o jedną z ramp z kutego żelaza, która biegła wzdłuż dębowej boazerii. Spojrzał na zegarek i porównał godzinę z tą, jaką wskazywał zegar, który fascynował go, od kiedy znalazł się na statku. Cyferblat w otoczeniu dwóch nimf z brązu wieńczyły trzy alegoryczne postacie: Chwała i Honor, które wkładały koronę na głowę Czasu. Wskazówki regularnie tykającego zegara potwierdziły czas pokazywany przez jego osobisty zegarek - trzydzieści pięć minut po północy. Oprzytomniał wtedy do reszty i zaczął narzekać: „Cóż to za pomysł! Robić ćwiczenia w środku nocy! Jutro złożę skargę temu J.B. Ismayowi!“. Po chwili, mimo wszystko wykazując dyscyplinę, niezadowolony pasażer skierował się na pokład spacerowy.

Czterech służących, grających w pokera przy jednym ze stołów w jadalni pierwszej klasy, z którego zebrano już nakrycia, w końcu zorientowało się, że coś jest nie w porządku. Zwlekali jednak ze złożeniem kart i żetonów, zanim poszli dowiedzieć się, o co chodzi.

Statek był już przechylony o 5 stopni na prawą burtę i z lekka pochylał się do przodu. Było to wyczuwalne tylko dla załogi. Podróżujących trzecią klasą emigrantów, ponieważ ich kabiny zalała już woda, zaczęła ogarniać panika. Ściskając skromne tobołki, usiłowali przedostać się na wyższe piętra. Być może źle zinterpretowany rozkaz zabraniał im na razie dostępu do szalup. Rozległy się pierwsze krzyki, a potem przekleństwa w różnych językach. Matki starały się wypchnąć dzieci do przodu, ojcowie próbowali przerwać kordon ochronny. Z bronią w ręku oficerowie zdołali przywrócić spokój, ustawiając siedmiuset sześciu nieszczęśników w długiej kolejce.

Tymczasem w szalupach mają zajmować miejsca pasażerki pierwszej klasy. Ale posłusznie wykonują rozkaz tylko niezamężne kobiety. Inne nie chcą rozstać się z synem czy mężem. Pani Smith, która pragnęła dzielić z mężem jego chwałę, w obliczu tragedii nie chce go opuścić. Kapitan jednak nalega:

- Jeśli każemy wsiadać do łodzi najpierw kobietom i dzieciom, to dlatego, że taki jest zwyczaj. Jak wiadomo „Titanic” ma zbyt solidną konstrukcję, by pójść na dno. Wszyscy się uratują.

- Ja chcę się uratować tylko z tobą!

Panią Smith przekonuje jednak ostatni argument męża:

- Nie sądziłem, że pewnego dnia będę musiał wydać ci rozkaz, tym razem jednak proszę cię, abyś była posłuszna.

Przykładna żona rozumie wtedy, że jej nieposłuszeństwo może zniweczyć autorytet kapitana. Ale inna, młodsza kobieta także się opiera: dla pani Jean Jacob Astor to koniec długiej i cudownej podróży poślubnej. Jej mąż, potomek „hotelowego króla”, woził ją po Europie przez wiele miesięcy. Właśnie oświadczyła mu poprzedniego wieczora, że niebawem przyjdzie na świat „mały hotelowy książę”. Trzeba siłą umieścić ją w łódce. Tymczasem inna pasażerka, wykorzystując zamieszanie, wyskakuje z szalupy z krzykiem:

- Ponieważ nie chcecie zabrać mojego psa (duńskiego wyżła), wołę umrzeć wraz z nim!

Po raz pierwszy ktoś mówi o śmierci.

W końcu szalupa numer 7 zostaje spuszczonej na wodę. Jest 45 minut po północy. W Nowym Jorku, przy swoim odbiorniku radiowym, podniecony David Snarnof powtarza głośno to, co słyszy w słuchawkach. Dołącza do niego jego kolega dziennikarz, który jest teraz cały czas w telefonicznym kontakcie z redaktorem naczelnym swojej gazety, powtarzając mu odbierane przez radio informacje. W ten sposób wszyscy trzej dowiadują się, że niemiecki parowiec „Frankfurt” kieruje się tak samo jak „Carpathia” na miejsce katastrofy. O ile jednak wiadomo, że „Carpathia” musi przebyć odległość zaledwie sześćdziesięciu mil, o tyle nieznaną jest pozycja niemieckiego statku. W stronę „Titanica” kierują się także amerykański „Virginian” i kanadyjski „Mount Tempie”, ale czy uda im się przybyć na czas?

„Carpathia” płynie z największą możliwą prędkością, ale na „Titanicu” nikt nie słyszy radiooperatora Harolda Thomasa Cottama. Nadawany z tonącego statku sygnał alarmowy jest coraz słabiej słyszalny. Kapitan Arthur Rostrom nie może uwierzyć, że „Titanic” tonie. Znacznie bardziej prawdopodobna wydaje mu się niewielka awaria. Przygotowuje jednak lampy do oświetlenia tafli morza i wydaje rozkaz przygotowania szalup, a także sznurowych drabinek, po których można sprowadzić na statek ewentualnych rozbitków.

Na pokładzie „Titanica” pasażerowie zajmują miejsca w szalupach. Kobiety w wieczorowych strojach, w nocnych koszulkach lub w futrach

tułą do siebie dzieci albo też ściskają kurczowo szkatułki z kosztownościami lub inne odruchowo zabrane przedmioty, jak kompas, pudło z kapeluszami czy pomarańcze. Szalupy spuszczone są na wodę jedna za drugą. Kiedy szalupa numer 6 dotyka wody, oficer na wachcie spostrzega, że znajduje się w niej tylko dwudziestu ośmiu zamiast sześćdziesięciu pięciu pasażerów. Jest już jednak za późno na to, by do łodzi weszli inni.

Zmęczeni oczekiwaniem podróżni trzeciej klasy próbują dostać się do miejsc, z których są spuszczone szalupy, podejmując straceńczy wyścig przez korytarze i schody. Nie znając wyższych luksusowych pięt statku, przerażeni na myśl o nadchodzącym niebezpieczeństwie, najczęściej rezygnują z eksploracji labiryntu i z ulgą odnajdują drogę do znanej im jadalni. Tutaj z rezygnacją biedaków, wierzący i niewierzący emigranci, zaczynają się modlić.

Na górze prezes J.B. Ismay, wciąż w szlafroku, znajduje się w miejscu, z którego może obserwować lodowiec, akcję ratunkową i wszystkie przeprowadzane manewry. Wkrótce jego „Trzeba tylko...” zamienia się w „Żądam, by...”. Kapitan, który jak dotąd zachowywał panowanie nad sobą, omal go nie stracił. Jego oficerowie ledwo zdążyli wrzucić wymachującego rękami J.B. Ismaya razem z jego szlafrokiem i nieodpowiednim w tym miejscu autorytetem do spuszczonej właśnie na wodę szalupy. Teraz przyszła kolej na mężczyzn. Kobiety podróżujące w trzeciej klasie, które pozostawiono własnemu losowi, czy to z nieśmiałości, czy ze znużenia, płakały tak cicho, że o *nich zapomniano*.

„Titanic” przechylał się coraz bardziej. O ile pierwsze szalupy spuszczone na wodę na wpół puste, to szalupy z mężczyznami były przeciążone. Walczono ze sobą na przekleństwa, łockie lub pięści. Ktoś wpadł do morza. Ktoś inny został do niego zepchnięty lub wpadł do wody wskutek własnej niezręczności.

Płynąca w szalupie numer 4 pani Ryerson zobaczyła przez kwadratowe okienko, że jej luksusową kabinę na pokładzie C wypełnia woda, która osiągnęła już poziom otaczających ją fal oceanu. Woda pieniała się, unosząc oraz popychając komodę i stylowe fotele tak, że uderzały o przepierzenie. Po chwili, kiedy łódka zaczęła oddalać się od statku, pani Ryerson zauważyła, że sylwetka „Titanica” jest groteskowo pochylona. Z szumem fal mieszały się dźwięki radosnego ragtime’u. To muzyki z orkiestry w kamizelkach ratunkowych włożonych na ubrania

zaczęli grać w salonie pierwszej klasy najweselsze utwory ze swojego repertuaru.

O godzinie 2.05 spuszczone ostatnie szalupy, jakie były do dyspozycji. Kilka innych było jeszcze na swoich miejscach, ale przechył statku uniemożliwił ich użycie.

W ciemnościach nocy na miejsce katastrofy z maksymalną prędkością podążała „Carpathia”. Statek potrzebował jeszcze półtorej godziny, by dotrzeć na miejsce wskazane w ostatnich komunikatach z „Titanica”.

David Snarnof, spocony przy swoim amatorskim odbiorniku radiowym, na próżno szukał w eterze jakichś nowych wiadomości z uszkodzonego statku. Z wymiany krótkich informacji pomiędzy łądem a przylądkiem Race na Nowej Fundlandii i dwoma statkami na oceanie wywnioskował, że nikt nie miał już żadnych wiadomości z „Titanica”.

Statek przechylał się coraz bardziej. Małe lampki z abażurami z kolorowego jedwabiu, które ozdabiały każdy stolik w restauracji, zwisały połamane nad podłogą, ale kryształowe świeczniki, tworząc już teraz kąt ostry z sufitem, wciąż oświetlały różowy dywan i jasną boazerię na ścianach. Potem światło zgasło. Pracownicy kotłowni, którzy starali się pracować, by utrzymać napięcie, opuścili swoje stanowiska, kiedy woda sięgnęła im do pasa.

Kapitan wszedł do kabiny radiooperatorów, gdzie znalazł Philipsa i jego pomocników.

- Nic już nie można zrobić. Wychodźcie stąd!

Philips próbował jeszcze wysłać ostatnią wiadomość CQD, ale sygnał był tak słaby, że wątpił, aby ktokolwiek mógł go usłyszeć. Wraz z innymi opuścił kabinę. Była godzina 2.11.

W szalupach ratunkowych znalazło się sześćset osób. Z pokładu „Titanica” do wody skoczyło kilku mężczyzn. Mieli nadzieję, że uda im się dopłynąć do szalup. Na statku zostało ponad tysiąc pięćset osób, w tym wiele kobiet i dzieci. Nie dla wszystkich znalazły się kamizelki ratunkowe. Orkiestra, która na chwilę przestała grać, teraz podjęła motyw religijnej pieśni *Być bliżej Ciebie chcę*. Młodzi marynarze palili papierosy, pasażerowie modlili się na kolanach. Na dwóch leżakach rozłożonych przy ścianie para starszków wspominała dawne czasy. Byli to Isidor Strauss, właściciel największego sklepu w Nowym Jorku, i jego żona,

która ukryła się, kiedy inne kobiety zajmowały miejsca w szalupach ratunkowych.

- Zbyt długo żyliśmy razem, bym teraz miała cię opuścić. Gdzie ty, tam i ja...

Orkiestra grała teraz melodię psalmu. Nie zdołała jednak jej dokończyć. Wszystko, co znajdowało się na przechylającym się coraz bardziej statku, zaczęło przesuwać się w kierunku dziobu. Przebijając jedną przegrodę po drugiej, torowało sobie drogę pięć fortepianów. Do morza zaczęły wpadać dziesiątki palm w doniczkach. Rozmaite skrzynie, napotykając przeszkody, otwierały się, wyrzucając z siebie kaskady rakiet tenisowych i kijów golfowych. Z innych wysypywał się deszcz orzechów, jarek i butelek piwa.

Przechył statku jeszcze się zwiększył. Wysokie fale zaczęły zalewać pokład, za każdym razem zbierając obfite żniwo. Nie dawało się już ustać na nogach. O godzinie 2.17 zgasło światło. Przód „Titanica” zanurzał się prawie pionowo w morze. Jeden z kominów, odrywając się, spadł do wody pomiędzy tych, którzy usiłowali utrzymać się na powierzchni. Maszyny, wyrwane ze swoich miejsc, rozgniały pracowników kotłowni. Na pokładzie zostało już niewielu ludzi, którzy trzymali się kureczowo lin. Paru innym udało się wspiąć na śrubę. Nagle statek zaczął drzeć, jakby w ostatnim wysiłku, by jeszcze się wyprostować. Potem powoli i z godnością zanurzył się w morzu. Była godzina 2.20.

Nigdy nie dowiemy się, ile z tysiąca pięciuset osób, które zostały na statku, żyło jeszcze, kiedy po zatonięciu „Titanica” morze uspokoiło się. Woda miała temperaturę minus 3 stopnie. Drugi oficer, Lightoller, któremu udało się uratować, opowiadał potem, że czuł, jakby tysiące ostrych noży wrzynało mu się w ciało. Ci, którzy umieli pływać, starali się dotrzeć do szalup. Niektórym udzielono pomocy. Ale takich było niewielu. Innych ogłuszano lub odepchnięto uderzeniami wiosła. Na morzu wielojęzyczny chór ludzki wzywał pomocy we wszystkich językach.

- Przypominało to okrzyki na koniec dobrego meczu piłki nożnej - powiedział później mechanik George Kemish.

Dowódca łodzi numer 14, piąty oficer Lowe, znalazł się w grupie czterech innych szalup, mających numery 10,12, 4 i D. W żadnej z nich wszystkie miejsca nie były zajęte. Przesadził swoich pasażerów do tych łódek i zaczął szukać ochotników, by podpłynąć z pomocą do tych, których krzyki wciąż jeszcze było słyhać. Potrzebował godziny, by

wszystko zorganizować. Udało się wyłowić tylko cztery osoby, a wśród nich radiooperatora Philipsa. Ten wkrótce zmarł. Inni utonęli. W szalupach 1, 5 i 2 także były wolne miejsca, ale kobiety w ataku hysterii kurczowo chwyciły za wiosła, nie pozwalając marynarzom pokonać odległości około trzystu metrów, jaka dzieliła ich od tonących. Osiemnaście szalup wyratowało ogółem zaledwie trzynaście osób, które wraz ze statkiem znalazły w wodzie.

Około godziny 3.30 ucichły ostatnie wołania o pomoc. Kilkakrotnie dały się słyszeć jeszcze słowa psalmu albo krzyki jakiegoś pijanego, zbytnio rozgrzanego whisky. Dowódcy łodzi wołali do siebie w ciemnościach. Nagle w niebo wystrzeliła rakietka. I wszyscy patrzyli już tylko w jej stronę!

„Carpathia” znajdowała się na 41°46' szerokości północnej i 50°14' długości zachodniej. Kapitan Rostrom na próżno starał się przeniknąć ciemności. Nie mógł dostrzec sylwetki „Titanica”. Można by sądzić, że Philips pomylił się, podając pozycję statku. Na wszelki wypadek Rostrom kazał wystrzelić racie. Z wielkim zaskoczeniem obserwował przez chwilę pojawiające się w odpowiedzi małe szybko gasnące płomyki. Wyglądały jak ogniki igrające wśród fal. Na statku zapalono reflektory. Kiedy ich światło zaczęło prześlizgiwać się po powierzchni morza, dostrzeżono pływające skrzynie i najróżniejsze przedmioty, a potem także łodzie, w których poruszające się sylwetki trzymały lampy, zapalone tym, co akurat było suchego pod ręką: gazetą, kapeluszem... Nigdzie nie widać było sylwetki „Titanica”, co wskazywało na przerażającą tragedię.

„Carpathia” zatrzymała się. Na ratunek tonącym wysłano łodzie. Dopiero o godzinie 8.30 ostatnia z siedmiuset osób, które przeżyły katastrofę, znalazła się na pokładzie.

Zanim odплыnęli, Rostrom kazał zaprowadzić się tam, gdzie zatonął „Titanic”. Po tysiącu pięciuset osobach nie pozostał żaden ślad. Nie było nawet jednego ciała, unoszącego się na powierzchni wody.

Po drugiej wojnie światowej statki wyposażono w radary, których konstrukcję udoskonalono na użytek wojska i wszyscy odetchnęli z ulgą. Dzięki nim można było uniknąć nowych niebezpieczeństw związanych z kolizją na morzu.

W lipcu 1956 roku „Andrea Doria” wyruszył z Genui do Nowego Jorku. Człowiek, który kolejno dowodził flotą Franciszka I i Karola V,

nie żył już od czterech wieków, ale statek jego imienia istniał zaledwie trzy lata. Miał 241 metrów długości, 28 metrów szerokości, 29 000 ton wyporności i mógł mknąć z prędkością 23 węzłów. Podczas tego rutynowego rejsu na jego pokładzie znajdowały się 852 osoby - pasażerowie i członkowie załogi.

W tym samym czasie inny podobny statek, o nazwie „Stockholm”, opuszczał Szwecję, kierując się do tego samego portu przeznaczenia.

Pasażerowie kapitana Piero Calamai wysoko cenili *osso bucco* (gicze cielęce), smażone na oleju ryby, faszerowane *zucchetti* i inne specjalności włoskiej kuchni, zakrapiane winem *frascati*, *gragnano* i *chianti*, a potem tańczyli przy dźwiękach najnowszych przebojów.

Pasażerowie kapitana Gunnara Nordensona nie odmawiali podczas posiłków dokładki wędzonego węgorza i doprawionych na czterdzieści różnych sposobów śledzi, które podlewano małymi kieliszkami przyjemnie pachnącej wódki.

25 lipca atmosfera „wieczoru włoskiego” na jednym z tych statków i „wieczoru szwedzkiego” na drugim była dość ożywiona. Na „Stoc-kholmie”, jak i na „Andrea Dorii”, wymieniano adresy i umawiano się na spotkania. Do Nowego Jorku było już blisko. Morze było zupełnie spokojne. Romantyczna i trochę tajemnicza mgiełka na pokładzie skłaniała młode kobiety do przyjęcia dotąd odrzucanych pocałunków.

O godzinie 23.30 potężne uderzenie sprawiło najpierw, że na obu statkach zamilkły orkiestry, a także pasażerowie. Krótką chwilę ciszy przerwały krzyki przerażenia i bólu. „Stockholm” uderzył w lewą burtę włoskiego statku. Przez dwunastometrową wyrwę w kadłubie woda wtargnęła już do wnętrza. „Andrea Doria” szybko wychylił się o trzydzieści stopni od pionu, co sprawiło, że połowa szalup ratunkowych na lewej burcie była nie do wykorzystania. Spuszczono więc na wodę tylko szalupy z prawej burty. Pięćdziesięciu pasażerów z „Andrea Dorii” znalazło się na pokładzie „Stockholma”, który miał tylko nieznaczne, powierzchowne uszkodzenia. „Ile-de-France”, który przyplłynął, odebrawszy wołanie o pomoc, musiał pomieścić na swoim pokładzie 758 pasażerów włoskiego statku. Kapitan i załoga, którzy zostali na pokładzie „Andrea Dorii” aż do samego końca, zeszli ze statku dopiero o godzinie 10 rano 26 lipca. O godzinie 10.30 statek pogrążył się w morzu.

Kiedy policzono ofiary, okazało się, że brakuje 44 osób z „Andrea Dorii” i pięciu ze „Stockholma”. Wszyscy zatonęli lub zginęli wskutek

zderzenia. Sprawę rozpatrywał sąd amerykański. Proces nie trwał długo. Szwedzkie i włoskie towarzystwa żeglugowe doszły do porozumienia w kwestii wypłacenia znacznych odszkodowań ofiarom i ich spadkobiercom. Poszkodowani zaś woleli przyjąć je, niż czekać wiele lat na zakończenie długiej procedury. Zrzucając na siebie nawzajem odpowiedzialność za katastrofę, kapitanowie zakończyli mecz bezbramkowym remisem. Nie zastosowano wobec nich żadnych sankcji. Wreszcie podsumowano, że była to wina radaru. Czy to był radar statku pochłoniętego przez fale, czy też statku, który dokonał abordażu? Czy rozregulował się, czy też źle odczytano jego wskazania? Tych kwestii nie wyjaśniono.

Statek „Ile-de-France”, który udzielił pomocy ofiarom katastrofy, otrzymał odznaczenie. Udekorowano też jego kapitana, Raoula de Baudeana, a także kilku oficerów. „Stockholm” po naprawieniu uszkodzeń kontynuował rejsy jeszcze przez trzy lata. Sprzedany w 1959 roku, wciągnął na maszt niemiecką banderę i nadal pływał pod trochę utopijną nazwą „Völkerfreundshaft”, czyli Przyjaźń Narodów.

Alain Bombard, lekarz praktykujący w szpitalu Boulogne-sur-Mer, miał często do czynienia z ofiarami katastrof na morzu. Większość rozbitków umierała wskutek osłabienia, odwodnienia albo doznanych urazów. Młodemu lekarzowi wiele z tych ofiar wydawało się „niepotrzebnych”. Stworzył teorię, że morze to „niewątpliwie groźne dla człowieka środowisko, w którym jednak istnieje obfitość wszystkiego, co potrzebne do życia lub przynajmniej przeżycia, aż do nadejścia pomocy lub dotarcia do lądu”. Przecież w metrze sześcinnym wody jest „dwieście razy więcej żywych organizmów niż w tej samej ilości ziemi”. Dlaczego więc na morzu jest aż tak wiele ofiar? Dlatego, że szalupy ratunkowe i tratwy nie są takie, jak być powinny i dlatego, że rozbitkowie nie umieją przezwyciężyć strachu i znaleźć sobie pożywienia.

Alain Bombard zaczął analizować wszystkie historie osób, które przeżyły katastrofę na morzu. Pierwszym wnioskiem, jaki mu się nasunął, było to, że siedem razy na dziesięć przechył tonącego statku umożliwia spuszczenie na wodę połowy szalup ratunkowych. Użycie zamiast nich gumowych pontonów pozwala na korzystanie z nich niezależnie od pochylenia statku i stanu morza.

Przepląnięcie na wyposażonym w silnik pontonie przy złej pogodzie z Boulogne-sur-Mer do Folkestone i z powrotem przekonało

ostatecznie Bombarda, że taka właśnie szalupa stanowi najlepsze rozwiązanie w przypadku konieczności natychmiastowego ratowania tonących. Pozostawała jednak kwestia przeżycia na morzu. Bombard, po licznych, powtarzanych kilkakrotnie doświadczeniach, przeprowadzanych w Muzeum Oceanograficznym w Monako, doszedł do wniosku, że woda morska wbrew powszechnej opinii nie jest szkodliwa, a pita w sposób rozsądny może ocalić od odwodnienia przez kilka dni. Ryby natomiast mogą dostarczyć słodkiej wody, którą wystarczy z nich wycisnąć ręką albo posługując się wyciskaczem. Na morzu są więc dostępne wszystkie składniki ludzkiego pożywienia. Dodatkowo plankton może dostarczyć potrzebnej witaminy C, bez której skorbut to pewnik.

Bombard jednak nikogo nie zdołał przekonać do swojej teorii. W tej sytuacji postanowił dostarczyć na jej poparcie dowodów. Jeśli tylko zostanie ponton, ulepszony według własnych planów, bez silnika, ale wyposażony w żagiel, przepłynie na nim Atlantyk. Zabiegi, aby uzyskać odpowiednią łódź o wymiarach 4,6 na 1,9 metra z żaglem gąflowym i kilkoma podstawowymi przyrządami do nawigacji, trwały rok. Bombard nazwał swój ponton „Hérétique”, ponieważ „będziemy starali się dotrzeć tą łodzią, uważaną za nieodpowiednią do żeglugi, do miejsca określonego wcześniej. Była to więc herezja wymierzona bezpośrednio w specjalistów od żeglugi i nawigacji. Istotniejsze jednak było to, że sprzeciwiłem się powszechnemu przekonaniu, iż nie da się przeżyć wyłącznie dzięki temu, czego dostarcza morze i że słona woda nie nadaje się do picia”.

Alain Bombard używa pierwszej osoby liczby mnogiej, ponieważ nie ma zamiaru płynąć samotnie. Jego towarzysz, Jack Palmer, po trudnej przeprawie przez Morze Śródziemne, która miała być sprawdzianem przed podróżą przez Atlantyk, rezygnuje jednak z udziału w wyprawie. Bombard odpłynie więc samotnie od brzegów Maroka 24 sierpnia 1954 roku, kierując się przez Wyspy Kanaryjskie na Antyle.

3 września, po jedenastu dniach podróży, dopływa na Kanary. „Hérétique” zachowywał się świetnie. „Rozbitek” również, pomimo kilku gwałtownych burz. Podczas podróży wypróbował w praktyce swoje teorie o wodzie morskiej, rybach i planktonie, co mu nie zaszkodziło.

W niedzielę 19 października wyruszył z Wysp Kanaryjskich. Tym razem nie będzie już miał żadnej możliwości postoju aż do Antyli. Następnej niedzieli Bombard daje w dzienniku pokładowym wyraz

swojemu zaniepokojeniu: „Nie jestem w stanie określić długości geograficznej”. Nazajutrz przypadają jego urodziny. Urodził się dokładnie dwadzieścia osiem lat wcześniej „Los okazał się łaskawy i dał mi tego dnia urodzinowy prezent. Na uwiązany na końcu sznurka za łódką haczyk z przynętą, którą była latająca ryba pozbawiona głowy, rzucił się nagle wielki ptak, którego Anglicy nazywają shearwater*. Jego francuskiej nazwy jeszcze nie udało mi się ustalić. Pomimo obrzydzenia ukłoniłem mu łeb”. Surowe mięso ptaka komuś, kto dotąd żywił się tylko rybami, mimo lekkiego posmaku „owoców morza”, wydawało się smaczniejsze niż befsztyk tatarski.

28 października rozregulował się jedyny zegar na łodzi. W nocy z 29 na 30 października ponton został zaatakowany przez rekina. Po chwili jednak ryba odpłynęła. Rano w dzienniku pokładowym Bombard zanotował szczegółowo: „Straciłem paznokieć małego palca prawej nogi. Poza tym na wierzchu dłoni pojawiły się dziwne wypryski. Przypuszczalnie z powodu soli. Okropnie boję się czyraków. Są bardzo bolesne, ale nie chciałbym ich leczyć, żeby nie fałszować wyników eksperymentu”. Należy tutaj powiedzieć, że w łodzi znajdowała się niewielka zapieczętowana skrzynka, zawierająca leki pierwszej potrzeby. Bombard postawił sobie jednak za punkt honoru nigdy jej nie otwierać. „Pieczęcie” do końca pozostały nienaruszone.

Tego samego dnia zaczął zastanawiać się nad odpowiedzią na pytanie: „Gdybym nie był sam, czy wszystko byłoby łatwiejsze? No, ale przecież takie zastanawianie się niczemu nie służy”. W niedzielę 2 listopada, by wyłowić z wody nadmuchiwaną poduszkę, Bombard wskoczył do morza. „Byłem przerażony, kiedy chcąc wrócić do łodzi, zauważyłem, że ode mnie ucieka i że nie mogę skrócić dzielącej nas odległości. Pływająca kotwica złożyła się jak spadochron i już nic nie hamowało dryfującej łodzi”. W końcu jednak człowiek, który trenował, przepływając cieśninę La Manche, dogonił „Hérétique'a”.

Łodzi towarzyszyły dorady. Te „wytresowane” unikały haczyka, ale pojawiające się wśród nich „neofitki” dawały się złapać. Każdego ranka siadało na pontonie kilka ryb latających. Bombard zbierał także plankton, posługując się w tym celu rodzajem czerpaka z sitkiem. W dzienniku pokładowym znaleźć można ślad dręczącego pragnienia: „Jest gorąco!

* Po polsku ptaki te nazywa się burzykami (przyp. red.).

Małe dobre piwo! Najbardziej brakuje mi słodkiej wody. Mam już dość jedzenia ryb, ale jeszcze bardziej ich wypijania".

W końcu, 11 listopada, w dwudziestym czwartym dniu samotnej podróży, spadł dobroczynny deszcz. Rozpuścił powłokę soli na ciele, a woda zebrana w kauczukowym płótnie namiotu pozwoliła ugasić pragnienie. Potem po czystym niebie nad łodzią przeleciał biały gołąb z czarnym dziobem, zwany faetonem. Ptak mógł nadlecieć tylko z Ameryki. Wesoły nastrój przerwało nagle pojawienie się ryby z gatunku mieczników. Jeżeli zaatakuje od przodu, to łatwo przedziurawi ponton swoim mieczem. Na szczęście miecznik najpierw przyspieszył, ale potem skręcił w bok. Musiał przestraszyć się tak samo jak Bombard. Znow zaczął padać deszcz. Pod datą 14 listopada czytamy w dzienniku pokładowym: „Bardziej cierpiałem przez te ostatnie czterdzieści osiem godzin niż przez cały czas podróży. Jestem cały pokryty małymi wypryskami i mam obłożony język. Nadal leje deszcz i wszystko już przemokło. Humor mam dobry, ale zaczynam być zmęczony tą ciągłą wilgocią...”.

Wkrótce również humor zacznie się pogarszać. Jedna z następnych burz podarła żagiel i „Hérétique" został unieruchomiony przez sztil. W zasięgu wzroku nie było żadnego statku. Żadnego lądu też nie było widać. 1 grudnia: „Źle zrobiłem, oglądając fotografie z Francji, z Casa i z Las Palmas. To mi zepsuło humor. Ten eksperyment trwa już doprawdy zbyt długo. Najgorsza zaś jest niepewność... Nie wiem, gdzie jestem. Myślę, że udało mi się to określić z dokładnością do około 200 mil, ale nie wiem, czy dotrę do lądu pojutrze, czy dopiero za dziesięć, dwadzieścia czy za trzydzieści dni?... Żeby chociaż zobaczyć jakiś statek! Gdybym mógł słuchać radia, czułbym się mniej samotnie”.

Czwartek 4 grudnia: „Na horyzoncie wciąż nic nie widać. Zaczynam być fizycznie wykończony”. Następnego dnia biegunce, która dręczyła go od dłuższego czasu, towarzyszył krwotok. „Jeżeli tak będzie dalej, ponton dopłynie, ale ja będę martwy”.

8 grudnia Bombard spisuje swoją ostatnią wolę. Po wydaniu szeregu różnych dyspozycji dotyczących żony i córki, która nie ma jeszcze trzech miesięcy, rozbitek z własnej woli wraca jeszcze do celu swojej misji:

„Chcę jeszcze dodać, że trzeba absolutnie uniknąć, by inni rozbitkowie byli mordowani przez autorów ksiązek dla rozbitków, gdzie po-

dawane są całkowicie fałszywe oznaki zbliżania się do lądu. To tylko obniża morale i przynosi zabójcze skutki".

9 grudnia Bombard wciąż jest jeszcze przy życiu. Oburzony tak kończy swoją myśl: „Trudno mi uwierzyć, że tacy ludzie jak ci autorzy książek dla rozbitków piszą podręczniki dla marynarki amerykańskiej i za każdym razem się myślą. Autor oświadcza, że ptak fregata może być widoczny w odległości najwyżej 300 mil od lądu. Widziałem go w środę. W sobotę rano widzę znów trzy tropikalne ptaki. Jestem pewien - trzy ptaki razem oznaczają, że ziemia nie może być dalej niż jakieś 60-80 mil. Powinienem więc być teraz o jakieś 20 mil od lądu, ale nic nie widać...".

Nic, poza wielką płaszczką, którą rozbitek fotografuje z wielkim entuzjazmem, nie myśląc nawet, że morski potwór mógłby przewrócić ponton jednym ruchem płetwy albo przykryć go jednym jej gwałtownym zamachem.

Dopiero w środę 11 grudnia widać zbliżający się wielki parowiec. Czyjego załoga zobaczy małą łódkę? Bombard bierze heliograf i podobnie do urwisów z lusterkiem usiłuje odbić promienie słońca tak, by rzuciło się to w oczy któremuś z marynarzy. Udało się! Zmieniając kurs, statek kieruje się w stronę „Hérétique'a"!

Dramat iście jak z Corneille'a. Czy Bombard ma przerwać swój eksperyment i kontynuować podróż na pokładzie tego opatrnościowego statku? Za takim rozwiązaniem przemawia ważny argument: ziemia jest o wiele dalej niż pozwalają na to niedokładne obliczenia i obserwacje lotu ptaków. By dotrzeć do najbliższej wyspy z archipelagu Antyli, trzeba jeszcze pokonać odległość 600 mil. No i czy pięćdziesiąt trzy dni eksperymentu to nie dość? Ale właśnie po tak wielkim wysiłku zaniechanie dalszej podróży byłoby wodą na młyn sceptyków. Nie, trzeba kontynuować wyprawę. Jeszcze tylko około dwudziestu dni dzieli Bombarda od pełnego sukcesu. Dobrze, niech będzie i dwadzieścia dni!

Alain Bombard wszedł jednak na statek. Zgodził się wziąć prysznic i zjeść lekki posiłek, na który złożyły się: jajko sadzone, bardzo mały kawałek wątróbki wołowej, łyżka kapusty i trzy owoce. To odstępstwo od dotychczasowej diety „oceanicznej" powstrzymało rozwolnienie, spowodowało jednak inne kłopoty z trawieniem i paradoksalnie sprawiło, że Bombard schudł w sposób niepokojący.

„Arakaka" - tak nazywał się statek - po udzieleniu „Hérétique'owi"

moralnego wsparcia oddaliła się. Ponton i jego pasażer znów zostali sami. Bombard jednak nie zdążył wyczerpać przewidzianego na około dwadzieścia dni kapitału cierpliwości oraz nadziei. 23 grudnia 1952 roku, dwanaście dni po „przerwie Arakaki” i sześćdziesiąt pięć dni od wypłynięcia z Wysp Kanaryjskich, Alain Bombard dotarł do Barbadosu.

Czy zostaną wykorzystane w praktyce wszystkie doświadczenia „Hérétique'a”? Żeglarsstwo to również przemysł, gdzie innowacje konkurują z dawnymi przyzwyczajeniami i różnymi interesami. Można mieć jednak nadzieję, że dzięki temu lekarzowi, katastrofa na morzu coraz rzadziej będzie oznaczała pewną śmierć.

9

„Człowiek wolny zawsze kocha morze”

Według kilku średniowiecznych kronikarzy hiszpańskich jakiś „dziwny człowiek o czerwonej skórze”, podróżując samotnie w wydrążonym pniu drzewa, zapewne w pirodzie, przybył jakoby w tamtych czasach na plażę u wybrzeża Kantabrii. Opis owego mężczyzny wskazuje, iż był prawdopodobnie Indianinem. Ponieważ znajdował się w bardzo złym stanie, zaprowadzono go najpierw nie do lekarza, lecz do biskupa. Człowiek ów wypowiedział kilka niezrozumiałych słów i wkrótce potem umarł.

Skąd przybył? Czy jego pirogę popychał wiatr i morskie prądy? Jakim cudem przeżył? Zakładając, że istniał rzeczywiście i że dobrowolnie opuścił swój daleki kraj, ten dziwny człowiek o czerwonej skórze może być uważany za pierwszego z samotnych żeglarzy, którzy pokonali Atlantyk, a w każdym razie za jednego z najdawniejszych.

Zawsze istnieli ludzie pragnący samotnie zmierzyć się z oceanem, wyjść mu naprzeciw. Wielu wyruszyło na morze i nigdy już więcej o nich nie słyszano. Dopiero w cztery wieki po przybyciu rzekomego czerwo-noskórego człowieka na hiszpańską plażę można wskazać z pewnością pierwszego samotnego żeglarza, który przepłynął Atlantyk.

Alfred Johnson, amerykański rybak dobrze znający wybrzeża Nowej Fundlandii, którego przodkowie przybyli z Liverpoolu, postanowił

w 1876 roku przepłynąć samotnie ocean, by uczcić setną rocznicę niepodległości Stanów Zjednoczonych. Był właścicielem pięciometrowego dorisa - charakterystycznej łodzi używanej przez mieszkańców Nowej Fundlandii - bez pokładu i bez kilu. Z okazji rocznicy nazwał łódź „Centennial”. Położył pokład, dodał kil, uszczelnił poszycie szmatami i wyposażył łódź w wydawałoby się zbyt bogate ożaglowanie, którego rozmiary jednak odpowiadały rozmiarom łodzi. Zainstalował czworokątny grot, foksztaksel, fok oraz dodatkowy żagiel gaflowy do wykorzystania przy tylnym wietrze. Na instrumenty nawigacyjne składały się poziomy kompas i log.

Po załadowaniu zapasów jedzenia i słodkiej wody Johnson wypłynął z Gloucester w stanie New Jersey 18 czerwca 1876 roku. Dziesięć dni później wyruszył na otwarte morze z Shake Harbor w Nowej Szkocji.

Pogoda najpierw była dobra, a nawet ładna, lecz wkrótce zerwał się wiatr. 7 lipca fala zamoczyła wszystkie zapasy, dla których nie było miejsca w niewielkiej ładowni. Trzeba było wyrzucić je do morza i zmniejszyć dzienne racje. 15 lipca Johnson napotkał turecki trójmasztowiec, który podał mu pozycję zliczoną. Odpowiadała ona prawie dokładnie pozycji prawdopodobnej, wyznaczonej przez samotnego żeglarza. Doświadczenie zdobyte podczas połowów na otwartym morzu okazało się przydatne.

Tymczasem dwa słowa o pozycji zliczonej. Nie jest to pozycja statku ustalona mniej lub bardziej intuicyjnie. Zliczenie nawigacyjne polega na nanoszeniu na mapę przebytej drogi, z uwzględnieniem zmian kompasu, wiatrów i prądów morskich. Pozycję zliczoną wyznacza miejsce przecięcia tych linii.

2 sierpnia rozpuścił się gwałtowny szkwał. Johnson zwinął żagle, złożył maszt, wrzucił do morza małą pływającą kotwicę i postanowił położyć się w oczekiwaniu, aż pogoda się poprawi. Nie czekał jednak zbyt długo. Silniejsza fala przewróciła łódź.

Wielu uprawiających żeglarstwo dla przyjemności musiało postawić z powrotem statek, przewrócony kilem do góry. Johnsonowi udało się to po dwudziestu minutach, które na coraz bardziej wzburzonym morzu wydawały mu się wiecznością. Potem przez wiele godzin musiał wylewać wodę z na wpełnionego nią dorisa.

- Teraz już wszystkie bez wyjątku zapasy zamokły. Rozłożyłem

je na pokładzie, ale zaczął padać ulewny deszcz. Zostało mi tylko kilka konserw w szczelnych opakowaniach.

Kiedy słońce wyszło znów zza chmur, wraz z nim pojawił się na horyzoncie bryg z wypisaną błyszczącymi mosiężnymi literami nazwą „Alfredon”. Kapitan, który był Anglikiem, wychylił się przez burtę:

- Wyglądacie na dość zmęczonego, mój panie. Chodźcie na pokład. Zabierzemy także twojego dorisa, jeśli ci na tym zależy.

Alfred Johnson z zadartą głową patrzył na solidną ścianę brygu i na wystające nad nią twarze marynarzy. Ludzie ci wydawali mu się cudownie bezpieczni. Mimo wszystko może już dość dokonał. W końcu jednak pokręcił głową:

- Nie, dziękuję, zostanę u siebie.

U siebie oznaczało małą łódź. Przyjął tylko żywność i słodką wodę, a potem patrzył, jak bryg oddala się pod pełnymi żaglami re-jowymi na obu masztach. 7 sierpnia nowe spotkanie - tym razem z włoskim żaglowcem „Principe Lombardo”. Johnson poprosił o podanie pozycji zliczonej, która raz jeszcze potwierdziła jego rachunki. Natychmiast skalkulował, że nie powinien znajdować się dalej niż za ledwie kilka dni od wybrzeża. I rzeczywiście, 10 sierpnia dopłynął do małego portu w Walii.

Po przybyciu do portu należało dopełnić wielu formalności. Papiery pokładowe Johnsona, chociaż kilkakrotnie zamokły, były jeszcze czytelne. Dowodziły, że „Centennial” z portu w Gloucester wyruszył w morze z Shake Harbour w Nowej Szkocji 25 czerwca 1876 roku i nigdzie się nie zatrzymywał. Kiedy w porcie rozeszła się ta nowina, Alfreda Johnsona noszono triumfalnie z jednej tawerny do drugiej. Ponieważ jednak postanowił dopłynąć aż do Liverpoolu, skąd pochodziła jego rodzina, znów wyruszył w morze. Do celu dotarł 17 sierpnia. Tam także marynarze w porcie świętowali jego sukces. Liverpool był już wtedy dużym portem i dużym miastem, ale ponieważ żadnemu z dziennikarzy nie przyszło na myśl poświęcić artykułu żeglarzowi z „Centennialu”, świat nie dowiedział się o jego wyczynie. Johnson wrócił do domu i swoich połowów u wybrzeży Nowej Fundlandii. Nie znamy daty jego śmierci. Niektórzy spotkali go w Gloucester w stanie New Jersey około 1930 roku. Jako osiemdziesięcioletek zrezygnował z połowów szkunerem, który kupił sobie dzięki ciężkiej i wytrwałej pracy. Kiedy pytano go o podróż przez Atlantyk, odpowiadał ze śmiechem, że to dla

niego wspomnienia z jedynych wakacji, na jakie pozwolił sobie przez całe długie życie.

Joshua Slocum, Kanadyjczyk urodzony w 1844 roku, stał się żeglarzem o wiele bardziej znanym niż Johnson nie tylko dlatego, że samotnie przebył znacznie więcej mil morskich, ale także z racji dość ekscentrycznego poczucia humoru i wreszcie z pewnego szczególnego powodu, o którym wolę opowiedzieć dopiero na końcu.

Jego ojciec był diakonem metodystów, a równocześnie robił buty dla marynarzy. Joshua zawsze mówił, że i on je włoży. W wieku czternastu lat znalazł zajęcie jako pomocnik kucharza na pokładzie pewnego szkunera. Jednak już podczas pierwszego postoju wysadzono go na brzeg za to, że omal nie otruł załogi. Wrócił do służby na morzu jako chłopiec okrętowy, a potem jako marynarz na statkach dalekomorskich.

Mając dwadzieścia pięć lat, został kapitanem trójmasztowca „Aquid-neck”, który kupił za zaoszczędzone pieniądze i dzięki pomocy ojca. Godził się przewozić każdy towar do każdego portu i nie spał nigdzie indziej niż na pokładzie swojego statku. Kiedy się ożenił, żona dzieliła z nim kabinę. Trochę później na pełnym morzu wydała na świat chłopca, któremu nadano imię Victor. Pieluchy suszyły się właśnie na pokładzie, gdy z powodu złej widoczności lub błędu w manewrowaniu Slocum wpłynął swoim „Aquidneckiem” na mieliznę w pobliżu portu Para-nagua w Brazylii. Statek został rozbity, a ładunek stracony, na szczęście jednak obyło się bez ofiar w ludziach. Jedynymi przedmiotami, które małżonkowie zdołali zachować ze statku, była maszyna do szycia i kilka narzędzi. Za ich pomocą były kapitan zaczął własnymi rękami budować nowy statek. Zwodowany kilka miesięcy później i nazwany „Libertad”, przypominał sampana. Joshua zaangażował nową załogę, składającą się z jednego tylko czarnego marynarza, i dotarł jakoś do Waszyngtonu, gdzie zarzucił kotwicę 27 grudnia 1888 roku. Zaraz potem czarny marynarz zniknął z obawy, że będzie musiał powrócić na morze na pokładzie niepewnego „Libertada”.

- Nie ma mowy, żebym została na tym statku razem z naszym synem. Znajdź nam jakieś mieszkanie - zażądała pani Slocum. Po chwili zaś dodała: - A ty, co teraz zrobisz?

- Nie martw się.

Joshua od dwudziestu lat pływał na własny rachunek i nie miał zamiaru teraz zaokrętować się jako porucznik albo pierwszy oficer. Żadnemu z armatorów natomiast nie przypadł do gustu pomysł, by powierzyć dowodzenie człowiekowi, który własny statek doprowadził do katastrofy. Tak mijały miesiące. W 1892 roku, kiedy skończyły się oszczędności, Slocum był już skłonny zaangażować się jako młodszy majster w jednej ze stoczni. Wtedy jednak spotkał pewnego starego kapitana-wielorybnika.

- Mam dla ciebie statek - powiedział mu ten wilk morski. - To słup. Dam ci go w prezencie. Nazywa się „Spray”.

Nie posiadając się ze szczęścia, Joshua chciał natychmiast zobaczyć swój nowy statek. Był jednak trochę zdziwiony, kiedy jego dobroczyńca zaprowadził go na pole, gdzie królowała nakryta plandeką, popodpierana i częściowo zmurszała ruina słupa. Potrzeba było roku, by statek odnowić albo raczej zbudować nowego „Spraya” wielkości starego. Ze statku została tylko nazwa, bo nawet papiery już dawno zostały zagubione przez celników. Zmartwychwstały „Spray” miał 11,3 metra długości, 4,32 metra szerokości i 1,27 metra głębokości, ożaglowanie kutra, ale bez stengi, i jeden fok. Później Slocum, dodając z tyłu mały maszt z żaglem łacińskim, zrobił z niego jol.

Następne lata nie były okresem wielkiej świetności. Slocum rozpoczął „sezon połowów”, ale wrócił z pustą ładownią i tylko po to, by dowiedzieć się, że jego żona zmarła i została pochowana. Wkrótce młody Victor okazał się na tyle przedsiębiorczy, że rozstał się z ojcem. Uważał go za niewartego szacunku dziwaka. Ale Slocum nie wydawał się z tego powodu pogrążony w żalu.

- Mam zaledwie pięćdziesiąt jeden lat. I teraz, bez rodziny, nie potrzebuję już tak dużo pieniędzy. „Spray” to dobry statek. Po namyśle postanowiłem wyruszyć samotnie w podróż dookoła świata. Życie rodzinne i towarzyskie nie wychodzi mi najlepiej.

2 lipca 1895 roku wypłynął z Yarmouth w Nowej Szkocji, kierując się do Europy. Zdecydował, że nie potrzeba mu towarzystwa, ale szybko spostrzegł, że boi się samotności. Bał się tak bardzo, że omal nie oszalał.

- Zacząłem śpiewać i zrobiło mi się o wiele weselej. Głos dopa sowywałem do siły wiatru i morza. Trzeba było widzieć, jak skaczą, słuchając mnie, morświny. Śpiewałem popularne piosenki, które za-

pamiętałem z dzieciństwa. Morświnom najbardziej podobała się pieśń o upadku Babilonu *La Chute de Babylone*.

Po kilku dniach śpiewanie już jednak nie wystarczało, a poza tym stało się męczące. Slocum zaczął wyobrażać sobie, że wydaje rozkazy załodze. Zadawał pytania i udzielał odpowiedzi:

- Kierunek z wiatrem na południowy wschód. Jak zachowuje się statek, poruczniku?

- Bardzo dobrze, panie kapitanie, bardzo dobrze.

Po osiemnastu dniach Joshua Slocum dotarł na wyspę Fayal w archipelagu Azory, gdzie nabawił się poważnej niestrawności.

- To śliwki i lokalny ser - twierdził.

Wszystko było najprawdopodobniej sownie zakrapiane. Slocum wyruszył znów na morze zmęczony i zasnął na pokładzie „Spraya”. Śniło mu się, że zamiast niego statkiem kieruje towarzyszący Kolumbowi sternik Pinty. Mimo wszystko jednak dotarł do Gibraltaru w nocy 4 sierpnia.

Stamtąd droga dookoła świata była przetarta: Kanał Sueski, Ocean Indyjski, Pacyfik. W tawernie Slocum usłyszał jednak opowieści marynarzy o piratach na Morzu Czerwonym i wybrał inną trasę.

- To mi się nie podoba. Popłynę dookoła świata na zachód.

Czyli najpierw znów musiał przepłynąć Atlantyk. Na wodach u wybrzeży Maroka zrozumiał, że nie wszyscy piraci grasowali po Morzu Czerwonym. Ścigająca go feluka nie wyglądała wcale jak statek ratunkowy. A kiedy zbliżyła się na tyle, że mógł widzieć ponure twarze, zrozumiał, że nie są nastawieni zbyt przyjacielsko. Wiatr stale się wzmagał, lecz feluka, kołysząc się na falach, nie zwinęła ani jednego cala kwadratowego żagli. I nagle Slocum zobaczył, że całe ożaglowanie opada jakby spłaszczone niewidzialną ręką. Feluka została pozbawiona masztów.

Po czterdziestu dniach podróży samotnik dotarł do brazylijskiego stanu Pernambuco. Najwyraźniej miał jednak pecha do południowoamerykańskich wybrzeży. Zdołał osadzić „Spraya” na mieliźnie z podobną wirtuozerią jak „Aquindecka” dwadzieścia lat wcześniej. Tym razem jednak statek nie został uszkodzony. Rybacy z pobliskiej wioski pomogli mu ściągnąć go z mielizny. Potem zatrzymywał się w Recife, Rio de Janeiro, Montevideo i Buenos Aires. Kiedy znalazł się na wysokości przylądka Vir-genes na południu Argentyny, miał do wyboru - płynąć aż do przylądka Horn albo wpłynąć do Cieśniny Magellana. Slocum wybrał cieśninę.

Po wydostaniu się na bezmiar Pacyfiku odwiedził kilka jego archipelagów. Zatrzymywał się i schodził na ląd albo tylko przepływał w pobliżu w zależności od tego, czy były to miejsca zamieszkałe, czy bezludne. Aby trzymać z daleka pirogi tubylców, umieścił na pokładzie mające ich odstraszyć kukły, którymi poruszał za pomocą sznurków. Po postoju w Sydney i Melbourne spędził lato 1897 roku na Tasmanii, którą opuścił w kwietniu. Kolejne etapy podróży po półkuli południowej to Wyspy Kokosowe, wyspa Rodrigues i południowoafrykański port Durban. „Spray” opłynął Przylądek Dobrej Nadziei w Boże Narodzenie i znów znalazł się na Atlantyku. „Podróż wydawała się prawie skończona, bo droga, która pozostała mi jeszcze do przebycia, była już łatwa”.

Na Wyspie Świętej Heleny samotnik zabrał na pokład kozę, by w ten sposób mieć mleko. Zwierzę, być może z braku łąki lub wystarczającej paszy, pożarło wszystkie mapy znajdujące się na statku. Slocum wysadził kozę 1330 kilometrów na północ od Wyspy Świętej Heleny, na Wyspie Wniebowstąpienia. Inne zwierzę natomiast towarzyszyło mu podczas całej podróży - był to amerykański pająk, zabrany na pokład w dniu odjazdu i pozostawiony przy życiu. Joshua Slocum zawitał do Newport w Nowej Anglii 28 czerwca 1898 roku.

- Mam już dość podróży. Teraz chcę posiedzieć trochę w domu.

Kupił dom niedaleko maleńkiej miejscowości West Tisbury. Dziennikarze pytali go, dlaczego wybrał to miejsce.

- Odwiedziłem kilka cmentarzy i czytając epitafia, zauważyłem, że sporo osób umiera tutaj w wieku stu albo prawie stu lat.

Wszyscy trochę się dziwili, kiedy jesienią wrócił na morze.

- Po to, bym nie musiał kupować płaszcza. Spędzę zimę na którejsz wysp karaibskich.

I tak było co roku - wy pływał w morze i wracał wraz z jaskółkami. Na wiosnę 1909 roku, wkrótce po powrocie i hucznie świętowanych sześćdziesiątych piątych urodzinach, znów wyruszył w morze.

- Nie chcę iść jeszcze na emeryturę, a „Spray” wciąż jest w dobrym stanie. Powtórzmy nasz spacer.

Wyruszył na morze i więcej go nie widziano. Czy znalazł śmierć na pełnym morzu podczas burzy? Joshua Slocum mógł także paść ofiarą głupiego przypadku i utonąć, ześlizgnąwszy się z pokładu pięćdziesiąt

metrów od brzegu. Bo ów pierwszy żeglarz, który opłynął samotnie świat dookoła, nie umiał pływać. Nigdy nie uważał, by musiał się tego nauczyć.

Podczas gdy Slocum opływał dookoła kulę ziemską, głośno było, przynajmniej na początku, o innej przeprawie przez Atlantyk. Marbo i Samuelsona, dwóch Norwegów, którzy przyjęli obywatelstwo amerykańskie, nie można nazwać samotnymi żeglarzami, ponieważ przepłynęli Atlantyk we dwójkę. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż dokonali takiego wyczynu, mając nadzieję zdobycia fortuny. Nie ukrywali tego, wyruszając w drogę:

- Nasz rejs będzie sensacją. Będziemy pokazywać nasz statek w Europie z miasta do miasta, każąc sobie za to płacić.

Marbo i Samuelson byli przekonani, że przyciągną tłumy, ponieważ ich wyczyn miał różnić się od rejsów poprzedników. Chcieli przepłynąć Atlantyk, wiosłując. Niejaki R.K. Fox, właściciel czasopisma „Police Gazette”, sfinansował to obiecujące przedsięwzięcie. Transatlantyczna łódź długości 5,4 metra nosiła jego imię. Dwaj żeglarze wyruszyli z Nowego Jorku 6 czerwca 1896 roku o godzinie 17. Wcześniej sprawdzono, czy nie zabierają ze sobą żadnego żagla.

1 sierpnia postawili nogę na brytyjskich wyspach Scilly, a 7 sierpnia dotarli do portu w Hawrze. Przepłynięcie Atlantyku zabrało im 55 dni, dziewięć dni dłużej niż Alfredowi Johnsonowi. Pokonali ocean siłą ramion. Ponieważ płynęli wzdłuż uczęszczanych szlaków, ich wyczyn potwierdzały zeznania licznych świadków.

Rozkład dnia na pokładzie „R.K. Fox” dowodzi, że dwóm wiosłarzom nie brakowało ani dobrej organizacji, ani siły woli. Od godziny 8 rano do godziny 20 wiosłowali obydwaj, z godzinną przerwą na śniadanie i drugą na obiad. Od godziny 20 do 23 Marbo spał, a Samuelson wiosłował sam. Od godziny 23 do 2 nad ranem, kiedy spał Samuelson, przy wiosłach zastępował go Marbo. Spali tak na zmianę do ósmej rano. Tak niewiele godzin odpoczynku nie mogło zapobiec ścieraniu się skóry na dłoniach. Zabrane kremy nie były żadną pomocą i dalej trzeba było wiosłować mimo zdartej skóry dłoni. Podczas podróży dwaj mężczyźni, którzy w końcu osiągnęli swój cel, jedli tylko zimne i surowe pożywienie. Wielokrotnie musieli bronić się przed rekinami, a także przed wielorybami, które chciały się bawić! Prawie przez cały czas wylewali

wodę, którą bezustannie nabierał ich przeładowany statek. Kilka razy przewrócili się, tracąc część wyposażenia. To wszystko jednak nie było ważne, skoro cel został osiągnięty, a fortuna znajdowała się już na wyciągnięcie ręki.

Ale „R.K. Fox” przyciągał zwiedzających w Hawrze zaledwie przez cztery dni. Potem już nikt więcej nie przyszedł. Dwaj mężczyźni popłynęli w górę Sekwany, wiosłując aż do Paryża, gdzie jednak udało im się zarobić zaledwie na pobyt. Gazety w Europie, nie bardzo wiadomo dlaczego, nie chciały o nich pisać. Nie pisały także dzienniki amerykańskie ani nawet „Police Gazette”, której wszyscy redaktorzy nagle byli zajęci pisaniem reportaży o mafii. Rozczarowani bohaterowie, bez pieniędzy na zdobycie większej widowni, postanowili dotrzeć do rodzinnej Norwegii. Ale i tam spotkało ich fiasko. Przekłęty los odmawiał im wszelkiej zapłaty. Marbo miał jednak mimo wszystko szczęście i zmarł we własnym łóżku. Samuelson, cierpiąc na manię prześladowczą, skończył swoje dni w szpitalu psychiatrycznym.

Howard Blackburn, Kanadyjczyk, urodzony 17 lutego 1858 roku, wyruszył w swój pierwszy rejs dalekomorski w wieku czternastu lat. Aż do pełnoletności schodził na ląd tylko po to, by przejść z żaglowca angielskiego na amerykański albo odwrotnie. Po sześciu latach na morzu kupił mały dom w Gloucester w stanie Massachusetts i znów zaakreutował się do połowu dorszy na Nowej Fundlandii. Swoje dwudzieste piąte urodziny świętował na pokładzie szkunera „Grace L. Fears”. Jego kapitan, A. Griffin, dał mu z tej okazji dodatkową kwartę rumu.

Jeszcze tydzień później Howard pamiętał o tym, kiedy razem z Welchem, siedząc w dorisie, rzucali sieci. „Grace L. Fears” kołysała się leniwie na falach. Nagle podniósł się południowo-wschodni wiatr. Szybko nasilał się, zmieniając kierunek na południowo-zachodni. Nie mogło być już mowy o skończeniu pracy. Dwaj mężczyźni złapali za wiosła i zaczęli kierować się w stronę szkunera. Sylwetka statku rozplywała się we mgle, a w końcu przestała być widoczna. Zaczął padać gęsty śnieg i na odległość dwóch metrów nie było nic widać.

- Rzuć kotwicę i poczekajmy, aż się przejaśni.

W nocy śnieg przestał padać. Ponad wodą migotało jakieś światło. Szkuner znajdował się w odległości około dwóch mil, ale pod

wiatr. Dwaj rybacy na próżno wiosłowali z całą siłą. Nie byli w stanie posunąć się nawet o metr do przodu. Temperatura szybko się obniżała i wkrótce lód pokrył dorisa, dodatkowo go obciążając i utrudniając manewry. Trzeba było połamać lód i wyrzucić balast, to znaczy wyciągnięte już z wody ryby. Na wszelki wypadek jednak Blackburn zachował małego, mniej więcej trzydziestokilogramowego, halibuta.

Rano „Grace L. Fears” nie było już widać. Podczas dryfu doris odpłynął daleko od statku. Pozostało więc tylko podjąć próbę dotarcia do wschodnich wybrzeży Nowej Fundlandii. Kiedy Tom Welch wiosłował, Blackburn zdjął rękawice, by zrobić z nich prowizoryczną kotwicę. Skończywszy, spostrzegł, że wylewając wodę, Tom wyrzucił swoje rękawice za burtę. Teraz były już daleko od łodzi niesione prądem. Wkrótce Blackburn stracił czucie w palcach, mimo że pocierał je mocno, by przywrócić krążenie.

- To koniec. Nigdy nie uda nam się dotrzeć do brzegu - martwił się Tom Welch.

- Nie martw się, ja także będę wiosłował.
- Bez rękawic?
- Tak.

Howard chwycił za wiosło i wokół drzewca zagiął pięć sztywnych palców. To samo zrobił z drugą ręką i drugim wiosłem. Pozwolił, by reszty dokonał mróz. Żadna siła nie zdoła już nigdy rozgiąć sztywnych pierścieni martwych dłoni.

- Widzisz, ja także mogę wiosłować.

Tom Welch już go nie słyszał. Następnej nocy zmarł z zimna. Jego rękawice mogły zostać wykorzystane, ale było już na to za późno.

Minęły jeszcze dwie noce. Zachowana na wszelki wypadek ryba była zbyt zmarznięta, by ludzkie zęby mogły ją ugryźć. Sen nawet przez kilka sekund oznaczał śmierć. Blackburn poruszał wiosłami tak długo, dopóki nie dostrzegł lądu. Ale była to tylko stercząca z morza bezludna skała. Musiał więc płynąć dalej. Piątego dnia doris przybił do brzegu, gdzie znajdowała się jakaś opuszczona chata. Blackburn mógł tam się wypaść, owinąwszy się w jakieś łachmany. Nie miał jednak nic do jedzenia. Aby przeżyć, musiał znaleźć ogień, ludzi i jedzenie. Znow wsiadł do łodzi, przełożył drzewce wiosel przez pierścienie sztywnych, zamrzniętych palców i popłynął w górę jakiejś rzeki. Mała wioska, do której wreszcie dotarł, nazywała się Little River. Nie było tam ani lekarstw, ani lekarza.

Mieszkańcy rozgrzali jednak rozbitka i opiekowali się nim jak potrafili. Blackburn stracił wszystkie dziesięć palców. Odpadły także palce u nóg. Nieodwołalnie miał także odmrożoną część prawej stopy.

Kiedy 4 czerwca wrócił do Gloucester, szybko zrozumiał, że żaden właściciel rybackiego statku nie zatrudni kaleki. Marynarze zlitowali się jednak nad nim i zebrali między sobą dość pieniędzy, by wystarczyło na szynk. Pozbawionymi palców dłońmi mógł przecież usługiwać gościom.

- Mogę robić dużo więcej - mówił Blackburn.

Swoim sposobem zaczął rehabilitację. Szybkie postępy zdumiewały jego towarzyszy. Sądziли jednak, że Blackburn oszalał, kiedy zapowiedział im, że wybiera się na Alaskę. Od zachodu po wschód kontynentu północnoamerykańskiego mówiono wiele o rzece Klondike, której wody niosły ze sobą drobinki złota. Marynarze z Gloucester przygotowywali właśnie wyprawę szkunerem na Alaskę. Blackburn uzyskał tyle, że pozwolono mu się do nich dołączyć. Popłynął wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki, wokół przylądka Horn, a następnie wzdłuż pacyficznych wybrzeży Ameryki, na północ. Podczas postoju w San Francisco potknął się nieopatrznie, upadł i na próżno próbował się podnieść.

- Myślę, że złamałem nogę - powiedział, opatrując to stwierdzenie wiązaną przekleństw.

Kilka tygodni później wyruszył łądem w drogę powrotną do Gloucester. W swoim szynku przy Main Street znów krążył o kulach wesoło wśród stolików.

- Przynajmniej teraz już się stąd nie ruszy.

Wcześniej rano Blackburn wstawał i przez wiele godzin pracował nad czymś w szopie na tyłach szynku. Pewnego dnia wyszło na jaw, co tam robił. Opierając kule o ścianę i posługując się kikutami rąk, kaleka zbudował żaglowiec. Statek miał 9 metrów długości, 2,6 metra szerokości i 1,5 metra głębokości. Na rufie można było przeczytać niepozba-wioną humoru nazwę „Great Western”. 15 czerwca Howard Blackburn ogłosił, że zamierza samotnie przepłynąć Atlantyk.

Kiedy 18 czerwca 1899 roku wyruszał na morze, żegnał go niewielki tłumek ludzi równocześnie zdumionych, pełnych podziwu, niepokoju i niedowierzania. Zapowiedziany port przeznaczenia: Gloucester w Wielkiej Brytanii.

Mniej więcej dwa miesiące później Blackburn wpłynął na wody rzeki Severn i dobił do portu w Gloucester.

- Przybywam z Gloucester w Massachusetts.

Ludzie byli zdumieni, widząc, jak dobija do nabrzeża statkiem, posługując się tylko dwoma kikutami.

- Był pan sam na pokładzie?

- Naturalnie. A dlaczegożby nie? Zresztą miałem bardzo dobrą pogodę.

Tym razem prasa walijska, a potem wiele dzienników europejskich i amerykańskich napisało o samotnym żeglarzu. Brytyjczycy, od zawsze pełni entuzjazmu dla żeglarskich wyczynów, nie mogli wyjść z podziwu.

Blackburn zgodził się sprzedać swój żaglowiec. Pozwoliło mu to przebyć Atlantyk ze wschodu na zachód na pokładzie statku. Mówił potem, że „było to bardzo interesujące doświadczenie”. Zanim opuścił Anglię, na wpeł ze śmiechem zapowiedział tym, którzy tak bardzo go podziwiali:

- Wiecie, mogę zrobić jeszcze więcej.

Dotrzymał słowa. Na nieco mniejszym statku, o nazwie „Great Re-public”, także zbudowanym własnymi kikutami, raz jeszcze wyruszył z Gloucester. Trzydzieści osiem dni później wpłynął do portu w Lizbonie.

- Mogę jeszcze poprawić ten wynik.

Raz jeszcze spróbował zrobić doris. Kiedy jednak łódź dwukrotnie przewróciła się, zanim opuścił amerykańskie wody terytorialne, uznał, że rozsądniej jest zrezygnować. Odtąd pozostał na lądzie. Zmarł we własnym łóżku w wieku ponad siedemdziesięciu lat. Howarda Blackburna uznano za „największą chlubę żeglarzy”. Nie wiadomo, kto go tak właśnie nazwał, ale nikt nigdy nie kwestionował tej opinii.

Aż do 1929 roku samotni żeglarze przepływali Atlantyk z zachodu na wschód. Ale ten, kto pierwszy przepłynął ocean w odwrotnym kierunku, trudniejszą drogą, nie był wcale marynarzem.

Alain Gerbault, urodzony w Laval w 1893 roku inżynier, oficer lotnictwa podczas pierwszej wojny światowej, świetny tenisista, brydżysta wysokiej klasy, zanim rozpoczął karierę żeglarską, sprawiał wrażenie dość utalentowanego snoba i kapryśnego dyletanta. Wahając się, czy

poślubić mistrzynię tenisa Suzanne Lenglen, czy może przelecieć nad Atlantykiem, postanowił w końcu wypłynąć z Europy żaglowcem.

Niezależnie od tego, co sam twierdził, jego żeglarskie doświadczenie było wówczas praktycznie żadne. Kilkakrotnie wypływał z Saint-Malo na łodziach rybackich, a jako człowiek światowy pływał także na jachcie, ale nic więcej. Gerbault był jednak przekonany, że jako inżynier wszystkim poddała przy odrobinie energii.

- Oczywiście będzie pan płynął na statku angielskim? - pytali go przyjaciele.

- Naturalnie, że tak.

Gerbault kupił w Anglii solidny jedenastometrowy jacht „Firecrest”. Żaglowiec, który wcześniej uczestniczył w regatach, był olinowany jak kuter. Miał 28 lat. Jeśli łódź jest dobrze utrzymana, w takim wieku nie jest jeszcze stara. Może to być jednak zasłużony wiek dla lin i żagli. Inżynier Gerbault nie ma jednak pojęcia o takich szczegółach. Przeprowadza swój „Firecrest” przez Kanał Południowy w południowej Francji na Morze Śródziemne i rozpoczyna ćwiczenia. Bez zbytej wszakże przesady i nie wymagając od swojego statku zbyt wiele. 25 kwietnia 1923 roku wypływa z Cannes, mając zamiar przepłynąć Atlantyk. Po postoju w Gibraltarze rusza 6 czerwca w dalszą drogę.

„Miałem mniej szczęścia niż kapitan Slocum, który mógł znaczne odcinki trasy pokonać z wiatrem, nie dotykając steru” - napisał Gerbault. System automatycznego sterowania jeszcze wówczas praktycznie nie istniał. Szczególnie trudna dla samotnego żeglarza-nowicjusza była niemożność żeglowania z unieruchomionym sterem. Chcąc uniknąć zboczenia z kursu, Gerbault musiał dla zacerpnięcia snu postawić jacht w dryf, czyli inaczej mówiąc, przestać posuwać się naprzód. Wydawało mu się, że słusznie zrobił, kupując nowe beczki na słodką wodę, jednak woda zatruta wydzielaną przez nie tanią szybko stała się niebezpieczna dla zdrowia. Gerbault miał już tylko 50 litrów wody w jedynej starej beczce. Solone mięso, kupione od pewnego oszusta, zgniło. Ale nawet kiedy Gerbault wyzbył się niepotrzebnych beczek i zgniłych zapasów, „Firecrest” posuwał się naprzód bardzo powoli.

Szybko natomiast następują po sobie kolejne incydenty: pęka żelazne okucie grota, zrywa się fał foka i topenanty. „Moje szoty rwą się jeden po drugim” - pisał Gerbault. Na Atlantyku olinowanie i ożaglowanie jachtu zaczynają zdradzać swój wiek. Dwa foki drą się, potem

także grot. Spuszczając żagiel, by go naprawić, Gerbault wypuszcza go za burtę. Rzuca się więc do wody, by go wyłowić, nie myśląc nawet o tym, że musi się przywiązać. Ma niesłychane szczęście i udaje mu się dogonić statek. Znow są podarte dwa foki i grot.

Sytuacja samotnego żeglarza zaczyna przypominać sytuację rozbitka. Nie mając już mięsa, Gerbault łowi ryby harpunem. Ale harpun gubi. Jednocześnie przestaje działać piecyk w kuchni. Brakuje wody. Gerbaultowi zaczyna dokuczać pragnienie. Na szczęście zaczyna padać. Samotny żeglarz pije wodę zebraną w płótnie. Żagle wciąż się drą: „Niedługo zabraknie mi nici, by je zeszywać”. Zrywa się wiatr i nadchodzi prawdziwa burza.

Gerbault opowiadał potem, że aby uniknąć ogromnych fal, wdrapał się na maszt. I chociaż Slocum też opowiadał, że tak zrobił, wielu żeglarzy było zdumionych i pełnych niedowierzania. „Małpa Gerbault” - kpili złośliwie. Kwestia, czy wdrapywać się na maszt podczas niepogody to dobre rozwiązanie, nie została jeszcze rozstrzygnięta.

Kiedy wraca dobra pogoda i palące słońce, Gerbault jest osłabiony. Dotkliwie dokucza też pragnienie i nie opuszcza gorączka. Opuścił Europę ponad dwa i pół miesiąca temu, jest już blisko Bermudów... Ale kapitan „Firecresta” przysiągł sobie, że przeplynie Atlantyk bez postoju. Reperuje więc swój piecyk, robi prymitywny haczyk, łowi ryby i znow reperuje żagle. We mgle o mało nie zatapia go pewien grecki statek handlowy. Ponieważ jednak mgła nie przerzedza się, a wręcz przeciwnie, gęstnieje, Gerbault sądzi, że znalazł się na szlaku statków, niedaleko od amerykańskich wybrzeży. W końcu ten niezdolny przewidzieć grożących mu niebezpieczeństw żeglarz jakoś daje sobie radę. Wchodzi do portu w Nowym Jorku 15 grudnia 1923 roku po 101 dniach samotności na morzu.

Sensacja jest to tym większa, że w owym tygodniu nie ma żadnego innego ważnego wydarzenia w Stanach Zjednoczonych. Pojawiają się wielkie tytuły na pierwszych stronach gazet amerykańskich, potem w dziennikach francuskich. Wiele z nich wpada w szowinistyczną przesadę, pisząc, że Francja jest największą potęgą morską w świecie.

Książka *Samotnie przez Atlantyk*, napisana przez Alaina Gerbaulta i opublikowana w 1925 roku, natychmiast stała się bestsellerem. Wcześniej jednak jej autor znow wyruszył na morze. Postanowił samotnie opłynąć dookoła świata. Na swoim „Firecreście” z nowym olinowaniem i nowymi żaglami wypłynął z Nowego Jorku 1 listopada 1924 roku. Zatrzymał się

na Bermudach, przepłynął Kanał Panamski i odpoczywając w drodze na wyspach Galapagos, Wyspach Gambiera, Markizach i archipelagu Tu-amotu dotarł 15 marca 1926 roku do Tahiti. Wyruszył stamtąd 21 maja, minął Bora Bora, Samoa i wiele innych archipelagów Pacyfiku, potem Reunion, port Durban, Przylądek Dobrej Nadziei i znowu wpłynął na Atlantyk. Kolejne etapy rejsu to: Wyspa Świętej Heleny, Wyspy Wniebowstąpienia, Wyspy Zielonego Przylądka i Azory. Do Hawru Gerbault dopłynął 26 lipca 1929 roku. W 1932 roku na pokładzie nowego kutra, długości 10,45 metra i o nazwie „Alain Gerbault”, udał się ponownie na Pacyfik. Przepłynął raz jeszcze Atlantyk, znów pokonał Kanał Panamski, a potem jeszcze raz żeglował po Pacyfiku.

Oczywiste jest, że pływając po oceanach, Gerbault zdobywał coraz większe doświadczenie. Zdumiewa jednak to, że wielu żeglarzy nadal odmawiało uznania go za człowieka morza.

Samotny żeglarz ma zwykle trudny charakter. Często korzenie takiego powołania tkwią nie tylko w pragnieniu, by znaleźć potwierdzenie własnej wartości i pokonać własną słabość, ale także w pewnej mizan-tropii. Alain Gerbault bywał często wyniosły, zarozumiały i nie znosił sprzeciwu. Sukces książki *Samotnie przez Atlantyk* wzbudził w niektórych środowiskach kontrowersje. Autorowi zarzucano, że fałszywie przedstawił i wyolbrzymił swoje przygody, a brak umiejętności przewidywania i niezręczność ukazał jako szereg bohaterskich wyczynów. Także słownictwo żeglarskie zostało zastąpione w książce dość śmieszną frazeologią: „Burza zaczęła cichnąć, jakby przyznając, że jest bezsilna wobec mego dzielnego statku”. Wiele podobnych zdań napisał Cha-teaubriand, ale literackiemu geniuszowi takie rzeczy uchodzą. Nie powinno natomiast ująć naszej uwadze to, że najsurowsza krytyka Gerbaulta nie jest wolna od zazdrości wobec amatora, któremu się udało. Ta krytyka nic jednak nie ujmuje sławie pierwszego samotnego żeglarza, który przepłynął Atlantyk ze wschodu na zachód.

Trzeba było dwudziestu sześciu lat, by wyczyn Gerbaulta został powtórzony. Brytyjczyk Edward Allard, który wyruszył z Gibraltaru w 1949 roku, dotarł do Nowego Jorku w czasie o 21 dni krótszym. Te dwie podróże są jednak nieporównywalne, ponieważ „Temptress” Allarda był wyposażony w silnik pomocniczy.

Rok później inny Brytyjczyk, nazwiskiem Dawson, wyruszył z Plymouth do Ameryki. Towarzyszyła mu mająca wówczas 35 lat żona, Ann.

- Wciąż jesteśmy bardzo zakochani. Ta podróż to nasza druga podróż poślubna.

Ta przykładowa para nazwała swój pozbawiony silnika żaglowiec „Reliance”, czyli Zaufanie. Prawdopodobnie jednak zbyt ufny Dawson źle wykonał jeden z manewrów, bo „Reliance” zatonął w cieśninie La Manche mniej niż dziesięć mil od Plymouth. Dawson zginął wraz ze statkiem, ale Ann udało się uratować.

Gazety opublikowały wzruszającą fotografię wdowy, jeszcze pełnej uroku, toteż Ann Dawson otrzymała tysiące listów z ofertą małżeństwa. Miała jednak inne plany. Kupiła mały słupek długości 6,5 metra z olinowaniem Marconiego i w 1952 roku wyruszyła samotnie z Plymouth. Przypłynęła na Wyspy Kanaryjskie, ale opuściła je dopiero 20 listopada. 27 stycznia 1953 roku dotarła do wyspy Antigua na Antylach, gdzie zatrzymała się na odpoczynek, zwlekając z podjęciem dalszej podróży. Ostatecznie przybiła do portu w Nowym Jorku 25 listopada 1953 roku. Nie spieszyła się, ale była pierwszą kobietą, która wpisała swoje nazwisko na listę samotnych zdobywców Atlantyku.

Nazwiska Tabarly'ego, Moitessiera i Chicheстера kończą listę pionierów samotnej żeglugi. Dzisiaj, kiedy organizowane są zawody samotnych żeglarzy, startują w nich za każdym razem dziesiątki żaglowców. Tak więc, aby przeczytać ciąg dalszy tej opowieści, czytelnicy powinni zajrzeć do gazet, programów telewizyjnych i Internetu.

W czasach, kiedy człowiek zbudował już świat elektroniki i komputerów, a piechur stał się szybko znikającym zjawiskiem we wszystkich krajach uprzemysłowionych, konkurencja w żeglarstwie rozwija się tak samo szybko jak najnowocześniejsza technika.

W 1925 roku brytyjski Królewski Oceaniczny Klub Regatowy (*Royal Ocean Racing Club*) zorganizował po raz pierwszy regaty jachtów I i II klasy. Dwa razy w roku członkowie klubu startujący w tych zawodach wyruszają z wyspy Wight, opływają wyspy Scilly, irlandzką wysepkę Fastnet i wracają po laury do Plymouth. Rejs długości 630 mil po otwartym morzu, w okolicy gdzie występują niebezpieczne prądy i gdzie zwykle wieją też silne wiatry, długo był uważany za najtrudniejszy w Europie. Podobne regaty organizowane są na wodach Stanów Zjednoczonych.

Atlantyk na całej swojej szerokości stał się dziś widownią regat żeglarskich, które są organizowane na wszystkich oceanach świata. Gazety opisują transatlantyckie wyścigi samotników, zainicjowane w 1960 roku,

jak i regaty samotników dookoła świata, organizowane od 1968 roku, używając mniej więcej tego samego języka, co w przypadku 24-godzinnych wyścigów samochodowych. Wystarczy jednak obejrzeć kilka sekwencji filmów, kręconych przez wielu żeglarzy, by zrozumieć, że mimo cudownie udoskonalonego od czasów pionierów wyposażenia zmagania z oceanem pozostały niezwykłym i często dramatycznym wyczynem.

Zmagania te są podejmowane w różnej skali i nie wszyscy amatorzy żeglarstwa dorównują prawdziwym mistrzom. Każdego jednak roku jest ich coraz więcej i wystarczy przejechać się wzdłuż wybrzeży, by zobaczyć gęstniejący coraz bardziej las masztów.

Ta moda żeglarska rozkwitła we Francji i innych krajach dość niespodziewanie i z początku w sposób chaotyczny. Kara za to była natchmiastowa. Amatorzy, ignoranci, nieostrożni i zbyt śmiali żeglarze szybko znaleźli się na długiej liście śmiertelnych ofiar. Niebezpieczeństwo zmniejszyło się, kiedy z większą surowością zaczęto wydawać patenty żeglarskie i znacznie zwiększono liczbę szkół żeglarskich. Atlantyk wikingów, flibustierów i śmiałych żeglarzy opływających przylądek Horn stał się u wybrzeży Ameryki i Europy wielką szkołą morskiej edukacji. Wystarczy wymienić tylko jedną, najbardziej znaną dziesiątkom tysięcy Francuzów, którzy stali się ludźmi morza, nazwę szkoły żeglarskiej na wysepkach Glenans, kilka kilometrów od bretońskiego miasteczka Con-carneau. Powiedzieć, że jej uczniowie są „w każdym wieku”, byłoby przesadą, gdyż większość to ludzie młodzi, ale nie są oni jedynymi wychowankami tej szkoły. Również zachowujący dobrą formę fizyczną pięćdziesięcioletni szefowie przedsiębiorstw przyjeżdżają na Glenans na naukę żeglarstwa w surowych warunkach, w bardzo ograniczonym towarzystwie i bez żadnych przywilejów. Uczą się morza razem z uczniami i studentami, robotnikami i fryzjerkami, lekarzami obojga płci, sekretarkami, notariuszami, kupcami, kelnerkami, inżynierami, urzędnikami banków, duchownymi i przedstawicielami wielu innych zawodów. W żeglarstwie nie ma żadnej dyskryminacji i tak samo porywa ono górskich pasterzy, jak i górników. W rzeczywistości słowo „moda”, użyte na początku, nie jest odpowiednie dla nieprzemijającego entuzjazmu, który każdego roku porywa coraz więcej młodych. Ci, którzy wyruszają na morze, wołają wysiłek od lenistwa. Pragną prawdziwego życia i prawdziwej wolności.

PACYFIK

*Niniejszy tekst powstał dzięki współpracy Germaine
Blond i Mariny Grey.*

*Dziękuję Evelyne Pivard za pomoc w zgromadzeniu
dokumentacji.*

1

Przybyszeze wschodu i z zachodu

Nim cokolwiek powiemy o Oceanie Spokojnym, najpierw musimy wspomnieć o bezmiarze tego akwenu. Wystarczy, że spojrzymy na globus, a od razu będziemy mieli pojęcie o jego bezkresie - Pacyfik zajmuje mniej więcej jedną trzecią powierzchni kuli ziemskiej. Ilość wody w Oceanie Spokojnym równa się połowie całego żywiolu wodnego na naszej planecie. Na żadnej z planet Układu Słonecznego nie ma czegoś podobnego.

Zdjęcia wykonane z satelitów robią wrażenie niesamowite. Widzimy rzeczywisty Ocean Wielki, a nie jego obraz. Ponad nim dostrzegamy systemy chmur i przemieszczające się na ich trasie burze. Ocean Spokojny jest tak rozległy, że można by zanurzyć w nim wszystkie lądy, kontynenty i wyspy, a jeszcze zostałyby miejsce. Jeśli lecimy z Tahiti do Los Angeles, to dwadzieścia minut po starcie przelatujemy nad Tuamatu, po czym aż do lądowania nie widzimy przez osiem godzin żadnego lądu. Weźmy lot jeszcze dłuższy: Nowa Zelandia-San Francisco, 10 800 kilometrów, więcej niż jedna czwarta obwodu Ziemi. Przez połowę lotu nie widzisz w dole niczego poza wodną pustynią. Nic więc dziwnego, że ta wodna płaszczyna stała się powitalnym miejscem dla wracających na rodzimą planetę kosmonautów.

Kiedy przemierzamy wybrzeże w okolicy San Francisco lub Los Angeles, zaczynamy rozumieć, że Pacyfik nie jest podobny do innych oceanów, nie tylko dlatego, że mamy w głowie dane liczbowe i wszystkie porównania mówiące o jego bezmiarze. Wiemy oczywiście, że ogromne przetaczające się po nim fale, które załamują się na plażach, zaczynają formować się 9000 kilometrów stąd, ale odczuwamy też bezpośrednio

jego dzikość. Wszędzie wzdłuż wybrzeża ciągną się baseny, gdyż większość ludzi woli nie kąpać się w oceanie z powodu gwałtownych fal oraz rekinów. Drzewiaste tamaryszki są powyginane przez wiatr, skarłowaciałe, wynędzniałe, a resztki liści, jakie na nich pozostały, pokrywa warstwa szarego piasku. Operatorzy czy fotografowie, którzy mają robić tu zdjęcia reklamowe, zawsze w końcu „oszukują” i pracują na plażach zatoki San Francisco.

Pacyfik to ogromna, przyprawiająca o zawrót głowy, scena teatralna. Od początku, odkąd jego wody przestały kipieć, rozegrały się tu tysiące, miliony przygód i dramatów. Nie możemy oczywiście opisać wszystkich znanych wydarzeń, ale wybierzemy spośród nich te najbardziej dramatyczne, najbardziej wzruszające, o największym ładunku emocjonalnym. Zaczniemy od pierwszego, może najbardziej niezwykłego - ludnienia.

Bezkresne wody Pacyfiku są usiane jakby łańcuszkami drobniotkich paciorków. Tysiące kilometrów oddzielają archipelagi od siebie oraz od Azji i Ameryki. Badania owadów i ślimaków na tych wyspach wykazały, że zawsze były one tak odosobnione na owym wielkim oceanie. A jednak żyją na nich mężczyźni i kobiety, żyją i umierają - gatunek nie ginie. Czy ludzie ci byli tam zawsze? Nie - w całej Oceanii nie znaleziono żadnych śladów ludzi epoki paleolitu. Mieszkańcy Oceanii skądś przybyli. Skąd? Kiedy? W jaki sposób?

Przez całe tysiąclecia, zdecydowanie liczniejsze niż tysiąclecia znane nam z historii, ludzie trzymali się daleko od morza, jak od jakiegoś groźnego potwora. Zapewne nigdy nie dowiemy się, kiedy ten strach został pokonany, ale od tej chwili można wysunąć setki hipotez na temat pierwszych kroków w rozwoju nawigacji. Jeśli chodzi o Azję, to chińska wiedza nawigacyjna sięga tak daleko w przeszłość (kształt i wyposażenie dżonek, busole, wiedza matematyczna i astronomiczna), że możemy przypuszczać, iż pierwsi marynarze tego lądu wyruszali w morze z ujść rzek chińskich.

Na początku epoki chrześcijańskiej flotyle dżonek pływały do Półwyspu Indochińskiego i Archipelagu Malajskiego. Ale dużo wcześniej z Indonezji lub Filipin inni żeglarze, o których nic nie wiemy, dopływali swoimi łodziami dalej na wschód. Z ostatnich wykopalisk archeologicznych wynika, że archipelag Mariany (leżący 1500 km od Filipin i 2500 km od Chin) został zamieszkały przed około 4000 lat.

Jako pierwsi zaludnieniem Oceanii zainteresowali się językoznawcy.

- Patrząc na mapie na rozsięte wyspy, gęsto na zachodzie, coraz rzadziej na wschodzie, mamy nieodpartą wrażenie, że kolejne pokolenia ludzi z Azji, posuwając się na wschód, zajmowały archipelag po archipelagu. Badania lingwistyczne potwierdzają to wrażenie - jeśli nawet z powodu różnic w dialektach mieszkańcy poszczególnych archipelagów nie rozumieją się, to faktem jest, że wszystkie dialekty Oceanii, oprócz papuaskich, należą do tej samej grupy co język malajski.

Większość antropologów i etnologów podzielała i podziela do dziś tę opinię. Pierwszymi „osadnikami”, którzy wyruszyli na Ocean Spokojny, byli prawdopodobnie ludzie negroidalni, wypędzeni z południa Azji w ostatnim okresie lodowcowym. Z czasem stali się oni ludnością papuaską i negrycką z gór i dzikich obszarów Nowej Gwinei. Potem miała przybyć nowa fala, tym razem ludność „biała” - austronezyjska, być może przypominająca tubylczych Ajnów z japońskiej wyspy Hok-kaido. A efektem przemieszania się ras miałyby być różne rodzaje mieszkańców Oceanii. Nie wszyscy etnologowie byli zgodni co do szczegółów tego procesu, długo jednak byli niemal jednomyślni, jeśli chodzi o schemat zaludniania Pacyfiku, w którym punkt wyjściowy stanowiła Azja.

Po drugiej wojnie światowej Norweg Thor Heyerdahl przedstawił inną tezę:

„Kiedy byłem na małej wyspie archipelagu Markizy pośrodku Pacyfiku, starzy tubylcy opowiedzieli mi dawną legendę Tiki, boga i wodza w jednej osobie, który przywiódł ich przodków na Markizy. «Dawniej, opowiadali, nasza rasa zamieszkiwała wielki kraj położony na wschodzie, za morzami». Nieco później odkryłem, że Kon-Tiki to najstarsza nazwa Boga-Słońca Inków. Zauważyłem także, iż na Markizach wielkie kamienne posągi bóstw bardzo przypominały olbrzymie monolity, które pozostały po wymarłych cywilizacjach Ameryki Południowej. W końcu doszedłem do wniosku, że przynajmniej część archipelagów Oceanu Spokojnego zasiedlili przybysze z Peru”.

Taka jest istota, wiernie streszczona, długich wywodów Thora Heyerdahla na temat teorii, do której był bardzo przywiązany. W 1945 roku przedłożył kilku amerykańskim uczonym rękopis studium zatytułowanego *Polynesia and America. A Study of Prehistoric Relations*, ale został on przyjęty sceptycznie.

- Nie zgadzam się z panem - powiedział mu jeden z uczonych, zwracając po lekturze rękopis. - To prawda, że Ameryka Południowa była kolebką niektórych najbardziej niezwykłych dawnych cywilizacji, ale nie wiemy ani naprawdę jakich, ani kiedy one zniknęły. W każdym razie z całą pewnością możemy twierdzić, że żaden z ludów Ameryki Południowej nie wyruszył na wyspy Pacyfiku. Skąd to wiemy? Odpowiedź na to pytanie jest bardzo prosta: nie mogli tam popłynąć, bo nie mieli statków.

- Mieli jednak tratwy z drewna balsa.

- Ale kto się odważy popłynąć tratwą z Ameryki Południowej do Oceanii!

Thor Heyerdahl się odważył. Później opowiemy, jak tratwą noszącą imię boga Inków Kon-Tiki popłynął z portu Callao w Peru do rafy Rairoa w archipelagu Tuamotu.

- Wyprawa „Kon-Tiki” niczego nie dowiodła. To nie Indianie z Ameryki Południowej przynieśli Polinezyjczykom cywilizację, wiedzę techniczną i astronomiczną, swoich bogów i swoje posągi. Cywilizacja polinezyjska jest całkowicie oryginalna. Dużo wcześniej niż mieszkańcy Ameryki Południowej wyruszyli na zachód, na wody Pacyfiku, mieszkańcy Oceanii wypływali na wschód i docierali do wybrzeży Ameryki. Równie dobrze można popłynąć tratwą z Polinezji do Peru, jak z Peru na Polinezję. Dowiodę tego.

Teorii tej bronił francuski żeglarz Eric de Bisschop, postać bardzo interesująca. Spotkamy się z nim jeszcze w innym rozdziale. Wyruszył on 8 listopada 1956 roku tratwą z Tahiti, kierując się na wschód. To, że 26 maja 1957 roku tratwa zatonięła 900 mil od wybrzeży chilijskich i została później doholowana, nie obala jego tezy, że w dawnych czasach Pacyfik przepływano zarówno w jedną, jak i w drugą stronę. Musimy również stwierdzić razem z nim, że filolodzy nie znaleźli żadnego innego języka, który miałby tak bogate słownictwo żeglarskie jak polinezyjski. W języku tym nie brak żadnego terminu z zakresu nawigacji i żeglowania, meteorologii, kosmografii i oceanografii. „Prawdziwy język ludzi badających morze i pływających po morzu”. Czy mogłoby być inaczej w przypadku ludności rozsianej na morskim bezmiarze?

Do bycia doskonałymi żeglarzami zmuszała dawnych mieszkańców Oceanii sytuacja. Wiedzę astronomiczną, odziedziczoną po Chińczykach lub po Inkach, przewyższali współczesnych im żeglarzy zachodnich. Wie-

dzieli, że Ziemia jest okrągła i mieli słowa na określenie pojęć tak abstrakcyjnych jak równik czy zwrotnik Raka lub Koziorożca. Znali nazwy dwustu gwiazd oraz pięciu planet, które nazywali gwiazdami podróżyjnymi. Ich nawigatorzy wiedzieli, gdzie i o której godzinie szukać danej gwiazdy na nocnym niebie w każdej porze roku. Jednym słowem, niebo było dla nich zegarem, kalendarzem i busolą.

Cudowna cywilizacja kosmiczna. Eric de Bisschop twierdził, że zrodziła się ona z Pacyfiku (powiedzmy, że nadał on jej charakter) i że na wiele wieków przed Jezusem Chrystusem zawędrowała na zachód, docierając na Moluki, Jawę, do Indii, Zatoki Perskiej, a nawet na Madagaskar, a także na wschód - w stronę Peru. O owych dyskusyjnych wędrówkach, które w dodatku nie rozwiązały problemu pierwotnej ludności Oceanii, mogliśmy usłyszeć też inne rozważania:

- Pacyfik został zasiedlony ze wschodu albo z zachodu, nie da się tego stwierdzić jednoznacznie, ale z całą pewnością zupełnie przypadkiem. Wszyscy mieszkańcy Oceanii byli na początku rozbitkami, których rzuciły tam huragany lub błędy w nawigacji.

Autor książki *Ancient voyagers in the Pacific* (1957), w której przedstawiono tę teorię, nazywał się Andrew Sharp i na moment wzbudził zainteresowanie, bo teza, że wszystko jest dziełem przypadku, ma zawsze niezliczonych obrońców. Książka Sharpa nie wyjaśniała, dlaczego w epoce, gdy tak mało kobiet żeglowało, wśród rozbitków zawsze były kobiety - a musiały przecież być w procesie zaludniania! - i zupełnie nie brała pod uwagę dawnej wiedzy żeglarskiej mieszkańców Oceanii. Z tym, że przez całe wieki wielu z nich zatonoło na tym trudnym oceanie, wszyscy się chyba zgodzą. Ale wyobrażamy ich sobie raczej jako żeglarzy świadomie i stopniowo odkrywających swoje królestwo morskie niż jako potomków zwykłych rozbitków. W efekcie teza Andrew Sharpa nie zdobyła uznania.

Również archeolodzy starali się odtworzyć historię zaludnienia Oceanii. Regularnie prowadzą wykopaliska na całym obszarze wysp. Ich odkrycia potwierdzają częściowo wnioski wysunięte przez lingwistów - pierwsi żeglarze przybyli z Azji, w następnych pokoleniach dotarli na Filipiny, Mariany, później na Fidzi, Wyspy Towarzystwa, Markizy, Hawaje, Nową Zelandię i w końcu na Wyspę Wielkanocną.

Ale już co do Wyspy Wielkanocnej nie wszyscy są zgodni. Jeśli chodzi o tę zagadkową wyspę, nikt z nikim się nie zgadza. Wszyscy

wiedzą, że znajdują się na niej dziwne posągi, jedne stojące i zwrócone ku brzegowi albo od niego odwrócone, inne leżące w kraterze wulkanicznym, gdzie nieznanymi rzeźbiarzami je wykuli, tak wielkie - największy ma 22 metry i waży 200 ton - że kontrowersje nad sposobem, w jaki zostały przetransportowane i postawione, trwają do dnia dzisiejszego.

- Wyspa jest wierzchołkiem dawnego wulkanu, ale była niegdyś dużo bardziej niż dzisiaj żyzna, zaludniona. Bez trudu można sobie wyobrazić tysiące mężczyzn posługujących się wałkami, linami i pochylniami. Tylko olbrzymy albo ludzie mający nadprzyrodzone siły mogli przetransportować i wznieść te monolity. Tubylcy opowiadają o magicznej mocy: Mana. Musimy przyznać, że tajemnica nadal pozostaje tajemnicą.

Amerykańsko-norweska wyprawa archeologiczna, która przybyła na wyspę w 1961 roku, nic nie wyjaśniła. W swoim raporcie stwierdziła jedynie: „Wygląd posągów dowodzi, że początków zaludnienia wyspy należy szukać w Peru”.

W 1963 roku Francis Maziere, jeden z nielicznych badaczy znających język mieszkańców Wyspy Wielkanocnej, opisał tradycję, opowiadając o przybyciu na wyspę polinezyjskiego króla Hotu Matua, którego kaktizm wygnał z rodzimego kraju. Maziere znalazł na wyspie czaszki należące do dwóch różnych ras. Zdaniem profesora Emory z uniwersytetu na Hawajach, na Wyspę Wielkanocną przybyły dwie kolejne fale ludzkie, jedna z Markiz, druga - z Peru*. Kto był pierwszy na Wyspie Wielkanocnej, na Markizach i tak dalej? Odpowiedź z pewnością nie jest taka sama dla wszystkich archipelagów.

Archeolodzy i etnografowie stale szukają. Chcielibyśmy, żeby uczeni pewnego dnia doszli do porozumienia i żebyśmy mogli poznać historię, w dużej mierze już pewną, pierwszej przygody ludzi na Pacyfiku, tego niezwykłego spotkania przybyłych z Ameryki tratw z balsy i przybyłych z zachodu piróg, może już wyposażonych w słynny pływak. Na razie jednak zajmijmy się pierwszym wielkim znanym wydarzeniem z hi-

* Jak podaje Tadeusz Sokołowski w książce *Rapa Nui. Posągi z Wyspy Wielkanocnej* (Warszawa 2004), teoria o kolonizacji wyspy z dwóch kierunków jest obecnie całkowicie odrzucana przez uczonych badających historię wyspy i jej mieszkańców (przyt. red.).

storii Pacyfiku - spotkaniem mieszkańców Oceanii i ludzi przybyłych najdłuższą drogą z Europy.

Wyspa Guam leży najbardziej na południe ze wszystkich wysp archipelagu Mariany. Ma 45 kilometrów długości i 12 szerokości, jest pochodzenia wulkanicznego, górzysta i częściowo porośnięta resztkami wiecznie zielonych lasów równikowych oraz zaroślami. Pochwalić się może pięknymi plażami i otaczającymi rafami koralowymi. Wyspę, należąca do Stanów Zjednoczonych, zajęli Japończycy 10 grudnia 1941 roku, trzy dni po Pearl Harbor, ale już w sierpniu amerykańscy marines ją odbili. Grupa żołnierzy japońskich, która nie chciała się poddać, a później nie uwierzyła w kapitulację Japonii, ukryła się w puszczy. Ostatni z tych partyzantów poddał się w lutym 1972 roku.

Na Guamie nie ma już żadnych śladów wojny. Miejscowa ludność uprawia plantacje palmy kokosowej albo pracuje w hotelarstwie, na lotnisku lub w elektrowni termojądrowej.

Wróćmy jednak do przeszłości, do 1521 roku. Tak jak dzisiaj błękitne wody tropikalnego Pacyfiku uderzały spienionymi falami o szary piasek plaż. Wyciągnięte na brzeg nieliczne pirogi z pływakiem niewiele różniły się od tych, którymi dzisiaj turyści wyruszają na klasyczne morskie przejażdżki. Ale w 1521 roku na wybrzeżu nie było widać żadnych budynków z prawdziwego zdarzenia, ale zaledwie kilka szałasów z drewna i plecionych liści, rozrzuconych tu i tam na skraju plaży. Ludność to maksymalnie dwa lub trzy tysiące krajowców. Dzieci biegają nago; kobiety, mocno zbudowane, ale ładne, z długimi rozpuszczonymi włosami, noszą coś w rodzaju minispódniczek z trawy; mężczyźni, atletycznie zbudowani, mają długie włosy związane na czubku głowy i noszą wąskie przepaski na biodrach.

W interesujący nas ranek mała grupa tubylców oddala się od morza i wędruje przez las. Niosą siekiery i jedną toporną piłę - wszyscy oprócz najstarszego, który idzie przodem, niesie tylko mały worek z trawy oraz rozgląda się na prawo i lewo. Widać, że szuka drzewa, które jego towarzysze mają ściąć. Wreszcie znajduje takie, które mu odpowiada. To potężne drzewo tekowe o gładkim brunatnozielonym pniu. Mężczyzna staje przed nim, a jego towarzysze dookoła drzewa.

Nie chwytają za narzędzia, upuszczają je nawet na ziemię. Jeden z nich podaje przewodnikowi zwykły żelazny nóż, który wydaje się za

mały, a nawet śmieszny, by ruszać z nim na olbrzymich rozmiarów te-kowiec. Szeł nacina korę na wysokości swojej piersi, unosi ją lekko, po czym wyciąga z torby ruszającą się jeszcze małą rybę i wsuwa ją, intonując rodzaj deklamacji, w nacięte miejsce między pień a korę. Nie przestając śpiewać, wkłada tam jeszcze inne produkty żywnościowe - kawałki orzecha kokosowego, szczyptę mąki, posiekane liście. Do śpiewu dołączają, podrygując w miejscu, jego towarzysze. Nietrudno zrozumieć, że chodzi o jakiś magiczny rytuał i że mężczyzna, który naciął drzewo, to ktoś w rodzaju kapłana lub czarownika.

Wybrane drzewo jest przeznaczone na pirogę i nie ma mowy, by je ściąć przed wypełnieniem wszystkich magicznych czynności, gdyż wówczas piroga źle by żeglowała albo nawet zatonała po spuszczeniu jej na wodę. Możemy poznać te rytuały i wierzenia, gdyż niezmiennie od wieków do dnia dzisiejszego istnieją na wielu archipelagach Oceanu Spokojnego.

Po odprawieniu tajemnych zaklęć drwale biorą się do roboty. Do czasu pojawienia się pił taśmowych nie było zbyt wielu sposobów ścięcia drzew - klinowe nacięcie od strony, na którą drzewo ma upaść, i piłowanie od drugiej strony. Ale ci szesnastowieczni drwale mikrone-zyjscy nie pracują jak niewolnicy czy taśmowi robotnicy. Przy pracy nie przestają rozmawiać, czasami nawet śpiewają. Od czasu do czasu przerywają robotę, by usiąść gdzieś dalej, potem kontynuują, po czym przed południem wracają do wioski, bo będzie za gorąco i jest to pora kąpieli w morzu oraz odpoczynku. Czy wrócą, by ściąć drzewo do końca przed wieczorem? Nie wiadomo. Może dopiero jutro. Ścięcie drzewa na pirogę to święta praca. Nie będą się również spieszyć, gdy je zetną i zaczną z grubsza nadawać mu formę, zanim w końcu zaciągną je do wioski, powtarzając przy tym nieustannie magiczne zaklęcia. Mężczyźni ci widzieli, że tak robili ich przodkowie, że z pokolenia na pokolenie, odkąd od wieków białe grzywy fal Pacyfiku niezmiennie pienią się na plażach Guamu, nigdy nic się nie zmieniło.

A jednak. Dalecy przodkowie ścinali i obrabiali drzewa kamieniem i ogniem, tymczasem oni mają narzędzia z żelaza i są to dla nich przedmioty cenne oraz rzadkie. Dzisiaj wiemy, że to kupcy arabscy przywieźli te narzędzia najpierw aż na Filipiny, a stamtąd wędrowały one potem dalej na wschód, z wyspy na wyspę. Ale w 1521 roku tubylcy z Guamu nie znają pochodzenia nielicznych posiadanych

narzędzi żelaznych i wcale ich to nie interesuje. Nie zadają sobie zbyt wielu pytań.

Drzewo z grubsza wyźłobione i mające już formę pirogi zaciągają na rolnach do wsi. Trwa to kilkanaście dni, bo na drodze pojawiają się jakieś przeszkody, bo czarownik często ich zatrzymuje, aby odprawić czary, bo robotnikom się nie spieszy. Zbudowanie pirogi nie jest tylko i wyłącznie pracą użyteczną, to cały ceremoniał. Łódź będzie dla jej właściciela niczym matka i ojciec, zaspokoi jego potrzeby i pozwoli mu żyć.

Dowodem na to, że powolne tempo budowania pirogi nie wynikało z lenistwa wyspiarzy, może być to, że w pewnej chwili, gdy pień drzewa był już wydłubany i wyszlifowany, gdy maszt i pływak zostały już zamontowane (ta praca robotnikom europejskim zajęłaby kilka dni, a tu trwała trzy miesiące), wszystko nagle nabierało ogromnego tempa. Żagiel na przykład został zrobiony w jeden dzień, od wschodu do zachodu słońca, zgodnie z wymogami rytuałów, a przecież robota wymagała ogromnej precyzji.

Gdy łódź została już zbudowana, nadawano jej nazwę i na wiele dni stawała się dla całej wioski centrum zainteresowania. Właściciel, jego rodzice i bliscy przyjaciele, ostentacyjnie i przesadzając, rozprawiali tylko o niej. W dniu wybranym na wodowanie przybywali notable wioski, by wziąć udział w regatach. Zwyczajowo wygrywał je szef wioski, a nowa piroga, również zwyczajowo, zajmowała nie drugie, ale dobre miejsce.

Piroga, zbudowana przez mieszkańców jednej z wiosek na wyspie Guam w zimie 1521 roku, opłynęła następnie wyspę etapami tak, by przedstawiono ją innym wioskom, czemu zawsze towarzyszyły zabawy i rytuały.

W 1972 roku Alain Colas wygrał transatlantyckie regaty samotników na pokładzie trimarana „Pen Duick IV”, który przedtem należał do Erica Tabarlyego (opłynął nim kulę ziemską) i jest po prostu dużą pirogą z dwoma pływakami. Zawodowi marynarze z Zachodu krzywili się na to zwycięstwo, twierdząc, że trimaran jest maszyną wodną, a nie prawdziwym statkiem. Przemawiała jednak przez nich zazdrość. Piroga z pływakiem jest naprawdę nadzwyczajną jednostką morską, genialnym czółnem.

Wszyscy widzieli takie pirogi na zdjęciach albo na filmach. Dziśjsze są niemal identyczne jak te najstarsze nam znane. Na różnych archipelagach Pacyfiku różnią się one nieco szczegółami.

Pirogi z Mikronezji, Melanezji i Polinezji mają jeden pływak boczny, umieszczony na końcu równoległych wsporników. Na Filipinach pirogi mają podwójny pływak, który działa w następujący sposób: pływak umieszczony po stronie zawietrznej próbuje się zanurzyć i dzięki swojej wyporności nie pozwala łodzi zatonać, zaś pływak po stronie nawietrznej jest uniesiony i nie dotyka wody, a swoim ciężarem zapewnia równowagę. W Mikronezji i w Melanezji pojedynczy pływak zawsze jest od strony nawietrznej i swoim ciężarem równoważy efekt wiatru na żaglu. Przód i tył pirog z tych archipelagów jest identyczny, dzięki czemu w razie zmiany kierunku wiatru tak samo płynie się w jedną, jak i w drugą stronę. W Polinezji przód pirogi różni się od tyłu i można płynąć tylko w jednym kierunku. Pływak oddziałuje bądź swym ciężarem, bądź swą wypornością w zależności od tego, czy jest na zawietrznej, czy na nawietrznej stronie.

Na bezmiarze Oceanu Spokojnego spotykamy pirogi różnej wielkości - od bardzo małych i lekkich, które pływają po lagunach atoli albo w pobliżu plaż i często w zupełnym bezładzie, poprzez nieco większe, które służą do połowów na morzu, po pirogi dalekomorskie, które pływają po całym archipelagu lub kursują pomiędzy archipelagami. Wszystkie zostały wyłobione w jednym pniu drzewa, więc długość nawet tych największych, które muszą zmierzyć się z przerażającym ogromem Pacyfiku, rzadko kiedy przekracza 10 czy 12 metrów.

Właśnie w takich dużych pirogach u schyłku zimy 1521 roku mieszkańcy wielu wiosek na wyspie Guam wyruszyli ku innym wyspom archipelagu w celach handlowych. Te handlowe rejsy zaczęły się przed X wiekiem i trwały jeszcze w XIX wieku.

W chwili wypływania na morze zgromadzone na plaży kobiety zgodnie z tradycją płakały i lamentowały. Natomiast pod żadnym pretekstem nie wolno im było płakać, gdy łodzie znajdowały się już na morzu. W czasie nieobecności mężczyzn obowiązywały je jeszcze inne zakazy - na przykład zakaz spacerowania samotnie poza obrębem wioski czy zakaz przyjmowania mężczyzn w domu. Miały one jeden cel - zmusić je do wierności. Ta, która złamała zakaz, wiedziała, że jej mąż z całą pewnością się o tym dowie, gdyż jego piroga nagle i z zupełnie niezrozumiałych powodów zwolni tempo.

Całą flotyllę prowadził „mędrzec”, który w rzeczywistości był doświadczonego pilotem, a wiemy przecież, jak rozległą wiedzę żeglarską

mieli ci marynarze. Odwoływali się ponadto do magicznych rytuałów, które sprawiały, że wiatr zrywał się, cichł albo zmieniał kierunek. Pirogi nie płynęły w zwartym szyku - jedna od drugiej oddalona była tak daleko, jak wzrok sięgał. Każda flotylla zajmowała więc znaczną przestrzeń oceanu.

Wewnątrz archipelagów morze bywało czasami niezbyt głębokie, w dodatku usiane podwodnymi rafami i skałami albo pełne gwałtownych prądów. Jednak doświadczenie tutejszych żeglarzy i ich sokoli wzrok pozwalały unikać tych niebezpieczeństw. Ale nie tylko na morzu czyhało niebezpieczeństwo - mieszkańcy niektórych wysp zupełnie nie mieli pokojowego nastawienia.

Kiedy argonauci z Guamu wrócili tego roku z wyprawy, po radosnym świętowaniu, jakie odbywało się po każdym powrocie, musieli przez kilkanaście dni doprowadzać do porządku swoje pirogi. Jeszcze byli zajęci tą pracą, gdy dwóch wyspiarzy, którzy łowili dosyć daleko od brzegu, wróciło ile wiatru w żaglach z informacją, że na horyzoncie dostrzegli płynące ze wschodu trzy ogromne obce statki o zupełnie nieznanym kształtach.

Żaden mieszkaniec wyspy nie widział nigdy ogromnych statków nadpływających z pełnego morza. Żaden z nich w ogóle nie widział żadnego ogromnego okrętu. Te, które opisywali rybacy, pospiesznie wróciwszy na wyspę, miały wiele pionowych masztów i wielkie żagle.

Owe trzy żaglowce to okręty Magellana. Przepląnęły Atlantyk, a następnie Pacyfik.

Ocean Spokojny odkryto od strony lądu. W pierwszym tygodniu września 1513 roku Vasco Nuñez de Balboa, gubernator hiszpańskiej kolonii Darien, wyruszył z wybrzeża atlantyckiego i przeszedł wąski Przesmyk Panamski łączący dwa kontynenty amerykańskie. Towarzyszyło mu 192 zbrojnych w hełmach, pancerzach, z pikami i procami oraz horda wielkich psów. Po trudnej przeprawie przez dżunglę przesmyku zostało 28 ludzi. Dotarłszy do brzegu nieznanego morza, Balboa wszedł do wody i siedł tak długo, aż woda sięgnęła mu piersi. Wtedy zatrzymał się i krzyknął po hiszpańsku, że w imieniu króla Hiszpanii bierze w posiadanie nowe morze. Ten ogromny bezmiar wodny został nazwany Morzem Południowym, dlatego że ciągnął się na południe od przesmyku. Nazwa ta zachowała się przez długi czas i jeszcze pod koniec

XVIII wieku piraci z Karaibów nazywali Ocean Spokojny Morzem Południowym.

W 1516 roku portugalski szlachcic Ferdynand Magellan stawiał się przed obliczem swojego króla, Manuela I, i zaproponował mu dotarcie od wschodu na Moluki, wyspy najbogatsze w przyprawy korzenne. Do tej pory Portugalczycy pływali do Indii Wschodnich długą drogą wiodącą wokół Przylądka Dobrej Nadziei, odkrytą przez Vasco da Gamę. Magellan sądził, że można dotrzeć na Moluki drogą przez nowy kontynent. Odprawiony z niczym przez Manuela I udał się do Hiszpanii i został przyjęty na audyencji przez Karola I, późniejszego Karola V, który powiedział Magellanowi „tak”.

20 września 1519 roku* flotyła składająca się z pięciu statków wyruszyła z portu San Lucar (dziś *Sanlúcar de Barrameda*), leżącego u ujścia rzeki Gwadalkiwir. Przepłynięcie Atlantyku okazało się wyjątkowo długie, gdyż żeglarze natrafili na strefę pogody zupełnie bezwietrznej. Następnie musieli szukać drogi wzdłuż wybrzeża amerykańskiego, kierując się ku lodowej burzy, jakże typowej dla zimy polarnej. Magellan musiał stłumić spisek, zawiązany przez trzech kapitanów jego flotyli. Jeden z jego okrętów „Santiago”, zatonął. Drugi „San Antonio”, zawrócił do Hiszpanii. Trzy pozostałe wpłynęły w długi skalisty kanał, który dzisiaj nazywamy Cieśniną Magellana. Wreszcie statki wypłynęły na odkrytą przestrzeń pełnego morza.

Kiedy patrzymy na trasę, jaką płynął Magellan przez Pacyfik - na północ, na północny zachód, po czym całkowicie na zachód - mamy wrażenie, że żeglarz wytyczał drogę tak, by omijała wszelkie lądy, jakimi jest usiany Ocean Spokojny. Zapewne przypadek, który jednak niczego nie ułatwiał.

Kolumb jako pierwszy przepłynął Atlantycką z Las Palmas do wyspy San Salvador w zaledwie 36 dni i miał na pokładzie swoich okrętów zapasy żywności na cały rok. Kiedy Magellan dopłynął do Pacyfiku, minął już rok od opuszczenia Hiszpanii. Omasztowanie, olinowanie i żagle na jego okrętach były zniszczone i mimo surowych ograniczeń, wprowadzonych w okresie zimowym, niewiele pozostało z zapasów zabranych z Hiszpanii. Mieli już tylko soloną rybę złowioną na amerykańskim wybrzeżu Atlantyku i pingwinie mięso.

* Patrz część *Atlantyck*, rozdział 3 „W nieznanie”.

Pchane bryzą statki płynęły po wodach nieznanego oceanu. Magellan dysponował takimi samymi przyrządami nawigacyjnymi jak Kolumb, to znaczy astrolabium, busołą, logiem, klepsydrą, a także zegarem, który dał mu zegarmistrz z Kadyksu. Urządzenia te były jednak tak mało precyzyjne, że długość geograficzna pozostawała dla niego tak samo niepewna jak dla Kolumba.

Przez pierwsze dni podróży przez Pacyfik wiała porządna bryza. W nocy „Concepción” i „Victoria” płynęły, kierując się światłami zapalonymi na tyle „Trinidadą”, okrętu Magellana. Na północ od 34 równoleżnika wiatr nieco ucichł. Noce były wspaniałe i wtedy właśnie Magellan nadał Morzu Południowemu nazwę, która miała na zawsze już pozostać: *El Mar Pacífico* - „Morze Spokojne”.

Nieco dalej na północ wiatr zaczął zamierać, a z nieba lał się coraz większy żar. Okręty wlokły się pod rozpalonym niebem po skrzącym się morzu. Odkąd południowy cypel Ameryki zniknął im z oczu, minął już ponad miesiąc.

Zjedli ostatnie zapasy solonych ryb i pingwiniego mięsa. Teraz musieli zadowalać się sucharami. „Nie były to już suchary z chleba - zanotował Pigafetta, kronikarz wyprawy - ale mieszanina kurzu i mysich szczyń. Woda była zatęchła, śmierdząca i z trudem nadawała się do picia”. Do biszkoptów dodawano wiór, a wodę racjonowano - jedna szklanka wody dziennie na osobę. Po oceanie szybowały chmary latających ryb, ścigane przez rekiny. Niektóre spadały na pokład, i ci, którym udało się je złapać, zjadali je na surowo. Inni urządzali dziwne polowanie, dosyć długo praktykowane na starych okrętach. Kładli się w jakimś ciemnym miejscu, trzymając w zębach kawałek śmierdzącego suchara. Gdy zjawiał się szczur, łapali go. Cena szczura dochodziła do pół dukata w złocie za sztukę.

Na początku wyprawy Magellan oświadczył, że niezależnie od tego, co się wydarzy, nie zawróci: „Jeśli okaże się to konieczne, będziemy jeść skórę z rej”. Pigafetta zanotował w swoim dzienniku: „Aby nie umrzeć z głodu, jedliśmy w końcu kawałki skóry, która znajdowała się na wielkiej rei. Od ponad roku smagane deszczami i wiatrem zrobiły się tak twarde, że musieliśmy moczyć je przez kilka dni w wodzie, żeby zmiękły. Dopiero wtedy piekliśmy je na ogniu i jedli”.

Dalej cieszyli się ładną pogodą, ale nagle na pokładach trzech okrętów pojawił się równocześnie ten sam niewidzialny wróg, który atakował i niszczył w tamtych czasach wiele załóg - szkorbut.

Dziewiętnastu żeglarzy Magellana, całkowicie pozbawionych świeżej żywności, a co za tym idzie koniecznego do życia minimum witamin, zmarło na skorbut po tym, jak zropiały im dżiąsła, wypadły zęby i spuchło podniebienie oraz nogi. Nawet Magellan zachorował, ale przeżył.

14 stycznia 1521 roku dostrzegli na horyzoncie kilka skalistych wyspek, ale były całkiem jałowe. Wreszcie 25 stycznia 1521 roku nowa nadzieja - zobaczyli inny ląd, tym razem zalesiony, ale otoczony skałami, do których nie można było dobić. Magellan nazwał je Wyspami Niezszcęśliwymi.

Rano 6 marca, prawie 100 dni po opuszczeniu Cieśniny Magellana, zobaczyli na horyzoncie trzy następne wyspy. Nie skały, ale lądy porośnięte zieloną roślinnością. Dostrzegli piaszczystą złotą plażę. Niemal wszyscy historycy-maryniści są zgodni w opinii, że chodziło o wyspę Guam, najbardziej wysuniętą na południe z Wysp Mariańskich.

Trzy okręty były jeszcze daleko od plaży, gdy na morzu zaroilo się od piróg z pływakiem, którymi z niezwykłą zręcznością sterowali jas-nobrażowi tubylcy. Byli nadzy, postawni, z długimi włosami związanymi na czubku głowy. Chwilę później już wdrapywali się na okręty, przyjacielscy, roześmiani, rozgadani, ale zgarniający wszystko, co się znalazło w zasięgu ich rąk. Wyczerpana załoga nie reagowała. Dzicy zabrali na ziemię nawet łódkę.

Magellan wziął kurs na pełne morze i pod osłoną nocy zawrócił w kierunku wyspy. Podobno wahał się, ponieważ obiecał sobie, że nigdy nie będzie nękać tubylców. Ale jego marynarze powiedzieli, że teraz to sprawa życia lub śmierci, że za wszelką cenę muszą zdobyć żywność. Jeden oddział desantowy odzyskał skradzione przedmioty i wrócił na statek z rybami, wieprzowiną, orzechami kokosowymi i bananami. Zabili siedmiu dzikich. Kiedy Magellan podnosił kotwicę, otaczała go chmara wrogich piróg, z których sypał się grad kamieni. Magellan nazwał ten ląd Wyspami Złodziejskimi.

Było to pierwsze nieporozumienie między przybyszami z Europy a mieszkańcami Oceanii. Nie można jednak generalizować. Mieszkańcy niektórych wysp rzeczywiście byli „dobrymi dzikusami”, nastawionymi pokojowo, którzy nikogo nie chcieli skrzywdzić. Jednak pojęcie własności, takie jakie istniało w zachodnim świecie, było im zupełnie obce -każdy przedmiot, którego nie chroniło jakieś tabu, należał do tego, kto go sobie wziął.

Ofiary szkorbutu w kilka dni wróciły do zdrowia i życia. Żeglarze zatrzymali się na jeszcze jednej wyspie, zielonej i niezamieszkannej. Tubylcy przyplyniełi pirogą. Magellan ukrył swoich ludzi pod osłoną drzew, po czym w towarzystwie swego niewolnika Henrique'a i kronikarza Pigafetty ruszył w stronę plaży. Henrique był Malajczykiem, pochodzącym z Sumatry i przybyłym do Europy na pokładzie statku portugalskiego, który płynął szlakiem przypraw korzennych, ulubioną drogą żeglarzy tej narodowości: Indie, Przylądek Dobrej Nadziei, wybrzeże afrykańskie. Magellan traktował Henrique'a bardzo dobrze, a w swoim testamentie zapisał, że po jego śmierci Henrique zostanie wyzwolony i będzie otrzymywał rentę.

Tubylcy też posuwali się po plaży w ich kierunku - wymieniono pozdrowienia. Nowo przybyli wydawali się inni niż „złodzieje” z Guamu. W zamian za dzwonki i grzebyki dali wielkie kosze pełne ryb.

28 marca flotyła zbliżyła się do trzeciej wyspy. Naprzeciw wypłynęła piroga z ośmioma mężczyznami.

- Zapytaj ich, jak się nazywa wyspa, poprosił Magellan wiernego Henrique'a.

Malajczyk, nie zastanawiając się, zadał pytanie po malajsku. W pierwszej chwili tubylcy oniemieli, po czym odpowiedzieli, mówiąc jeden przez drugiego, wszyscy naraz - zrozumieli pytanie. Henrique wrócił do swoich. Pierwszym człowiekiem, który opłynął wokół Ziemi, nie był zatem biały człowiek, lecz niewolnik malajski, który wyruszywszy z Sumatry, zatoczył koło poprzez Indie, Przylądek Dobrej Nadziei, Lizbonę, Atlantyk, Patagonię i całą szerokość Pacyfiku.

Wyspa nazywała się Massaua i rządził nią król Calambu.

Ani Malajczyk Henrique, ani Magellan, ani jego ludzie nie przywiązywali, jak się zdaje, specjalnej wagi do tego niezwykłego wydarzenia. Przyświecała im tylko jedna myśl - zbliżali się do Moluków, gdzie zopatrzą się w przyprawę.

Żeglarze z pirogi chętnie przyjęli ofiarowane im prezenty, po czym odpłynęli. Po kilku godzinach pojawiły się dwie duże łodzie. Na jednej z nich pod baldachimem z plecionej trzciny siedział wódz. Na okręt admirałski udała się jednak tylko delegacja.

Nazajutrz Henrique zszedł na ląd, przyjął prezenty i przekonał wodza, by odwiedził Magellana. Calambu przyplynął i tym razem - ubrany w haftowany sarong, z długimi włosami opadającymi na ramiona - wszedł w towarzystwie sześciu notabli na pokład „Trinidadą”.

- Musisz - powiedział Magellanowi - złożyć wizytę wielkiemu królowi wszystkich naszych wysp. To radza Humabon. Mieszka w Cebu.

Cebu to port, który leży na wyspie o tej samej nazwie. Wchodzi ona w skład archipelagu Filipiny. 4 kwietnia flotylla, prowadzona przez króla Calambu, wypłynęła z Massaui. Trzy dni później dopływała do Cebu.

Jedno spojrzenie wystarczyło, by Magellan mógł stwierdzić, że to duży port. Na redzie stały obce dżonki. Chcąc przedstawić się w okazały sposób, statki oddały salwę honorową. Tubylcy rozpierzchli się na wszystkie strony. Magellan jednak natychmiast wysłał na ziemię Henrique'a, który zapewnił króla, że nie są wrogo nastawieni. Niewolnik wyjaśnił Humabonowi, że Magellan, jego wódz, służy największemu monarsze w świecie. Na jego rozkaz przepłynął ocean, by dotrzeć na Wyspy Korzenne, i że po drodze chciał pozdrowić króla Cebu. Pragnie tylko nawiązać stosunki handlowe.

Humabon nie miał w sobie nic z prymitywnego dzikusa. Ustanowił u siebie takse wjazdową dla statków. Chłodno oświadczył Henrique'wi, że jego pan musi przede wszystkim dopełnić tego obowiązku.

- Ale admirał tak potężny jak mój pan nie może płacić żadnej taksy!

- Wszyscy płacą.

Król wezwał na świadka mauretańskiego kupca, który przybył dżonką z Syjamu i bez protestu zapłacił takse.

Maur, zobaczywszy okręty Magellana, wszystko zrozumiał - chrześcijanie odkryli tu jedyne jeszcze im nieznane Wyspy Korzenne. Co robić? Szybko pomyślał: „Nic nie robić na gwałt, potem zobaczymy”. I po cichu poradził Humabonowi: nie wchodzić w konflikt z cudzoziemcami. Poruszony Humabon zrezygnował z taksy i zaprosił wysłanników Magellana na ucztę. Dania podawano na porcelanie sprowadzanej prosto z Chin. A zatem Chiny muszą być blisko. Marzenie Krzysztofa Kolumba, by dotrzeć do Indii od wschodu, zrealizował Magellan.

Zaczęła się wymiana handlowa. Tubylcy najbardziej cenią żelazo, ten twardy metal, który ich zdaniem jest bardziej użyteczny niż złoto. Za 14 funtów żelaza dają 15 funtów złota i Magellan z trudem powstrzymuje marynarzy, by nie wymieniali wszystkiego, co mają.

- Gdyby dzicy znali wartość złota, natychmiast zażądałoby wysokiej ceny.

Wymiana trwała nadal i wzajemne stosunki stały się tak serdeczne, że król Cebu i jego świta wyrazili pragnienie zostania chrześcijanami. Oto, co pisze Pigafetta o tych spontanicznych nawróceniach: „Magellan tłumaczył im, że nie powinni zostawać chrześcijanami ze strachu lub aby nam zrobić przyjemność. Jeśli naprawdę chcieli zostać chrześcijanami, to powinni to zrobić z własnej woli i z miłości do Boga. Jeśli nie chcieli, nikt im nie robi krzywdy, ale ci, co zostaną chrześcijanami, będą bardziej kochani i lepiej traktowani. Wszyscy wykrzyknęli jednogłośnie, że chcą być chrześcijanami nie ze strachu, ani żeby sprawić przyjemność Magellanowi, ale z własnej woli. Całkowicie zdawali się na niego i ma ich traktować jak swoich poddanych. Wtedy Magellan ze łzami w oczach ucałował ich, ujął za ręce księcia Cebu i króla Massau i oznajmił obu wodzom, że tak jak wierzy w Boga i jak jest wierny swemu cesarzowi, tak im obiecuje, że odtąd będą żyć w wiecznym pokoju z królem Hiszpanii. I oni złożyli mu taką samą obietnicę”.

Relacja Pigafetty, pełna szczegółów dokładnych i prawdopodobnych, na ogół brzmi wiarygodnie. Ale tutaj wyraźnie widać, że historiograf uległ schematowi. Epizod o spontanicznie nawracających się dzikich powtarza się w wielu ówczesnych relacjach. W rzeczywistości miejscową ludność namawiano do zmiany wiary, czasami łagodnie, czasami nie. Odkrywcy chcieli wykazać się po powrocie licznymi nawróceniami. Istniało ciche przyzwolenie na osładzanie prawdy. Ale nawrócenia nie zawsze były efektem lęku. Bardzo często tubylcy godzili się zostać chrześcijanami albo dlatego, że leżało to w ich interesie, albo z wyrachowania, albo wiedzeni ciekawością religijną oraz myślą, że może nowy bóg uczyni ich równie potężnymi jak ludzie, którzy im to proponują. Nie wydaje się, by Magellan groził notabłom z Cebu. Można zrozumieć, że Humabon, szczywany lis, chciał jak najlepiej wykorzystać sytuację, jaką stworzyło przybycie Europejczyków.

Cebu, 14 kwietnia 1521 roku. Magellan nie zszedł dotąd z okrętu -cały czas negocjował za pośrednictwem Henrique'a i Pigafetty. Teraz chce nadać swemu zejściu na ląd charakter bardzo uroczysty.

Przed nim idzie czterdziestu uzbrojonych żołnierzy, za nim jego oficerowie i chorąży. W chwili, gdy ma stanąć na lądzie, statki wystrzeliły z armat. Obecni przestraszyli się i rozpierzchli, ale widząc, że ich król spokojnie siedzi na miejscu, ponieważ został uprzedzony, szybko wrócili

i przyglądali się wzniesieniu na plaży wielkiego krzyża, pod którym księżę Cebu, jego syn i wielu notabli przyjęło chrzest. Zamiast pogańskiego imienia Humabon król miał nosić imię Carlos, królowa - Joanna, a księżniczki - Katarzyna i Izabela. Wyższe sfery wyspy i sąsiednich wysp nie chciały pozostać w tyle i aż do późnej nocy kapłan z admirałskiego okrętu zajęty był udzielaniem chrztu setkom tłoczącym się wokół niego osób. Nazajutrz przybyli mieszkańcy innych miast, którzy usłyszeli o cudownych uroczystościach cudzoziemskiego czarodzieja. W ciągu kilku dni prawie wszyscy wodzowie przyjęli chrzest i przystąpili (w jaki sposób, nie zostało powiedziane) do traktatu przymierza oraz przyjaźni podpisanego przez Magellana i króla Cebu. Traktat ten dawał Hiszpanom prawo wyłączności na handel z wyspą i okolicą. W zamian Magellan przyznał nowo ochrzczonej opiekę hiszpańskiego mocarstwa.

Nie minął tydzień, a admirał otrzymał wiadomość od swego „podopiecznego” Humabona.

- Silapulapu zbuntował się. Odmawia mi posłuszeństwa i twierdzi, że zakazał wszystkim wodzom na wyspach dostarczania mi towarów przeznaczonych dla Hiszpanów.

Silapulapu panuje na malutkiej wyspie, której nazwa stanie się nieestety niechlubnie sławna - Mactan.

21 kwietnia 1521 roku. Sześćdziesięciosobowy oddział pod wodzą samego Magellana wyrusza łodziami, by przepłynąć przesmyk, dzielący Cebu od Mactanu. Na groźbę admirała, że użyje siły, Silapulapu odpowiada, że „jego ludzie też mają włócznie”. Humabon zaproponował Magellanowi, że odda tysiąc swoich wojowników pod jego rozkazy, ale admirał odmówił. Chciał, żeby demonstracja siły była wyłącznym udziałem jego ludzi. Siły Silapulapu ocenia na jakieś tysiąc wojowników, ale muszkietom i katapultom Hiszpanów mogą oni przeciwstawić jedynie łuki i strzały.

Kiedy hiszpańskie łodzie zbliżyły się do Mactanu, dzień dawno już wstał. Oddziały tubylców zgromadziły się na plaży. Nagle pierwsza łódź osiadła na mieliźnie, a za nią następne. Nie były jeszcze w zasięgu strzał tubylców. Zatrzymały ich podwodne rafy, okalające wyspę. Woda ma tu niecały metr głębokości.

- Czterdziestu ludzi pójdzie ze mną. Muszkiety i katapulty zostają na łodziach. Będą nas osłaniały.

Hiszpanie są przekonani, że tubylcy uciekną przy pierwszych wy-

strzałach. Wysiadają z łodzi i powoli idą w stronę brzegu. Woda sięga im po pas. Są w pancerzach, uzbrojeni w lance, szable i halabardy. Tubylcy cofają się w głąb plaży, wystrzeliwując kilka strzał. Kiedy oddział staje na suchym gruncie, katapulty i muszkiety otwierają ogień. Niestety, dopiero w tym momencie okazuje się, że pociski z katapult nie dosięgają brzegu! Natomiast kule z muszkietów wystrzeliwane z takiej odległości nie są w stanie przebić tarcz tubylców.

- Przerwać ogień! - woła Magellan do ludzi na łodziach.

Nie słyszą go i przez prawie pół godziny kontynuują bezsensowną strzelaninę, która wywołuje salwy śmiechu i pokrzykiwań tubylców. Oto relacja dalszego przebiegu wydarzeń, jaką daje Pigafetta:

„Kiedy tubylcy zorientowali się, że nasze kule nie wyrządzają im żadnej krzywdy, przestali się cofać i pokrzykując coraz głośniejsze, skakali z jednej strony na drugą, by uniknąć naszych kul. Powoli zaczęli się zbliżać, osłaniając się tarczami i zasypując nas tak silnym gradem strzał, że ledwo mogliśmy się bronić”.

Chcąc odwrócić ich odwagę, Magellan wysłał kilku ludzi, by podpaliли sąsiednie chaty. Wówczas tubylcy ruszają do ataku.

„Kiedy zorientowali się, że nasze klatki piersiowe były dobrze chronione, a nogi nie, wzięli je na cel. Kapitan został trafiony w stopę zatrutą strzałą, po czym dał rozkaz, by powoli zacząć się wycofywać”.

Wszyscy Hiszpanie, prócz siedmiu, a może ośmiu, szybko i bezładnie wycofali się. Tubylcy ścigali Europejczyków jeszcze w płytkiej wodzie. Rozpoznali wodza białych po ubiorze. Osaczony Magellan zatopił halabardę w piersi tubylca, ale nie mógł jej z powrotem wyciągnąć. W tym momencie kamień z procy trafił go w prawy łokieć. Ranny został także Pigafetta. Magellan bezskutecznie próbował wydobyć miecz. Trafiony w lewą łydkę, padł głową w przód. Dziesięć włóczyń przeszło jego ciało.

„I tak, kończy Pigafetta, zabili nasze zwierciadło, nasze światło, nasze pocieszenie, naszego oddanego wodza”.

Po śmierci Magellana Hiszpanie zachowali się haniebnie. Zamiast zorganizować kontratak, żeby przynajmniej zabrać ciało kapitana i tą akcją odzyskać honor, zaproponowali mactańskiemu tyranowi wymianę słynnych zwłok na szklane paciorki.

- Ciało naszego wroga nie jest na sprzedaż! - wykrzyknął Silapulapu.

Zachował je jako trofeum. I po całym archipelagu rozniosła się wieść, że Silapulapu pobił pana grzmotów i błyskawic równie łatwo, jak gdyby chodziło o ptaka.

Nigdy nie dowiedziano się, co stało się z ciałem Magellana.

Zachowanie się tubylców całkowicie zmieniło się nie tylko z powodu tej porażki i tchórzliwych targów. Mimo całego autorytetu, jakim cieszył się Magellan, nawet jeszcze za jego życia nie udało mu się powstrzymać swoich ludzi, wygłodniałych po wielu miesiącach wstrzemięźliwości, przed rzuceniem się na miejscowe kobiety. Po jego śmierci nie było już żadnych hamulców dla rozpusty.

Oficerowie wybrali dwóch następców Magellana. Jego szwagra Duarte Barbóse, kilka dni wcześniej zdegradowanego za skandaliczną orgię, teraz ogłoszono admirałem, a João Carvalho, kapitana „Concep-cióna”, mianowano jego zastępcą. Już w pierwszych piętnastu minutach dowodzenia Barbosa popełnił haniebny i głupi czyn, który miał rozpętać kolejne katastrofy.

Henrique do ostatka walczył u boku swego pana. Ranny leżał na swojej koi na pokładzie „Trinidadą”. Barbosa wyzwiskami poderwał go z łóża.

- Teraz jesteś moim niewolnikiem i masz pracować. Na nogi albo chłosta!

Obecni przy tym milczeli z zażenowaniem. Malajczyk z trudem podniósł się i bez słowa powlókł na miejsce załogi.

Kilka dni później, jeszcze przed wypłynięciem, Barbosa postanowił dokonać wymiany kilku towarów z sułtanem Cebú. A kogóż innego mógł wysłać jako tłumacza, jeśli nie Henrique'a? Henrique zszedł na ląd i wrócił z wiadomością. Król zaprasza na wielki bankiet nowego admirała i wszystkich oficerów, których zechce ze sobą zabrać.

- To może być zasadzka - zauważył Carvalho.

Barbosa wzruszył tylko ramionami. Sztab floty niemal w komplecie zszedł na ląd i ruszył ku zastawionym stołom. Na pokładzie został między innymi ranny Pigafetta.

Przed schyłkiem dnia Pigafetta dostrzegł zbliżającą się łódź z Carvalho i zbrojmistrzem Espinozą, z całych sił wiosłujących.

- Szykuje się chyba zdrada. Szybko, ludzie i broń!

Ale z brzegu już dochodzą krzyki - zaczęła się rzeź Hiszpanów.

Carvalho wydał rozkaz otworzenia ognia na miasto i pierwsze ar-

matnie pociski trafiły oraz podpaliły kilka chat. Doszło do koszarnej sceny. Jednemu z oficerów udało się ujsć rzezi. Biegiem dopadł brzegu. Dzicy go dogonili i zwięzali. Oficer dyskutuje z nimi. Henrique jest na miejscu i służy za tłumacza. Jedna łódź zbliżyła się i jest w zasięgu głosu. Carvalho wstrzymuje ogień. Otoczony tubylcami oficer - nazywa się Serrão - krzyczy, że tubylcy zgadzają się oddać go w zamian za okup:

- Żądają dwóch katapult i dwóch miedzianych muszkietów.
- Niech najpierw cię uwolnią!
- Nie chcą. Najpierw trzeba wysłać łódź z okupem.

Serrão tłumaczy to wszystko Hiszpanom przerywanymi okrzykami, podczas gdy tubylcy wokół niego wymachują włóczniami. Carvalho zastanawia się. Wysłać łódź? Czy tubylcy nie zatrzymają łodzi, okupu i jeńca?

Mija długa niekończąca się minuta, po czym Carvalho daje rozkaz:

- Wciągnąć grot!

„Trinidad”, „Concepción” i „Victoria” zwracają się dziobami ku pełnemu morzu. Na wybrzeżu włócznie przeszywają Serrão. W tym samym czasie pada wielki krzyż, który mieszkańcy Cebu wznieśli na chwałę boga białych.

Wytworzyła się taka oto sytuacja: Hiszpanie stracili nie tylko Magellana, ale i dwóch kapitanów, którzy najlepiej znali wybrzeża Indii Wschodnich - Barbóse i Serrão. Tłumacz Henrique opuścił ich w Cebu. Z 265 członków załogi zostało 115, akurat tylu, by dwa okręty mogły żeglować po morzu. Postanowiono poświęcić „Concepcióna”, który od dawna nabierał wody.

Z portu w Sewilli wypłynęło pięć okrętów. Pierwszą ofiarą stał się „Santiago”, który rozbił się u wybrzeży Patagonii. „San Antonio”, wysłany z misją zwiadowczą w Cieśninie Magellana, zawrócił do Hiszpanii. Dzisiaj na straty idzie „Concepción”. Pozostał już tylko „Trinidad”, dawny okręt admiralski Magellana, i najmniejsza z całej floty „Victoria”.

Przez sześć miesięcy pozostali przy życiu członkowie wyprawy parali się piractwem na wodach Archipelagu Malajskiego. Pływali tam i z powrotem, napadając na dżonki, atakując miasta i łupiąc oraz porywając wodzów, za których żądali okupu. Wdzierali się do miast, by gwałcić i urządzać orgie. Ukoronowania tego rozdziału epopei dokonuje sam Carvalho, żyjąc na swoim okręcie z trzema Malajkami. Pewnego dnia

inni uznali, że to przesada i pozbawili go stanowiska. Efektem nowych wyborów został triumwirat: zbrojmistrz Gomez de Espinoza oraz sternicy Poncero i Elcano. Juan Sebastián Elcano jest Baskiem, który uczestniczył w buncie na wybrzeżu atlantyckim Ameryki Południowej. Ułaskawiony przez Magellana, wrócił do służby i potrafił milczeć, ale teraz uznał, że nadszedł jego moment. Postanowił płynąć na Moluki, załadować do pełna statek przyprawami i wrócić do Hiszpanii.

Na wielkiej łodzi, napotkanej po drodze i złupionej, Hiszpanie wzięli jeńca, tubylca pochodzącego z wysepki Ternate.

- Znasz okolice. Jeśli zależy ci na życiu, poprowadź nas na Moluki.

8 listopada 1521 roku „Trinidad” i „Victoria” cumują u wybrzeży wyspy Tidore. „Sternik - relacjonuje Pigafetta - powiedział nam, że to jedna z Wysp Moluckich. Podziękowaliśmy Bogu i chcąc okazać radość, wystrzeliliśmy kilka salw”.

Krajobraz na Tidore jest wspaniały, a mieszkańcy niebywale serdeczni. Król tubylców wita po bratersku Hiszpanów i bez problemu uznaje zwierzchność władzy króla Hiszpanii. Żeglarze dostają mnóstwo cennych przypraw, żywność i trochę złota.

- Powinniśmy nigdy nie opuszczać tego rajy - mówią hiszpańscy marynarze.

Mimo to 18 grudnia triumwirat Espinoza-Poncero-Elcano wydaje rozkaz wypłynięcia na morze. „Trinidad” niemal natychmiast nabiera wody i osiada na mieliźnie. Znowu trzeba podjąć decyzję, co dalej.

- Nie - informuje triumwirat po długiej naradzie. Gomez de Espinoza zostanie tu z 50 ludźmi, by ściągnąć „Trinidad” z mieliżny i go naprawić, po czym wróci do Ameryki, płynąc od północy Pacyfikiem. Natomiast „Victoria” wróci do Hiszpanii szlakiem wokół Przylądka Dobrej Nadziei.

„Victoria” wypłynęła więc samotnie z Tidore. Pod dowództwem Elcana załadowała przyprawy na innych jeszcze Wyspach Moluckich. Trwało to długo, bo Elcano chciał kupować po jak najlepszej cenie i nie wyzbył się jeszcze wszystkich pirackich nawyków. Wreszcie 13 lutego 1522 roku „Victoria” opuściła Moluki, biorąc kurs na Sewillę. Dzieliło ją od niej 30 000 kilometrów.

Droga morska z Indii do Hiszpanii nie była równie bezludna jak bezmiary Pacyfiku, którymi płynął Magellan. Było na niej mnóstwo portów

i pływało wiele statków. Porty te jednak i statki należały do Portugalii, toteż trzeba je było raczej omijać. Elcano dowiedział się zresztą, że ekspedycja portugalska poszukiwała już flotyli Magellana, by ją zniszczyć. Odkrywczy wtargnęli bowiem na wody portugalskie, a poza tym zrobiło się głośno o pirackich akcjach przeprowadzonych po śmierci admirała. Odpływając z wysp malajskich, Elcano uprzedził swoją załogę:

- Nie ma zawijania po drodze do portów. Wszystko lepsze niż wpaść w łapy Portugalczyków.

Nie wiedział wtedy jeszcze, jaki los miał spotkać marynarzy z „Trinidadą”, który wypłynął z Tidore w kwietniu 1522 roku.

Nękany złą pogodą „Trinidad” musiał zawrócić na Moluki, gdzie natknął się na portugalską eskadrę, która skontrolowała statek. Niedługo po tym karaka zatonięła. Jej załoga, 45 ludzi, spędziła pięć lat w cuchnących więzieniach. Tylko czterech z nich zobaczyło swój kraj.

Elcano skierował się na południowy zachód, tak by ominąć szerokim łukiem Przylądek Dobrej Nadziei. Na pokładzie wszystko układało się dobrze. Manewry wykonywano precyzyjnie, a autorytet kapitana nie podlegał dyskusji. Elcano, jak wielu Basków, był urodzonym żeglarzem.

Przez całe tygodnie, gdy „Victoria” przemierzała Ocean Indyjski, ludzie widzieli tylko niebo i morze. I nagle na pokładzie ponownie pojawił się niewidzialny wróg.

Zabrane zapasy żywności przewidziano na pięć miesięcy, ale znaczną ich część stanowiło mięso, którego dostatecznie nie zasolono. W palącym słońcu zaczęło się psuć i trzeba je było wyrzucić za burtę, zadowalając się ryżem. Odżywianie się samym ryżem przez całe tygodnie prowadzi do awitaminozy, a potem do szkorbutu. Zbierał on żniwo na „Victorii” do tego stopnia, że raz po raz wyrzucano zwłoki za burtę - jak przedtem zepsute mięso.

Elcano ugina się wobec błagań załogi i zgadza się przybić na krótko do brzegu na wschód od Przylądka Dobrej Nadziei. Niestety, miejsce jest bezludne i jałowe. Chorzy błagają nadal, żeby zawinąć do portugalskiego portu w Mozambiku.

- Zajmą statek, ale my przeżyjemy!
- Nigdy!

Elcano kładzie dłoń na gałce rękojeści szpady. Dawny buntownik przemawia i zachowuje się dokładnie tak, jakby to zrobił Magellan.

Na pełnym morzu w pobliżu Przylądka Dobrej Nadziei sztorm wrywa przedni maszt „Victorii” i rozłupuje duży maszt. Marynarze, przepracowani i padający ze zmęczenia, naprawiają szkody na tyle, na ile się da. Wściekle i przeciwne wiatry wieją na wysokości przylądka nieustannie. Elcano musi dwadzieścia razy podejmować próbę opłynięcia niebezpiecznego cypla. Wreszcie udaje mu się i wypływa na Atlantyk, ale na pokładzie szkorbut dalej zabija ludzi. Niemal co dzień wrzuca się do morza zmarłych. W sumie dwudziestu jeden. 9 lipca na horyzoncie widać Wyspy Zielonego Przylądka. Zapasów mają jeszcze na dwa dni.

- Tym razem się zatrzymamy - mówi Elcano. - Ale uwaga, wyspy należą do Portugalii. „Victoria” zakotwiczy na pełnym morzu. Ludzie, którzy popłyną łódką po prowiant, nie wspomną, że brali udział w wyprawie Magellana. Powiedzą, że przybyli z Ameryki i zniosła ich tu burza. Przysięgnijcie, że będziecie posłuszni, chodzi o życie nas wszystkich.

Marynarze przysięgli, łódź skierowała się ku wybrzeżu. Solidarność ludzi morza nie zawiodła i Portugalczycy sprzedali mięso, warzywa oraz owoce. Łódź bez przeszkód trzykrotnie wracała na ląd. Ale po powrocie na statek marynarze powiedzieli, że jest coś, co ich niepokoi:

- Portugalczycy twierdzą, że mamy czwartek.
- Czwartek? - zdumiał się Pigafetta. - Przecież jest środa, chyba że się pomyliłem.

Sprawdził to w swoim dzienniku, a także w dzienniku pokładowym.

- Na pewno jest środa.

Żeglarze ci, a wraz z nimi inni na Ziemi, nie znali jeszcze prawdy, która poruszy cały świat naukowy. Okrążając kulę ziemską, zyskuje się albo traci jeden dzień w zależności od kierunku podróży.

Po powrocie wyprawy wyjaśnienia astronomów pozwoliły zrozumieć tajemnicę kalendarza. Ziemia nie tylko jest okrągła, ale jeszcze obraca się wokół własnej osi. Opływając ją wokół i poruszając się stale w kierunku zachodnim, zyskujemy jeden dzień.

Szalupa wyruszyła w czwartą podróż ku Wyspom Zielonego Przylądka. Elcano zauważył nagły ruch w porcie. Duża jednostka pełna uzbrojonych mężczyzn opuściła port, biorąc kurs na „Victorię”. Czyżby marynarze z czymś się wygadali, chcąc kupić alkohol za przyprawę? Wszystko możliwe. Elcano odziedziczył po Magellanie szybkość podejmowania decyzji - siekiera, odciąć sznur kotwicy, żagle na maszt! Przez cały dzień

„Victoria”, ścigana przez cztery portugalskie okręty, płynęła z maksymalną prędkością.

Prędkość ta nie była zbyt duża. Trzeszcząca i mocno poturbowana „Viktoria” tak naprawdę wlokła się. Z 66 ludzi załogi, którzy wypłynęli z Wysp Korzennych, pozostało już tylko 18 na wpół niesprawnych. Ładownia nabierała wody, którą bez przerwy trzeba było wypompowywać, a cztery portugalskie żaglowce dalej ich ścigały.

- Kapitanie, wyrzućmy ładunek do morza, popłyniemy szybciej!

Elcano wyrzucił za burtę dziesięć ton cynamonu i nic poza tym. Chciał wrócić do kraju, ale nie jako nędzarz. Jego energia udzieliła się załodze, która bardziej przypominała widma niż marynarzy. W końcu Portugalczycy zniechęcili się. 13 lipca „Victoria” opuściła wody wokół Wysp Zielonego Przylądka. Dopiero 4 września 1522 roku na jej pokładzie rozległy się okrzyki radości - na horyzoncie ukazał się przylądek Saint-Vincent.

6 września „Victoria” wpłynęła do portu San Liicar, z którego wyruszyła. Na Gwaldalkiwirze wzięto ją na hol. Mieszkańcy i marynarze patrzyli na ten okręt w pożałowania godnym stanie i zastanawiali się, skąd przyплыł. Nazwa „Victoria” nic im nie mówiła. Już od dawna wszyscy w Hiszpanii myśleli, że flotyła Magellana przepadła na dobre, i w ogóle o niej zapomniano.

Z 265 ludzi z wyprawy wróciło tylko 18 i jeden statek. Ale misja została wypełniona i przywieziono przyprawy. W 1080 dni przepłynięto 46 280 mil morskich, czyli 85 700 kilometrów. Elcano w swojej kabinie sporządzał raport dla króla: „Niech Wasza Wysokość przyjmie do wiadomości, że znaleźliśmy kamforę, cynamon i perły, i zechce docenić, że okrążyliśmy Ziemię. Wyjechawszy na zachód, wróciliśmy ze wschodu”.

Karol V przyjął Elcana i nadał mu tytuł szlachecki. Wszyscy, którzy przeżyli wyprawę, zostali sowiec wynagrodzeni. Szczegółowy rachunek wiele mówi o wartości, jaką miały przyprawy w tamtych czasach. Zleceniodawcy wyprawy Magellana od dawna położyli krzyżyk na kwotach, jakie na nią wyłożyli. Ładunek jednej tylko „victorii” całkowicie zwrócił im poniesione koszty i przyniósł jeszcze 4% zysku.

Spadkobiercy Magellana powinni byli, zgodnie z kontraktem, otrzymać jedną piątą wszystkich zysków z wyprawy i stanowisko gubernatora odkrytych wysp, ale o należny spadek nie miał kto się upomnieć. Żona Magellana oraz najstarszy i drugi syn, który urodził się

po jego wypłynięciu i którego żeglarz nie znał, zmarli. Jego ród wymarł razem z nim. Pigafetta tak oto zaczął swoją relację:

„Mam nadzieję, że sława tak wspaniałego kapitana nie zgaśnie za naszych czasów. Wśród rozlicznych cnót, które go zdobyły, jedna miała szczególną wartość: był najbardziej ze wszystkich nieustępliwy nawet przy największych przeciwnościach. Głód znosił z większą niż inni cierpliwością. Nie było na świecie człowieka, który lepiej posiadałby znajomość map i nawigacji. O prawdziwości moich słów świadczą sprawy, jakie odkrył, a których nikt przed nim nie mógł zobaczyć ani odkryć”.

Sława Magellana sięgnęła daleko poza jego czasy. Aby dokonać czynu większego niż on, ludzie musieli opuścić planetę Ziemię.

2 Pionierzy i

Robinsonowie

Badajoz jest hiszpańskim miastem leżącym nieopodal portugalskiej granicy, na wysokości Lizbony. Dawna stolica małego muzułmańskiego królestwa stała się po rekonkwieszceniu miastem o strategicznym znaczeniu. W 1524 roku Badajoz liczyło jakieś 15 000 mieszkańców (dziś 140 000), co w ówczesnej Hiszpanii było dużo. Mocno śmierdziało końską mierzwą, a odór ten był szczególnie silny wiosną tego roku ze względu na niebywałą liczbę osłów, mułów i koni, które krążyły po pełnych kurzu i błota ulicach albo stały uwiązane przed oberżami. W Badajoz obradowała międzynarodowa konferencja - pierwszy efekt udanej wyprawy Magellana.

Zaraz po powrocie „Victorii”, dowodzonej przez Elcana, rząd portugalski wysłał do San Lucar notę protestacyjną: „Na Pacyfiku zostały pogwałcone nasze prawa”. Rząd hiszpański twierdził coś wręcz przeciwnego. Konferencja w Badajoz zgromadziła żeglarzy i kosmografów. Uczni ci mieli zdecydować, czy wyprawa Magellana, dopłynąwszy do Moluków, przekroczyła czy nie długość geograficzną ustaloną podczas podziału świata dokonanego przez papieża Aleksandra VI w 1494 roku. Nawet negocjatorom pełnym najlepszej woli trudno byłoby podjąć ostateczną decyzję, gdyż żaden zegar nie był wystarczająco precyzyjny, aby dokładnie obliczyć długość geograficzną. Po burzliwych obradach, ob-

fitujących w wyzwiska i w walenie pięścią w stół, Hiszpanie i Portugalczycy rozstali się, niczego nie postanawiając. Żaden z negocjatorów nie zdawał sobie zapewne sprawy ze śmieszności sytuacji, jaką było dyskusowanie w cuchnącym końską mierzwą Badajozie o podziale bezmiaru wody zajmującej trzecią część naszej planety.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że Magellan dokonał niezwykłego i niepowtarzalnego odkrycia i dopiero dwa oraz trzy wieki później pojawia się nazwiska Bougainville'a, Cooka, La Pérouse'a i Dumont d'Urvilléa - sławnych odkrywców, którzy przemierzali Ocean Spokojny, oraz autorów opisów niemających sobie równych w literaturze podróżniczej. Między tymi dwoma epopejami Pacyfik przepływały setki żaglowców, małych, niewygodnych i cuchnących, a na nich śmiałkowie, korsarze, flibustierzy, przemytnicy, wielorybnicy, polujący na fok i rekiny, nie mówiąc już o żeglarzach, których nazwiska słyszeli jedynie znawcy historii morza i zagorzali czytelnicy historii odkryć. Kto poza tymi specjalistami i zapaleńcami wie cokolwiek o mnichach marynarzach, takich jak Loaysa i Urdaneta, albo o portugalskim sterniku Quirósie czy ekstrawaganckiej Isabel de Barretos? Będziemy musieli znaleźć się przez chwilę na ich okrętach, dziękując niebiosom, że tylko na kartach książki!

Po konferencji w Badajozie rząd hiszpański, chcąc utrzymać się na Molukach, spichrzu przypraw korzennych, zorganizował wyprawę, która miała dotrzeć do tych wysp tą samą co Magellan drogą - przepłynąć Atlantyk, opłynąć kontynent południowoamerykański i pokonać Ocean Spokojny. W morze wypłynęło 7 okrętów z 450 ludźmi na pokładzie pod dowództwem mnicha Garcii Jofre de Loaysy. W tamtych czasach wśród zakonników panowała na ogół ciemnota, ale trzeba pamiętać, że to właśnie wśród mnichów znajdowali się ludzie najbardziej biegli w matematyce i w kosmografii, a więc najbardziej nadający się do żeglowania na długich trasach. Po dotarciu na Moluki Loaysa ustanowiłby się gubernatorem wysp. W ekspedycji tej wziął udział Elcano, który wcześniej doprowadził do portu resztkę uczestników wyprawy Magellana, a teraz miał piastować dwie funkcje - pierwszego oficera i głównego sternika.

Wszystko zaczęło się bardzo niefortunnie. „Anunciada” zatonała na Atlantyku. „San Gabriel ” zawrócił podczas sztormu i przepadł bez wieści. Okręt dowodzony przez Elcana, „Espiritu Santo ”, zatonął w Cieśninie Magellana, której przepłynięcie trwało trzy miesiące. Elcano nie zginął na pokładzie swego okrętu i dalej płynął na okręcie dowódcy wyprawy,

„Santa Marii de la Victoria”. W zachodniej części Cieśniny Magellana burza rozproszyła resztki eskadry. Loaysie pozostały tylko dwa okręty.

Na pokładzie „Santa Marii” nie było kronikarza klasy Pigafetty i historycy będą musieli opierać się na lakonicznych zapiskach w dzienniku pokładowym, by odtworzyć wyczyn Loaysy, który przepłynął Pacyfik drogą ze wschodu na zachód, czyli tą samą co Magellan, ale kilka lat po nim. Nazwiska, daty, a nawet ogromne odległości, jakie przepłynęli, niewiele nam powiedzą o samej wyprawie, jeśli nie postaramy się wyobrazić sobie choćby z grubsza, jak wyglądały ówczesne statki dalekomorskie, maluteńkie (20-25 metrów) zwłaszcza w zestawieniu z ogromną liczbą ludzi na pokładzie.

Musimy stale pamiętać o panującej tam ciasnocie, o uciążliwości tłoku, o bezgranicznych niewygodach. Przez całe miesiące uczestnicy wyprawy musieli znosić spanie bez rozbierania się, jeden na drugim na pokładzie lub w ładowni (w zależności od pogody), brak latryn, załatwianie się przez burtę (kiedy pozwalał na to stan morza), ocet jako jedyny środek dezynfekujący, żywność, która zawsze po dwóch tygodniach podróży psuła się i cuchnęła, racjonowanie słodkiej wody używanej wyłącznie do picia. Jeśli ktoś chciał się umyć czy - szczyt wyrafinowania - wyprać bieliznę, niech sobie radzi jak może i zaczerpnie wodę przez burtę. Ale czy ktokolwiek widział bieliznę wypraną w morskiej wodzie? A ograniczenia takie trwają całe miesiące. Zaś jeśli ktoś zrani się czy zachoruje, to najlepiej niech od razu zrobi rachunek sumienia.

Tak też zrobił Loaysa, dowódca wyprawy. Dobiwszy do brzegu wyspy Guam (jak wcześniej Magellan), stracił przedostatni okręt na wysokości Filipin, po czym zmarł z wyczerpania na Molukach 30 lipca 1528 roku. Elcano, który natychmiast go zastąpił, musiał być w nie lepszym stanie, skoro trzy dni po objęciu dowództwa także zmarł.

W tym miejscu minuta ciszy. Na wysokości Halmahery, na morzu opływającym Moluki, „Santa Maria de la Victoria”, drugi okręt w świecie, który z Europy dotarł aż w te okolice od wschodu, brudny i teraz już dosyć zniszczony, ale z omasztowaniem i olinowaniem utrzymanym w porządku, zatrzymuje się na rozkaz nowego sternika, augustianina Urdanety. Marynarze niosą na tył okrętu podłużny pakunek obciążony kilkoma dużymi kamieniami i ułożony na natłuszczonej desce. Modlitwy już odmówiono, mnich-sternik robi w powietrzu ostatni znak krzyża, marynarze unoszą lekko deskę i plusk! Ponieważ statek nie wytracił do

końca prędkości, już się oddala i z wciągniętymi żaglami rusza w dalszą drogę. Pierwszy kapitan, który opłynął wokół Ziemię, zmarł na morzu. Elcano został pochowany w głębi tego ogromnego oceanu, który dwa razy pokonał, najpierw z Magellanem, później z Loaysą.

Czy mnich-sternik Urdaneta, który doprowadzi „Santa Marię” aż do Ternate, zostanie w imieniu Karola V gubernatorem Wysp Moluckich? Nie pozwala mu na to reguła zakonna, a poza tym w ogóle nie ma o tym mowy. Portugalczycy zajęli już Ternate i są bojowo nastawieni wobec przybyszy. Karol V, poinformowany o sytuacji, wysłał do Hiszpanów rozkaz: „Wracać!”. A Portugalczykom, którzy już tam są, sprzedaje „kolonie moluckie” za 350 000 dukatów. Portugalczycy zapłacą, by nie zrazić do siebie potężnego cesarza. Natomiast Karola V znacznie bardziej interesuje teraz złoto niż przyprawy. Z każdym dniem potrzebuje go coraz więcej, by móc realizować swoją politykę międzynarodową.

Wszystko, co było przedtem, a ogólnie mówiąc, historia odkrywców, pokazuje, że co najmniej do XVIII wieku odkrywcami nie powodowała prawdziwa ciekawość naukowa. Wyprawy wyruszały w morze, by się wzbogacić i pomnożyć kapitały. Taką w większości miały motywację. Odkrywczy wypływali jednak również, by ewangelizować, choć często ten cel jedynie skrywał chęć zdobycia bogactwa. Zdarzało się wszakże, iż cele duchowe były jak najbardziej szczerze.

15 sierpnia 1534 roku sześciu mężczyzn, wyglądających na 25-30 lat, spotkało się w krypcie małej kaplicy w szczerym polu na stoku wzgórza Montmartre. Po chwili dołączył do nich starszy od nich człowiek, brzydki, wątpy, kulawy i ubrany jak duchowny. Ukłąkł na moment, po czym odezwał się:

- Zrealizujemy nasze cele ewangelizacyjne tylko wtedy, gdy otrzymamy poparcie najwyższej władzy kościelnej. A otrzymamy je, jeśli przekonamy, że całkowicie i bezwarunkowo oddajemy się na jej służbę.

Kapłan ten mówił po francusku z wyraźnym akcentem. Był hiszpańskim Baskiem, miał 43 lata i nazywał się Ignacy Loyola. Najmłodszy z trzynastorga dzieci, przeznaczony wbrew sobie do kapłaństwa, paż na dworze hiszpańskim, beznadziejnie zakochany w królowej, rekompensujący swój cherlawy wygląd szaloną odwagą, zawiadziaki i rozrabiaka, zabił w pojedynku człowieka. Przy oblężeniu Pampeluny złamał nogę

i podczas przewlekłej rekonwalescencji znalazł wreszcie czas, by zagłębić się w żywot Chrystusa - i kapłan się nawrócił.

Ogarnięty nagle zapalem religijnym tak wielkim, że wydał się podej-rżany Inkwizycji, napisał książkę *Ćwiczenia duchowne*, która miała stać się „bestsellerem” literatury religijnej. W 1534 roku był wykładowcą na uniwersytecie w Paryżu. Jego słuchaczami w malutkiej kaplicy leżącej wśród pól na Montmartre byli młodzi Hiszpanie i Portugalczycy, którzy przyjechali do Paryża zdobywać stopnie uniwersyteckie i stosujący już w praktyce *Ćwiczenia duchowne*. Jeden z nich, rodem z Nawarry, nazywał się Franciszek Ksawery. Był wspaniale wysportowanym, szlachetnie urodzonym entuzjastą.

W ówczesnym kościele nic nie działo się szybko. Dopiero w 1537 roku Franciszek Ksawery, wyświęcony na kapłana, udał się do Rzymu z Ignacym Loyolą oraz jego uczniami. Ale nie prędzej niż w 1540 roku papież Paweł III, uznawszy całkowite poświęcenie małej grupki przybyłej z Paryża, wydał bullę, którą zatwierdził Towarzystwo Jezusowe, czyli zakon jezuitów.

Ambasador Portugalii w Rzymie właśnie przekazał papieżowi, że jego władca, król Jan III, prosi o wykwalifikowanych misjonarzy, którzy pojechaliby do Indii. Paweł III zwrócił się do Ignacego Loyoli, który wyznaczył do tego zadania Franciszka Ksawerego i jeszcze jednego jezuitę. W końcu jednak na pokładzie okrętu floty indyjskiej Franciszek Ksawery wypłynął z Lizbony sam.

Czy apostoła Indii mamy zaliczyć do poszukiwaczy przygód na Pacyfiku? Z całą pewnością był podróżnikiem i odkrywcą - niewielu z nich poznało tak jak on ten ocean między Japonią, Molukami i Chinami. To, co zobaczył po przybyciu do Indii, gdzie Portugalczycy już na dobre się zadowili i mieli na wybrzeżu dużo faktorii, zszokowało go do tego stopnia, że bez wahania napisał do samego Jana III: „Chrześcijaństwo jest tu zbyt często pretekstem do prowadzenia działalności handlowej. Wasza Wysokość będzie musiała zdać kiedyś Panu Bogu z tego sprawę”.

Franciszek Ksawery popłynął na Moluki, gdzie przez osiemnaście miesięcy nauczał i chrzczył. W czasie powrotu do Indii spotkał w Malakce japońskiego kupca o nazwisku Yagi, który opowiadał mu o swoim kraju tak, że apostoł pomyślał, iż można tam zdobyć dusze dla Chrystusa.

Przez Malakę i Kanton Franciszek Ksawery dotarł w 1549 roku

do Kagoshimy na południowym krańcu Kiusiu, najbardziej wysuniętej na południe wielkiej wyspy japońskiej.

W 1545 roku miasto to tworzyły płaskie domy o dachach z dachówki lub słomy. Krajobrazu dopełniały cieniste doliny i porośnięte sosnowymi lasami wulkaniczne góry. Jak głosi narodowa tradycja, to właśnie tę wyspę Ninigi, dziadek bogini Słońce i przodek wszystkich mikado (cesarzy), wybrał, by pojawić się na Ziemi. Religia japońska to shintoizm z domieszką buddyzmu i konfucjanizmu. *Shinto* dosłownie znaczy „drogę bóstw”. W shintoizmie nie ma dogmatów ani świętej księgi, ani formalnego kodeksu moralnego. To rodzaj filozofii moralnej. Dominiujący w niej jest kult przodków.

Japończycy od razu wydali się sympatyczni Franciszkowi Ksaweremu: „O ile mogę sądzić, cnotami i uczciwością przewyższają wszystkie inne do dziś odkryte narody. Mają miły charakter. Nie są podstępni i honor stawiają ponad wszystko”. Wszystko, co misjonarz napisał o strukturze politycznej i społecznej ówczesnej Japonii - scentralizowany ustrój, jeden język, kolegia kapłanów podobne do europejskich uniwersytetów, bardzo mało analfabetów - potwierdziła później historia.

Zainteresowanie, a później żarliwość, z jaką Japonia przyjęła pierwsze nauki katolickie, może dzisiaj zdumiewać. Przez 27 miesięcy Franciszek Ksawery odnosił same sukcesy. Wyjechał z Japonii 30 listopada 1551 roku, zostawiając dwóch jezuitów, by kontynuowali ewangelizację. Pomagało im w tym wielu miejscowych nawróconych. W ciągu trzydziestu lat od wyjazdu Franciszka Ksawerego liczba wiernych sięgnęła 150 000.

Sukces ten, prawdopodobnie jedyny w annałach wiary, poszedł prawie całkowicie w niepamięć z powodu okrutnych prześladowań, które zaczęły się w 1616 roku. Tematem tej książki nie jest jednak zastanawianie się, dlaczego i w jaki sposób doszło do takiej zmiany sytuacji. Zresztą Franciszek Ksawery za swojego ziemskiego życia nic o tym nie wiedział.

W 1552 roku, czyli zaledwie w rok po wyjeździe z Japonii, apostoł jest na pokładzie portugalskiego żaglowca „Santa Cruz”, który rzuca kotwicę u brzegu jałowej i niezamieszkaney wysepki Szangczuan w pobliżu Kantonu. Franciszek Ksawery schodzi na ląd w nocy jak w jakiejś powieści szpiegowskiej. I rzeczywiście, wszystko naprawdę prawie tak wygląda.

Jezuita chce przedostać się do Chin, żeby wstawić się za Portu-

galczykami więzionymi, a raczej dogorywającymi w lochach policji kantońskiej. Uwięziono ich za oszustwa popełnione przez marynarzy z portugalskiej eskadry i obecnie Chiny są zamknięte dla cudzoziemców. Franciszek Ksawery zapewnia sobie za cenę ładunku pieprzu o ogromnej wartości pomoc przemytnika, który ma go tam przemycić. „Gdy już znajdę się w Chinach, z pomocą Bożą przekonam władzę”.

Ale popelnia nieostrożność, płacąc przemytnikowi z góry. Czeka na niego na niegościnniej wysepce, lecz bezskutecznie. Mija kilkanaście dni i „dopada go gorączka”. Franciszek Ksawery był potężnym mężczyzną, miał zaledwie 46 lat, ale w tamtych czasach ogólnego braku wygod lata dalekich podróży i wyrzeczeń zrobiły swoje.

Apostołowi towarzyszył wierny chiński służący Antonio. Poważnie zaniepokojony przetransportował go na „Santa Cruz”, który szczęśliwie jeszcze nie odplynął. Ale wiatr wieje, a morze jest tak silnie wzburzone, że przebywanie na pokładzie statku okazuje się dla chorego nie do wytrzymania. Nazajutrz łodzią, która wielokrotnie omal nie wyrwała się do góry dnem, wrócił na ląd. Franciszek Ksawery, kompletnie przemoczony, zaczął na wysepce tracić przytomność i majaczyć. „Mówił po baskijsku i recytował psalmy - opowiedział jego sługa. - I z imieniem Chrystusa na ustach oddał w całkowitym spokoju swą duszę Bogu”. Zmarł 3 grudnia 1552 roku o drugiej nad ranem. „Santa Cruz” przywiózł ciało świętego do Goa, gdzie jego szczątki spoczywają do tej pory.

Magellan, nim został zamordowany przez mieszkańców Mactanu, nazwał grupę wysp, wśród których znajdowała się wyspa Cebu, Archipelagiem Świętego Łazarza, ponieważ to właśnie w tych okolicach jego marynarze, niemal nieżywi z głodu i wyczerpania, wrócili do życia. Później inni żeglarze przemianowali archipelag na Filipiny na cześć księcia Filipa, który zasiadł na tronie po Karolu V. Już jako król przyłączył on wyspy definitywnie do Hiszpanii.

Po wyprawie Loaysy mnich Urdaneta wrócił do swojego klasztoru. Pewnego dnia do jego celi, gdzie się biczował, wszedł przełożony i kazał natychmiast wypłynąć do Ameryki:

- Będiesz sternikiem wyprawy, którą wicekról chce wysłać z Meksyku na Filipiny. Pojedzie z tobą czterech naszych braci.

Notowania zakonników-żeglarzy były w dalszym ciągu bardzo wysokie. W wyprawie pod dowództwem Miguela de Legaspi brało udział

pięć okrętów i 400 ludzi. Urdaneta pomyślnie doprowadził ją na Filipiny 3 lutego 1565 roku. Trzy miesiące później Legaspi dał mu rozkaz powrotu do Meksyku na jednym z okrętów, wiozącym ładunek przypraw korzennych.

Przeplłynąć Pacyfik z zachodu na wschód - nikt tego jeszcze nie dokonał.

- Najpierw popłynę na północny wschód, by ominąć przeciwnie prądy - powiedział Urdaneta. - A potem zobaczę.

Mnich wiedział, co robi. Popłynął wzdłuż wybrzeży Japonii, wykorzystując zmienne wiatry, by znaleźć się na innej szerokości geograficznej. Na 43° szerokości geograficznej północnej wiały przeważnie pomyślne wiatry, których obecności spodziewał się tam dzięki swej genialnej intuicji. Żeglując na wschód, dopłynął do wybrzeża Kalifornii i skierował się do portu w Acapulco, gdzie zakotwiczył okręt 30 października 1565 roku. Urdaneta genialnie wykorzystał, najpierw w jednym kierunku, potem w drugim, na dystansie 12 000 kilometrów, prądy morskie i bak-sztagi, otwierając drogę morską Meksyk-Filipiny, która stała się regularną trasą galeonów. Dokonawszy tego arcydzieła sztuki żeglarskiej, wrócił do swojego klasztoru.

W XVI wieku panowało oparte na religii przekonanie, że Stwórca stworzył na naszej planecie dokładnie tyle samo mórz co lądów. Ponieważ odkryto dużo powierzchni morskiej na półkuli północnej (wyczyn Urdanety dowiódł, że Pacyfik na północ od równika jest pusty), więc musiał istnieć wielki kontynent na południu - ogromny ląd zamykający ten ocean. I nawet po tym, jak Holender Abel Tasman opłynął od południa Australię w 1643 roku, poszukiwania tego sławetnego lądu trwały nadal. Powiedzmy teraz od razu, że kiedy będziemy mówić o Oceanie Indyjskim, dużo miejsca poświęcimy Australii, bo ocean ten opływa ją dużo bardziej niż Pacyfik.

W 1567 roku Francisco de Toledo, wicekról Peru, wydawał wspaniałe przyjęcia w swoim pałacu w Limie. Któregoś wieczoru słuchał opowieści astronoma i żeglarskiego nazwiskiem Sarmiento de Gamboa, który opowiedział mu epizod z historii Inków:

- Wódz Tutat Yutanqui po dziewięciomiesięcznym żeglowaniu po Pacyfiku wylądował na południu tego oceanu na kontynencie, który długo badał. Jego odkrycie potwierdza to, czego uczy nas religia.

- Kiedy to było?

- Dokładnie nie wiadomo, bo Inkowie posługiwali się innym niż my kalendarzem. Ale ich kroniki mówią, że Tutat Yutanqui przywiózł z tej wyprawy czarnych niewolników oraz wielką ilość złota i srebra.

Kronika Inków zawiera dużo wydarzeń legendarnych, czasami wyssanych z palca tylko na chwałę jednego lub drugiego władcy. Ale żądza złota w Hiszpanii była przemożna. 20 listopada 1567 roku Francisco de Toledo wysłał z Limy dwa okręty ze 150 członkami załogi i czterema mnichami. Jednym z dwóch żaglowców dowodził Sarmiento de Gamboa. Nominalny dowódca całej wyprawy, Alvaro de Mendaña de Neira, dwudziestosześcioletni młodzieniec, nie miał najmniejszego pojęcia o sztuce żeglowania. Jego największą zaletę stanowiło to, że był bratankiem wicekróla.

15 stycznia 1568 roku ekspedycja odkryła wyspę, którą nazwano Jesu. Z okrętu widać było palmy i pirogi, ale prądy zniosły statek i nie mógł on dobić do brzegu. Nieco później omal nie osiadł na rafach koralowych. 17 stycznia żeglarze dobili do wyspy z wysokimi górami, którą nazwali Santa Isabel - tym razem mogli zejść na ląd. Sporządzono protokół przyłączający wyspę do posiadłości króla Hiszpanii. Bardzo szybko okazało się jednak, że mieszkańcy wyspy nie przywiązują najmniejszej wagi do narodowości - ich ulubionym zajęciem było zjadanie siebie nawzajem. Jeden z wodzów przysłał w hołdzie Mendañie ćwierć młodego chłopca, którego mięso musiało być szczególnie kruche. Przerazony Hiszpan kazał pochować te szczątki, co tubylcy uznali za szczyt obrazy. Następnie rozpoczęto badanie okolic w nadziei na odkrycie kontynentu południowego. Ale odkrywali jedynie kolejne wyspy. Jedna z nich nazywała się w miejscowym języku Guadalcanal. Nazwa ta po wielu wiekach pograżenia w niebycie miała stać się tragicznie sławna podczas drugiej wojny światowej. Na wyspach znaleziono niewielkie ślady złota, toteż Mendaña nazwał je Wyspami Salomona. I tak nazywają się one do dzisiaj. Wreszcie ekspedycja, wycieńczona wieloma burzami, dotarła do Aca-pulco 22 czerwca 1569 roku, nie dojrawszy nigdzie kontynentu południowego.

- Jestem pewien, że istnieje, powtarzał Sarmiento de Gamboa Mendañie.

Obaj wrócili do Peru i Mendaña nękał swojego stryja, by zgodził się na drugą wyprawę. Wicekról odpowiadał:

- Czasy są ciężkie. Angielscy korsarze łupią nasze posiadłości.

Chodziło o Drake'a i Cavendisha, którzy rzeczywiście grasowali u wybrzeży Chile, Peru i Meksyku. A po rozgromieniu Niezwyciężonej Armady w 1588 roku nastąpiły jeszcze cięższe czasy.

- To właśnie najlepszy moment, by znaleźć złoto - przekonywał Mendaña. - Południowy kontynent jest go pełen.

Dialog trwał jeszcze kilka dobrych lat. Uparty Mendaña tak umiejętnie roztaczał swą wizję, że w końcu następca Toleda ustąpił. 16 czerwca 1595 roku Mendaña wypłynął z Paita w Peru czterema okrętami z 400 ludźmi. Naczelnym sternikiem został mianowany niejaki Quirós, Portugalczyk, w pewnym sensie zdrajca swojego kraju, o którym chciałoby się wiedzieć coś więcej, chociażby ze względu na jego dziwny charakter mający coś z mistyka i człowieka czynu.

Jeżeli powtarzasz jakieś twierdzenie przez dwadzieścia pięć lat, w końcu zaczynasz twardo w nie wierzyć. Mendaña, teraz już pięćdziesięciosześcioletni mężczyzna, żywił tak głębokie przekonanie o istnieniu południowego kontynentu, że mając zamiar założyć tam kolonię, zabrał na okręty 50 mężczyzn z żonami i dziećmi. On sam również popłynął ze swoją młodziutką i śliczną żoną Isabel de Barretos. Pewien, że jest Krzysztofem Kolumbem południowego Pacyfiku, chciał zagwarantować sobie wielkie przywileje.

- Zostanę wicekrólem wszystkich ziem odkrytych i będę miał prawo bić monety.

Wicekról Peru zgodził się, myśląc, że niewiele ryzykuje. Szukając wielkiego kontynentu południowego, tak jak przy pierwszej wyprawie żeglarze napotkali nowe nieznane wyspy. Mendaña nazwał je Markizami na cześć swojego protektora, markiza de Mendozy. Mężcy mieszkańcy tych wysp czasami przynosili prezenty, a czasami ślali zatrute strzały. Ich kobiety bardzo podobały się marynarzom. Pytali więc:

- Po co płynąć dalej?

- Znajdziemy wielki kontynent, gdzie wszystko będzie jeszcze wspaialsze - odpowiadał Mendaña. - W drogę.

Flota ruszyła w kierunku zachodnim, pokonując w trzy tygodnie znaczną odległość, i to mimo cyklonu, który zatopił jeden okręt. Wreszcie ukazały się nowe wyspy, natychmiast nazwane Santa Cruz, na tyle duże, że Mendaña postanowił wobec braku południowego kontynentu założyć tam, przynajmniej tymczasowo, kolonię.

Tubylcy, początkowo wrogo nastawieni, złagodnieli. Stary wódz Malote zaprzyjaźnił się z Mendañą i dzięki temu na Santa Cruz zbudowano hiszpańskie miasteczko ze studnią, merostwem oraz kościołem, w którym co niedziela odprawiano mszę.

- Jest nam tu bardzo dobrze - mówili ojcowie rodzin i ich żony.

Marynarze i nieżonaci Hiszpanie powtarzali to samo, przytulając się do miejscowych kobiet, co powodowało kłótnie, a potem bójkę, zbrodnie i wreszcie otwarty bunt. Zdaniem Quirósa, a także Isabel, którą ostatni bunt rozwścieczył, Mendana dowodził z pokładu swojego okrętu zbyt łagodnie:

- Trzeba ukarać ich dla przykładu.

Zeszła na ląd z żołnierzami, którzy pojмали wielu buntowników. Isabel sprecyzowała:

- Trzy głowy muszą spaść.

Głowy trzech skazańców umieszczono na palach i wystawiono na widok publiczny. Tubylcy przychodzili przyglądać im się w zamyśleniu i powoli zaczęli popierać buntowników. Rozpętały się zamieszki, stary Malote został zamordowany, a w tym samym czasie wybuchła wśród Hiszpanów epidemia. Jakiej choroby, tego nie zanotowano, ale Mendaña zmarł 18 października 1595 roku jako jeden z pierwszych. Zdążył oficjalnie przekazać dowództwo wyprawy swojej żonie Isabel, mającej osiemnaście lat. Scenariusz godny filmu, napisany przez życie. Nic tu nie zostało zmyślane.

Isabel wezwała oficerów.

- Oto, co zrobimy. Wszystkie kobiety i dzieci, a także wszyscy towarzyszący im mężczyźni mają z powrotem wsiąść na pokład. Płyniemy do Manili, gdzie poszukamy posiłków. I wrócimy tutaj pokroić dzikich oraz buntowników.

Tylko piętnastu buntowników zostaje na wyspie i nigdy nie poznamy ich losu. Przed wypłynięciem w morze 15 listopada, niecały miesiąc po śmierci męża, Isabel bierze ślub kościelny ze swego rodzaju playboym, Franciskiem de Castro, który na statku znalazł się jedynie jako kochanek owej czarnowłosej ślicznotki. Gratulacje, bankiet i 18 listopada 1595 roku statek opuszcza wyspy Santa Cruz. Nawigacją zajmuje się Quirós.

Trzy małe ówczesne statki, prawie 400 osób - jeszcze raz wyobraźmy sobie panującą na nich ciasnotę. Przykład Isabel, która poślubiła swojego dawnego kochanka i obnosi się z miłosnymi porywami, działa jak afro-

dyzjak. W kilka dni trzy jednostki zamieniają się w okręty szaleńców, tarzających się w rozpuście, podczas gdy na pokładzie każdego z nich zbiera żniwo epidemia, która wybuchła jeszcze na Santa Cruz.

Trupy wyrzucane są po prostu, bez żadnych ceregieli, za burtę, w sumie 47 w ciągu jednego miesiąca, a na pokładzie trwa dziwna orgia coraz bardziej wygłodniałych ludzi. Isabel, opętana przez swego Francisca (ceremonia religijna jak gdyby podwoiła jej namiętność), jest jedną z nielicznych wiernych żon w tym ogólnym szaleństwie, a że chce mieć męża w doskonałej formie fizycznej, przekarmia go, nie rozstając się z kluczami do magazynu z żywnością. Quirós musi błagać ją o odrobinę jedzenia, wody i oliwy dla załogi oraz pozostałych pasażerów. Bezsensowny zbytek, wyjątkowa bezczelność - Isabel myje się i pierze swoją bieliznę w słodkiej wodzie! A mimo to nikt się nie buntuje. Wszyscy zdają się zafascynowani tą admiralską gwiazdą.

Wyspa Guam jeszcze wtedy nazywała się Wyspą Żłodzijską, tak jak przed 74 lata nazwał ją Magellan. Żelazo nadal było tu rzadkim i cennym metalem. Dotarłszy do tej wyspy, rozbitkowie z ekspedycji Mendañy przehandlowują przedmioty z żelaza i zaopatrują się w wodę, ryby, owoce oraz jarzyny.

- Sami widzicie, jak was dobrze poprowadziłam! - przechwala się Isabel.

I nawet Quirós, główny sternik wyprawy, całował rąbek jej spódnicy. Manila była już niedaleko. Trzy okręty zawinęły do jej portu 11 lutego 1596 roku. Już nikt nie wspominał o powrocie na Santa Cruz. Isabel z mężem wsiedli wkrótce na pokład galeonu, kursującego regularnie na trasie Filipiny-Acapulco, a łagodny Quirós popłynął razem z nimi. W Meksyku oznajmił, że wraca prosto do Hiszpanii, by przygotować projekt ewangelizacji w dalekich krajach.

- Każdy projekt może poczekać - przekonywała Isabel. - Najpierw popłynij z nami do Peru.

Quirós, dziwnie urzeczony i bezwolny, wyruszył i w tę podróż. Kto zresztą potrafił oprzeć się Isabel? Później tracimy wszelki ślad po tej niezwykle kusicielce.

W ostatnim ćwierćwieczu XVII wieku francuscy i angielscy flibu-stierzy, do tej pory grasujący po Morzu Karaibskim, wyruszyli na Pacyfik, bądź przedostając się przez Przesmyk Panamski, bądź drogą wiodącą

wokół przylądka Horn. Mieli dość ograniczeń, jakie ich rządy chciały im narzucić z powodu traktatów podpisanych z Hiszpanią. „Na Morzu Południowym żaden traktat nie obowiązuje, twierdzili ci awanturnicy. Tutaj nie dotrze do nas żadna poczta”. Wiemy już*, jak jedni i drudzy łupili hiszpańskie posiadłości na zachodnim wybrzeżu lądu amerykańskiego, zapuszczając się aż do Kalifornii.

Flibustierzy, wśród których nie brakowało ludzi bardzo wykształconych, przyczynili się w znaczny sposób do rozwoju wiedzy geograficznej i hydrograficznej swojej epoki. Dzięki Henryemu Morganowi, Francisowi Drakebwi czy Williamowi Dampierowi poprawiono kartografię Pacyfiku wzdłuż wybrzeża amerykańskiego, rojącą się dotąd od błędów, które Hiszpanie celowo wprowadzili, by chronić swoje bogactwa. William Dampier, ścigając hiszpańskie galeony od wybrzeży Peru aż po Filipiny, równocześnie wypełniał całe zeszyty notatkami z podróży, rysował mapy, zbierał rośliny, rysował.

Nie zmienia to jednak faktu, że niechlubna pamięć poczynań tych flibustierów-badaczy nie ułatwiała zadania pierwszej uczciwej wyprawie handlowej, która przybyła z Europy.

Ryzyko, na jakie narażają się jeszcze dzisiaj niektórzy handlowcy i które usprawiedliwia ich zyski, jest nieporównywalne z odwagą handlarzy z dawnych czasów, którzy ryzykowali nie tylko własne pieniądze, ale i własne życie. Na lądzie grozili im bandyci, na morzu - piraci i morskie niebezpieczeństwa.

Z wpłaconym kapitałem 800 000 funtów powstała w Paryżu Kompania Handlowa Morza Południowego. W La Rochelle przygotowano „wielką armadę”. Na siedmiu okrętach miało wypłynąć: 680 członków załogi, 6 kompanii piechoty i jedna kompania kadetów, licząca 42 oficerów, ponadto „znaczna liczba różnych osób, rzemieślników i innych”. Celem był nie tylko handel, ale i założenie kolonii. Ledwo zaczęto mówić o tym projekcie, a tłumy chętnych do wyjazdu zjechały do La Rochelle i pan de Gennes, wyznaczony na dowódcę wyprawy, mógł wybierać spośród najlepszych. Kompania kadetów prócz oficerów liczyła co najmniej 60 szlachciców. Ta urodziwa młodzież, czekając na zaokrętowanie, z dumą prezentowała dziewczętom z La Rochelle swe piękne mundury - „błękitne z małymi złotymi galonami i białym piórem na czapce”.

* Patrz część *Atlantyk*, rozdział 4 „Piraci, bukanierzy i korsarze”.

Nikt nie wie, jaki szalony księgowy, jaki kasjer szastający pieniędzmi postanowił wypłacić z góry wszystkim uczestnikom wyprawy z marynarzami włącznie kilkumiesięczny żołd i dał obietnicę, że Kompania „pokrywa koszty knajp”. W kilka dni La Rochelle zamieniło się w prawdziwą Kapuę, w Babilon cieszący się w całej okolicy tak wielką sławą, że zaalarmowani paryscy decydenci przysłali biegłego kontrolera finansowego! Po kilku dniach otrzymali raport i złapali się za głowę: „Żeby wypłynąć, potrzebna będzie teraz kwota równa wniesionemu kapitałowi, czyli 800 000 funtów”.

Natychmiast zapadła decyzja, która wówczas wydawała się rozsądna: zmniejszyć koszty, wysyłając tylko trzy okręty, mniej marynarzy i mniej wojska. Decyzja o zmniejszeniu załogi wywołała zamieszki w mieście i dowódca całej wyprawy podał się do dymisji. Jego pierwszy oficer, Gouin de Beauchesne, chciał pójść w jego ślady, ale decydenci przekonali go, żeby pozostał jako dowódca całej wyprawy. Wreszcie 17 grudnia 1698 roku w morze wypłynęły cztery okręty. Do dowództwa wyprawy zaliczali się, oprócz kapitanów i sterników, pan Duplessis, inżynier hydrograf i historiograf, a także kilku flibustierów zaokrętowanych, bo dobrze znali okolicę, gdzie płynęli.

Już drugiego dnia po wypłynięciu flotylla musiała zmierzyć się z fatalną pogodą. Jeden z okrętów, uszkodzony, musiał zawrócić do La Rochelle, drugi zatonął u wybrzeża bretońskiego. Dwa pozostałe, które na próżno czekały na nie w pobliżu Rio de Janeiro, dopłynęły do Cieśniny Magellana dopiero 24 czerwca 1699 roku, w sześć miesięcy po wypłynięciu z portu.

Magellan potrzebował czterech tygodni, by przepłynąć ten skalisty sześćsetkilometrowy korytarz, wyprawa Beauchesne'a - aż sześciu miesięcy.

Dziennik inżyniera hydrografa Duplessisa jest równie dokładny pod względem szczegółów i okoliczności jak dziennik Pigafetty z wyprawy Magellana. Widzimy w nich Europejczyków, którzy skostniali z polarnego zimna płyną w ponurym labiryncie ze średnią prędkością trzech i pół kilometra na dobę. Między wysokie ściany zlodowaciałego śniegu nieustannie wdziera się przeciwny wiatr. Muszą lawirować wśród skał, zdając się na prądy, które rzucają okrętami na różne strony. Nie mogą płynąć nocą - pod koniec każdego dnia rzucają kotwicę, ale z obawy, że ją stracą na skalistym dnie, przewożą ją szalupą na jakąś wysepkę,

na coś, co przypomina plażę u stóp klifu. Marynarze brną w śniegu, w wodzie o temperaturze 0°. Chirurg z każdego statku narzędziami przypominającymi sprzęt stolarza amputuje zamrożone kończyny i mimo całej jego wirtuozerii (szybkości, z jaką operuje, nie dorównują dzisiejsi chirurdzy, bo nie ma zresztą takiej potrzeby) pacjent często umiera z powodu krwotoku lub gangreny.

Po drodze któryś z flibustierów dostrzega jedną z nędznych przystani, gdzie zatrzymywali się Hiszpanie. Nazywają ją Port Famine - Port Głód! Czasami na trasie pojawia się patagońska łódź, długa wygięta piroga, zawsze mająca palenisko. Patagończycy podpływają, oferują za tandetne prezenty rybę lub ptaka o słonym smaku. Na szczęście w miarę upływu kolejnych miesięcy zimno staje się mniej dokuczliwe.

Po sześciu miesiącach w Cieśninie Magellana, 29 grudnia 1699 roku, Gouin de Beauchesne, straciwszy nadzieję na znalezienie wyjścia, zmienia kierunek i wraca do Portu Famine. A tam nagle cud - wiatr zaczyna wiać w kierunku zachodnim. Znowu więc w tył zwrot. Teraz będą potrzebowali tylko (albo aż) trzech tygodni, by wypłynąć na pełne morze.

Beauchesne popłynął wzdłuż wybrzeża amerykańskiego na północ, żywiąc nadzieję, że założy tam kolonię i tym samym otworzy francuską drogę handlową. Na południowym wybrzeżu, wąskim pasie ziemi, nad którym nieustannie płyną chmury gnane wiatrem z Kordylierom, przynosząc zimą śnieg, a latem deszcz i mgły, nie brakowało dogodnych lokalizacji. Ale trochę wyżej znalazł jeszcze lepsze, z obiecującą roślinnością. Niestety pierwszych pionierów, którzy nawiwnie zbliżyli się do brzegu, dosięgły celnie wystrzelone kule z broni palnej oraz grad zatrutych strzał. Wieść o dwóch okrętach francuskich już dotarła i Hiszpanie wspomagani przez Indian bronili swej posiadłości przed tymi, których wzięli za flibustierów. Członkowie Bractwa Wybrzeża zostawili po sobie takie wspomnienie, że chcąc ich przegonić, tubylcy współpracowali z najeźdźcami.

Wrogość ta nasiliła się, gdy dotarli do wybrzeży Peru. Na darmo Beauchesne słał posłańców, żeby przedstawili swoje pokojowe intencje: „Prosimy tylko o zaopatrzenie w słodką wodę i żywność. W zamian oferujemy dobre tkaniny”. Nic z tego. Wicekról wydał zdecydowany zakaz wszelkich kontaktów z Francuzami. Beauchesne zawiadomił, że będzie musiał wylądować siłą i wziąć to, czego mu nie chciano sprzedać czy też wymienić. Odpowiedzi nie otrzymał.

Ciekawe, jak na tym murze niechęci i odmowy powoli zaczęły zarysowywać się pęknięcia. Nawet dzisiaj żaden nakaz izolacji nie utrzyma się w nieskończoność, jeśli w perspektywie pojawia się możliwość zysku. Mimo surowych rozkazów wicekróla i wspomnienia zdzierstwa ze strony flibustierów do kupców dochodziły wieści, że Francuzi, pływając tam i z powrotem wzdłuż wybrzeża, mówili o handlu i wymianie. Wreszcie coś nowego wydarzyło się w Arice (dziś na granicy Chile i Peru). Beau-chesne wpadł na pomysł, by jako posłańca wysłać kapelana, którego ubiór wzbudzał zaufanie i którego kilku Hiszpanów wysłuchało: „Nasze przedsięwzięcie jest całkowicie pokojowe itd.". Kupcy natychmiast poparli kapłana, mówiąc, że rozkazy gubernatora szkodzą interesom wszystkich i że nie należy ich słuchać.

Beauchesne dostał wodę i żywność, a przedstawiciel armatora rozpoczął sprzedaż tkanin pochodzących z Francji - na jednym tylko okręcie zarobił 50 000 franków, i to mimo tego, że morze zniszczyło część towaru. Również w Callao i w Pisco, coraz bliżej Limy, gdzie rezydował gubernator, sprzedano dużo towaru. Kupcy mówili, że ten magnat zbroił trzy okręty, które miały ścigać Francuzów, ale równocześnie uspokajali, że w Peru nic nie dzieje się szybko.

- Nie mamy już nic na sprzedaż, powiedział Beauchesne, teraz zajmujemy się odkryciami.

Zostawiając za sobą wybrzeże, skierował się wprost na zachód i sześć dni później marynarz pełniący wachtę wykrzyknął: „Ziemia!". Chodziło o jedną z wysp Galápagos. Do dzisiaj ten wulkaniczny archipeląg należy do najmniej urokliwych zakątków świata. Władze republiki Ekwadoru otoczyły ochroną monstrualne iguany, olbrzymie żółwie słoniowe i szyl-kretowe, ptaki nielotne i kilka innych obrzydliwych zwierząt, które są ciekawostkami naukowymi, żywymi pozostałościami prehistorii. Najbardziej nawet zdeterminowani kandydaci na osadników w całej wyprawie Beauchesne'a, zobaczywszy to muzeum horroru, prosili, żeby jak najszybciej stąd odpłynąć.

Beauchesne chciał już wracać do Europy, ale musiał zapewnić zaopatrzenie, a na Galápagos oczywiście nie było nic. Musieli zatem wrócić do Peru, gdzie gubernator nadal nie zmienił swego wrogiego nastawienia, ale - dzięki Bogu - nadal był równie bezsilny. Okręty, zacumowane w porcie w Limie, ciągle czekały na działa i załogi, a kupcy z wybrzeża rzucili się jak sępy na francuskie statki.

- To niemożliwe, byście nie mieli nic na sprzedaż! Kupujemy wszystko, jak leci.

Przeszukawszy czeluście ładowni, sprzedano im „wszystkie płótna, w większości stęchłe, ale nie tylko, jakie znajdowały się jeszcze na statku, tak że nie pozostało ani jedno”. Nie mieli żadnych problemów z zaopatrzeniem w żywność. Ekspedycja wypłynęła z Ilo koło Ariki 5 grudnia 1700 roku i po opłynięciu przylądka Horn, omijając Cieśninę Magellana, zawinęła do portu w Rio de Janeiro. Opłynięcie przylądka Horn, kiedy płynie się z zachodu, jest z powodu sprzyjających wiatrów stokrotnie łatwiejsze, niż kiedy płynie się w przeciwnym kierunku.

W Rio de Janeiro Beauchesne i jego towarzysze dowiedzieli się, że od niedawna królem Hiszpanii jest książę Andegawenii, wnuk Ludwika XIV.

- Co za szczęście! Koniec z zakazem wypraw handlowych do Peru dla francuskich armatorów. Porty stoją przed nami otworem.

Ale ci optymiści grubo się mylili. Hiszpania chciała zatrzymać dla siebie handel z tymi krajami i to sam Ludwik XIV zakazał francuskim armatorom pod groźbą najsurowszych kar wysyłania tam okrętów. W 1713 i 1714 roku za złamanie tego zakazu dwukrotnie trafił do więzienia Bourdas de la Mar, kupiec i armator z Saint-Malo. Za drugim razem trafił do Bastylii, gdzie przesiedział ponad rok. Skonfiskowano mu też wszystkie dobra.

Minister Pontchartrain kazał nadzorować i przeszukiwać wszystkie bez wyjątku francuskie statki wypływające z Saint-Malo, bo wszystkie podejrzewał, że wywożą to, czym mogą handlować w Peru. Rzeczywiście wielu tak robiło - żadne nakazy i zakazy nie mogły powstrzymać odwagi i sprytu armatorów i marynarzy z Saint-Malo, którzy wyspecjalizowali się w przemyśle. Hiszpańskie elegantki z Ameryki Południowej nie mogły się obejść bez płótna z Bretanii i falbanek z Paryża, więc statki z Saint-Malo wracały z Peru ze sztabkami srebra i złotym proszkiem. Zysk dziesięciokrotnie przekraczał kary, jakie groziły przemytnikom, toteż nie powstrzymywała ich nawet groźba więzienia.

W końcowym efekcie, choć kolonizacja się nie udała, a wyprawa Gouina de Beauchesne'a skończyła się niepowodzeniem, to otworzyła ona nową drogę. Obrońcy handlu z hiszpańskimi koloniami na Pacyfiku wytoczyli argumentację nie do obalenia w tamtym czasie:

- Nasz handel jest lepszy, lepszy nawet niż handel z Indiami

Wschodnimi i Chinami. Nie wymieniamy produktów na produkty, co jest importem szkodliwym dla produkcji krajowej. Czerpiemy z samych źródeł bogactwa. Wywozić z kraju zbywające towary oraz przywozić złoto i srebro, tak brzmi nasza dewiza, tak służymy naszemu krajowi.

W książce *A Cruising Voyage Round the World*, wydanej w 1712 roku w Londynie przez angielskiego kapitana Woodesa Rogersa, znajdujemy opis wypadku, który zdarzył się 3 stycznia 1709 roku:

„Dzisiaj rano dopłynęliśmy do wyspy Juan Fernandez. Nasz statek przywiózł nie tylko duże ilości raków, ale i mężczyznę, odzianego w kozie skóry, który wyglądał na większego dzikusa niż pierwotni właściciele skór. Przebywał tu od czterech lat i czterech miesięcy. Był to Szkot o nazwisku Alexander Selkirk. Gdy znalazł się na pokładzie, z trudem go rozumieliśmy, gdyż nie używając języka, zupełnie go zapomniał. Wymawiał jak gdyby połówki słów. Zaproponowaliśmy mu wino, ale nie chciał go tknąć, bo odkąd tu był, pił tylko wodę”.

Wyspy Juan Fernandez, noszące imię swego odkrywcy, leżą na Pacyfiku, 600 kilometrów od Valparaiso. W 1709 roku nikt sobie nie wyobrażał, że uratowanie nieznanego żeglarza stanie się początkiem jednej z największych przygód literackich, a przygody Selkirka, poprawione i ubrane w formę literacką, będą pasjonować całe pokolenia czytelników *Przypadków Robinsona Crusoe*.

U Andre Malraux znajdziemy taką opinię: tylko trzy książki „zachowują swoją prawdę” dla tych, co żyli i cierpieli - *Don Kichot* Cervantesa, *Idiota* Dostojewskiego i *Przypadki Robinsona Crusoe* Daniela Defoe.

Daniel Defoe, przeczytawszy relację Woodesa Rogersa i wywiad z nim, opublikowany w piśmie „The Englishman” z 1 grudnia 1713 roku, wpadł na pomysł napisania powieści. Kiedy książka ukazała się w 1719 roku, od razu odniosła niebywałą i długotrwałą sukces. We francuskich rodzinach, przynajmniej do pierwszej wojny światowej, gdy tylko dziecko nauczyło się biegle czytać, dostawało jako jedną z pierwszych książek właśnie *Przypadki Robinsona Crusoe*.

Alexander Selkirk - czasami pisał swoje nazwisko Selcraig - urodził się w hrabstwie Fife sąsiadującym z Selkirkshire w 1676 roku. Jego kariera sumiennego żeglarza ginie w mgłach oceanów, które przemierzał. Dopiero w 1704 roku natrafiamy na jego ślad - jest bosmanem na okręcie

kaperskim „Cinque Ports”, dowodzonym przez niejakiego Thomasa Stradlinga. Na pełnym morzu, na wysokości Chile, okręt zaczął nabierać wody. Najbliższym lądem była wysepka należąca do archipelagu Juan Fernandez. Selkirk powiedział swoje zdanie:

- Kapitanie, musimy tu się zatrzymać i usunąć awarię.
- Nie, odparł Stradling. Potrzebny nam dobrze wyposażony port.
- Do którego nigdy nie dotrzemy. Wylądujemy na Juan Fernandez.
- Nigdy!

Dwaj mężczyźni zaciętrzewili się i bosman w końcu rzucił Stradlingowi, że jest kapitanem do niczego i że on, Selkirk, bezpieczniej czułby się na byle jakiej wysepce niż na okręcie tak źle dowodzonym jak „Cinque Ports”. Stradling wziął go za słowo i wysadził na ląd.

Kiedy Selkirk znalazł się sam na plaży, pożałował swojego uporu i dał znać szalupie, by po niego wróciła, ale dowodzący nią otrzymał odpowiednie rozkazy i nie reagował na sygnały. „Cinque Ports” postawił żagle i ruszył w drogę. Na liście załogi Stradling umieścił obok nazwiska Selkirka jedno tylko słowo: „Zaginiony”.

Alexander nie musiał jednak od razu, tak jak to było w przypadku Robinsona, poszukiwać wraków, by przeżyć. Szalupa wysadziła go wprawdzie na bezludnej wyspie, ale z pościelą, dobrą strzelbą, funtem prochu i sporą liczbą kul. W worku marynarskim miał ubrania, krzesiwo na krzemień, tytoń, toporek, nóż, imbryk i *Biblię*. Pokładowy kucharz dodał żywności na wiele dni. W sumie mógł spokojnie czekać. Pechowo jednak Juan Fernandez leży na uboczu jakiejkolwiek drogi morskiej i Selkirk ponad cztery i pół roku musiał oczekiwać na swojego... wybawcę.

Najpierw odkrył ciekawe znaleziska - kamienie ułożone w stos, kawałek zardzewiałego żelastwa wygiętego jak haczyk. Na próżno przeszukiwał wyspę - ani żywej duszy. Istota ludzka, po której na Juan Fernandez zachowały się nędzne ślady, opuściła wyspę przed dwudziestoma laty. Był to Indianin Mosquito, który przyплыł tu z angielskimi flibustierami, a ci „zapomnieli” o nim, gdy nagle opuszczali wyspę. Odnalazł go w 1684 roku William Dampier.

Selkirk mówił i wielokrotnie powtarzał, że samotność mu nie ciążyła. Nękały go hordy szczurów, które w nocy przychodziły podjadać jego ubrania, a czasami nawet palce u nóg. Na szczęście nie tylko szczury zeszły na ląd z hiszpańskich czy angielskich okrętów. Na wyspę zeszły

również koty i, tak jak ich wrogowie, też się rozmnożyły. Powoli Sel-kirkowi udało się kilka z nich oswoić i problem szczurów został definitywnie rozwiązany.

Również żywność nie stanowiła żadnego problemu. Zanim jeszcze skończyła mu się amunicja, otoczył się kozami i kozłętami. Zraniwszy w łapy kilka żyjących dziko zwierząt, wyleczył je i miał stadko kulawych kóz. Dzięki temu, nie używając broni palnej, mógł w miarę potrzeb złapać i zarznąć wybraną ofiarę. Kózki, wydane na świat przez kulawe matki, rosły, darząc swego pana wylewnym uczuciem, liżąc mu ręce i stopy, a gdy dorosły, dostarczały mu mleka, którym dzielił się z kotami.

Selkirk wkrótce nie miał serca zabijać tak ufnych ofiar. Mógł obejść się bez mięsa. Wokół bujnie rosła rzepa i kapusta palmowa, a olbrzymie raki i inne skorupiaki oraz żółwie tłoczyły się w zasięgu ręki. Ubranie natomiast miał całkowicie w strzępach. Jedynie kozie skóry mogły zastąpić koszulę, spodnie i koc - tylko one, rozciągnięte nad wiejską chatą, skutecznie chroniły przed prażącymi promieniami słońca lub ulewami. Selkirk zabrał się więc ostro za trenowanie i już wkrótce potrafił skakać jak kozica i prześcignąć stare dzikie kozły. Dobrze zaostrzony nóż dokonywał reszty.

Od ryb dostawał pokrzywki. Próbował piec różne gatunki dorad na pachnącym ogniu z drzewa pieprzowego, który rozpałał, pocierając między kolanami dwie gałązki z tego drzewa (jego krzesiwo już dawno przestało działać), ale nie mógł tego zjeść. Zostawiał więc ryby dla swoich kotów.

Zdrowe życie na świeżym powietrzu, pożywienie ubogie w tłuszcze i ani kropli alkoholu, nieustanny wysiłek fizyczny, wszystko to sprawiło, że wyrobił sobie mięśnie i zmieniło młodego marynarza w prawdziwego atletę. Selkirk, u którego samotność rozbudziła pobożność, codziennie na głos się modlił, śpiewał psalmy, czytał *Biblię*, medytował i wycinał na korze drzew swoje głębokie przemyślenia.

Do brzegu Juan Fernandez dwukrotnie dobijały żaglowce hiszpańskie, zwabione dymem z drewna pieprzowca albo po prostu potrzebą zaopatrzenia się w wodę. Wierny swej ojczyźnie, jak przystało na prawdziwego Szkota, Alexander Selkirk nie chciał zadawać się z bardzo jak dotąd dokuczliwym wrogiem. Raz strzelano do niego. Udało mu się uciec i całą noc spędził ukryty na drzewie, pod którym biwakowali hiszpańscy marynarze.

Innym razem polował na dziką kozę. Nie dojrzał urwiska za krzakami. Zwierzę rzuciło się w przepaść, a Selkirk spadł na jej dno. Przez trzy dni leżał tam nieprzytomny - gdy odzyskał przytomność, mógł obliczyć czas po Księżycu. Martwa koza, na którą upadł, zamortyzowała upadek i uratowała mu życie. Musiał jeszcze wygramolić się z przepaści i doczołgać do chaty, odległej o ponad kilometr. Tam, lizany przez koty i kozy, których mleko pił prosto z wymion, doszedł do siebie dopiero po kilkunastu dniach. Wkrótce odzyskał siły i był jeszcze zręczniejszy niż do tej pory.

Nie przejmował się mijającymi dniami, zaznaczał ich upływ, robiąc codziennie o świcie nacięcie na drzewie. Krótko mówiąc, na swojej bezludnej wyspie Selkirk wiódł szczęśliwy żywot. Po powrocie do Anglii zwierzył się dziennikarzowi Steele'owi: „Nigdy nie czułem się tak dobrym chrześcijaninem jak na Juan Fernandez”. Żałował nawet, jak mówił, powrotu do świata. „Mimo wszystkich swoich przyjemności nie jest w stanie zastąpić mi spokoju mojej samotności”.

Ale by zakończyć historię „prawdziwego Robinsona Crusoe”, musimy dodać, że kiedy tenże sam Steele kilka miesięcy później spotkał na ulicy Alexandra Selkirka, ledwo go poznał, gdyż „codzienne obcowanie z mieszkańcami tego miasta sprawiło, że z jego wyglądu znikło pewne wyobcowanie i całkowicie zmieniło wyraz jego twarzy”. Steele zdumiał się, jednocześnie gratulując dobrze ubranemu Selkirkowi widocznej zasobności. Uzyskał nostalgiczną odpowiedź:

- Jestem teraz wart osiemset funtów, ale nigdy już nie będę tak szczęśliwy jak wtedy, gdy nie miałem ani miedziaka.

Czy Alexander Selkirk mówił to, co myślał? Przynajmniej Daniel Defoe tak myślał, a „jego” Robinson, przebywając jeszcze na wyspie, wypowiada podobne zdanie: „Zaczęło ogarniać mnie głębokie poczucie, że prowadzone przeze mnie życie, nawet z jego wszelkimi trudnymi okolicznościami, było o wiele szczęśliwsze od przekłętego i nieznośnego życia, jakie wiodłem w minionym okresie mego żywota”. Niestety nie wszyscy mieszkańcy wysp na Pacyfiku mogli mówić jak Robinson. Ich los bywał czasami nieludzki i tragiczny.

„Na wyspie panuje taka nędza, że nie można mówić o przejściu ze stanu prymitywnego do naszej cywilizacji. Wyspa Wielkanocna nie popadła w dekadencję; ona po prostu zgniła wśród nędzy bez wyjścia”.

Słowa te napisał uczony etnolog Alfred Metraux po pobycie z misją naukową w 1934 roku na Wyspie Wielkanocnej. Ledwo uchylają one rąbka zasłony skrywającej dramat.

Nazwa Wyspy Wielkanocnej - o której wspomnieliśmy na początku książki, mówiąc o zaludnieniu Pacyfiku - jest powszechnie znana. Wszyscy słyszeli o olbrzymich posągach (niektóre mają ponad 20 metrów wysokości i ważą 200 ton) albo widzieli ich zdjęcia. Wszyscy wiedzą o tajemnicy, jaką w sobie kryją: kto je zbudował, kto przetransportował z kamieniołomów na miejsce, gdzie się znajdują, kto i jak postawił je bez dźwigów czy podnośników na samotnej wyspie o niewielkim zaludnieniu, odległej o 3000 kilometrów od kontynentu południowoamerykańskiego? Ta zagadka przykuwa uwagę, kusi - tajemnicza Wyspa Wielkanocna rodzi marzenia o wymarłej rasie olbrzymów, rzeźbiarzy wznoszących olbrzymie posągi. Natomiast niemal zmowa milczenia spowija ponurą historię wyspy po jej odkryciu przez Europejczyków, przerywaną tylko rzadkimi relacjami: relacją Alfreda Metraux lub Francisza Maziere'a, który mieszkał na wyspie z tubylcami i znał ich język.

Historia ta działa się od 1722 roku - Selkirk- Robinson właśnie umarł - do dziś. Opowiemy ją teraz całą, nie wdając się jednak w naj-okrutniejsze szczegóły, by nie przytłaczać następnym rozdziałów. Nie możemy jednak pominąć jej milczeniem.

Rok 1722. Trzy holenderskie okręty pod dowództwem kapitana Jakoba Roggeveena, płynące z Chile wzdłuż 26° szerokości geograficznej południowej, kierują się na zachód. Liczący sześćdziesiąt trzy lata Roggeveen oficjalnie jest odkrywcą, ale w tamtych czasach każdym odkrywcą kierowała nadzieja na zysk. Roggeveen chce znaleźć złoto na wybrzeżach lądu południowego. Poszukiwania legendarnego kontynentu, obfitującego w bogactwa, jak widać nie ustały.

Kiedy marynarz na wachcie dostrzeże ląd, Roggeveen daje rozkaz płynięcia w tym kierunku i wysyła po swoją lunetę. Zachmurzenie umiarkowane, dobra widoczność, pomyślny wschodni wiatr, morze rozkołysane, ale nie wzburzone. Jest Niedziela Wielkanocna.

Bardzo szybko okazuje się, że ląd na horyzoncie jest wyspą. Wyraźnie widoczna, miejscami z klifowym brzegiem, miejscami z przy-bojami. Liczne ciemne wzgórza, dosyć wysokie, tak na oko kilkusetmetrowe, szarobrunatne, sądząc po kształcie i formie wierzchołka, dawne

wulkany. W miarę zbliżania się widać kamieniste piargi, łyse stoki, kilka zaledwie drzew i ani śladu innej roślinności. Roggeveen manewruje, by opłynąć wyspę. Na stoku zachodniego wybrzeża widzi kilka dziwnych, ogromnych posągów. „Z pewnością z gliny”, zapisze Holender i nie poświęci im więcej uwagi. Roggeveen pochyla się nad mapą morską, robi kropkę i obok pisze: „Wyspa Wielkanocna”. Czy ta uboga ziemia warta jest zatrzymania się na niej?

Jeden wszakże szczegół zaciekawia kapitana - nim jeszcze wyspa ukazała się na horyzoncie, stwierdził, że róże wiatrów w dwóch busolach na jego okręcie zaczęły dziwnie wskazywać. Nagłe zakreślały ćwierć koła, po czym uspokajały się, by po chwili znów zacząć od nowa. Nieco później Roggeveen dowie się, że sternicy dwóch pozostałych żaglowców również zaobserwowali to samo zjawisko magnetyczne. Dziś także odnotowuje się je w tych okolicach. Czy to ono skłoniło Roggeveena do rzucenia kotwicy na zachód od wyspy? Nieważne. Ze statku widzą jedynie kilka nędznych chat i tubylców, którzy zebrali się na brzegu. Już dawno nie widzieli podpływającego statku. I od brzegu odbija piroga.

Płynie nią tubylec, niezbyt ciemny, średniego wzrostu, ubrany w przepaskę na biodrach, uśmiechnięty, gadatliwy w swoim niezrozumiałym języku. Ciekaw wszystkiego, dotyka wszystkiego, obmacuje ubrania Holendrów. Kiedy dostaje w prezencie kilka szklanych naszyjników, wybucha śmiechem i wykonuje pełen radości taniec. Cudowny początek.

Dzikus odpływa ze swoim prezentem. Nie pojawia się żaden inny mieszkaniec wyspy. Trzy okręty spędzają noc na kotwicy. Następnego dnia rano Holendrzy widzą wokół statku ze dwadzieścia pirog, z których dobiegają radosne krzyki tubylców, przyjaźnie machających rękoma.

- Nie dajcie im wejść na pokład - rozkazuje Roggeveen.

I wtedy dochodzi do dokładnie takiego samego nieporozumienia jak wówczas, gdy powstał konflikt między Magellanem a tubylcami z Guamu. Między społeczną mentalnością Europejczyków i mieszkańców tamtejszych wysp istnieje przepaść. Nasze pojęcie własności jest im nieznane i kompletnie obce. Ogólnie mówiąc, wszystko, co nie jest tabu, jest dozwolone, a rzecz oczywista żadne tabu nie chroni niezwykłych przedmiotów, które znajdują się na pokładach tych okrętów. Według Holendrów „popelniono kilka drobnych kradzieży”.

W tamtych czasach europejska moralność społeczna jest prosta i re-

presyjna - kara ma odstraszyć. Kilka godzin po „drobnych kradzieżach” szalupa wysadza na brzegu kompanię Holendrów. Tubylcy wychodzą ciekawi na ich spotkanie. Rozkaz, salwa - wielu tubylców pada.

Czy nieporozumienie jest nie do naprawienia? Oczywiście, że nie, bo odwiedziny powtarzają się i nie kończą się tragicznie. W 1770 roku wicekról Peru wysłał na Wyspę Wielkanocną okręt wojenny, który miał ją objąć w posiadanie. Z tubylcami nie obchodzono się brutalnie i poproszono ich nawet o podpisanie oficjalnego aktu - narysowali dziwną literę w kształcie ptaka, podobną do znaków zapisanych na tabliczkach z tej wyspy, do dnia dzisiejszego nieodecyfrowanych. W latach 1771-1772 wyruszyły jeszcze dwie kartograficzne ekspedycje peruwiańskie i obie przebiegły pokojowo. Należy jednak zauważyć, że podczas wszystkich wypraw tubylcy nie mieli prawa wstępu na pokład statków.

W 1774 roku na wyspę przybywa James Cook, mający w zasadzie na względzie cele naukowe, ale - zobaczymy to nieco później - stawiający na pierwszym miejscu interesy brytyjskie i często uciekający się do użycia siły. Mieszkańcy Wyspy Wielkanocnej, dzieci i wnuki tych, którzy radośnie powitali Holendrów Roggeveena, równie serdecznie witają Brytyjczyków Cooka. Ale czy ich odwieczna mentalność mogła zmienić się w ciągu półwiecza, kiedy z białymi zetknęli się zaledwie cztery razy? Więc znowu dochodzi do drobnych kradzieży na pokładzie statków, znowu padają strzały i znowu są zabici. Z dokumentów dowiadujemy się, że kradzieże te były naprawdę drobne - jakieś ubranie, kilka marynarskich czapek. Tragiczne nieporozumienie powtarza się.

W końcu Francuz Jean François de La Pérouse okazał się na tyle ludzki i inteligentny, by przerwać ten zły urok. Kiedy przymusowo zawinął na Wyspę Wielkanocną w 1786 roku, tubylcy znowu skradli kilka rzeczy ze statków. Nie padł jednak ani jeden strzał, nikt nie został nawet ukarany. Wręcz przeciwnie, La Pérouse rozdał tubylcom rośliny i nasiona, drób i kozy. Jaki wyniknął z tego morał? Zatoka, gdzie zawinęły jego okręty, do dziś nosi jego imię. Tamtejsi mieszkańcy sami tak chcieli.

Wspominałem o wielorybnikach, łowcach fok, przemytnikach itp., którzy już w XVI wieku zaczęli krążyć w swoich śmierdzących łodziach żaglowych po wschodnich i zachodnich wodach Pacyfiku. Byli to nieustraszeni ludzie morza, ale jak już powiedziałem, nie brakowało wśród nich zwykłych rabusiów i bandytów. Indywidualnie funkcjonowały jeszcze w XVIII wieku - teraz awanturnicy pływali po bezkresnym oceanie

większymi statkami i w dalszym ciągu było wśród nich pełno ciemnych typów, a nawet podłych kryminalistów.

Amerykańscy łowcy fok, którzy przybyli na Wyspę Wielkanocną w 1805 roku na pokładzie szkunera „Nancy” z New London w stanie Connecticut, należeli właśnie do tego gatunku ludzi. Stwierdziwszy, że mają za mało ludzi do polowania na foki, porwali dwunastu tubylców, siłą zaokrętowali ich na swoje statki i natychmiast zakuli w łańcuchy. Porwali też dziesięć kobiet, które najpierw wykorzystali, a potem też zakuli w łańcuchy. Po czym „Nancy” wypłynęła w morze.

- Rozkujemy dzikusów za trzy dni - postanowił kapitan. - Będą za daleko od swojej wyspy, by próbować ucieczki.

Ale mylił się. Ledwie zdjęto im łańcuchy, zarówno mężczyźni, jak i kobiety, rzucili się do wody. Żadnego łądu na horyzoncie. „Jedni popłynęli na południe, inni na północ”. Z pewnością woleli śmierć od tego, co już wycierpieli.

Wielorybnicy z trójmasztowca „Pindos”, też amerykańskiego, który rzucił kotwicę u Wyspy Wielkanocnej w 1811 roku, poczynali sobie jeszcze gorzej. Trzy szalupy szykowały się do popłynięcia na wyspę. Na rozkaz kapitana miały przywieźć wodę i świeże warzywa. Gdy zaczęły się już oddalać, drugi oficer krzyknął:

- I kobiety!

Szalupy wróciły z żywnością i „z tyloma młodymi dziewczętami, ilu było marynarzy”. Nieznane są dokładne okoliczności ich porwania. Zabawa na pokładzie „Pindosa” trwała całą noc. Następnego dnia wsadzono dziewczęta do szalup, ale nie dowieziono ich na plażę:

- Wyskakujcie i płyńcie do brzegu!

Te, które nie rozumiały, wypychano za burtę. Miały dużą odległość do przepłynięcia, ale umiały pływać. Drugi oficer obserwował je z pokładu „Pindosa” i nagle przyszedł mu do głowy pewien pomysł. Poszedł po strzelbę i zaczął do nich strzelać. Był doskonałym strzelcem. Głowy z długimi ciemnymi włosami znikały pod wodą i już nie wypływały. Wielorybnicy zwiłali się ze śmiechu. Ów drugi oficer od dawna nie żyje i zgnił w swoim grobie, ale jego nazwisko na zawsze zapisało się na liście sławnych sadystów - Waden.

Istnieją miasta czy miejsca skazane, nie wiadomo dlaczego, na nieszczęście. Czy ogromne posągi z Wyspy Wielkanocnej są również złymi duchami? Czy ten magnetyzm, który zakłóca busole, jest jakimś znakiem?

Przez pół wieku od odpłynięcia „Pindosa” panuje spokój, nic się nie dzieje, pojawiają się nawet misjonarze z misją ewangelizowania. Mieszkańcy Wyspy Wielkanocnej nie są narażeni na jakieś specjalne cierpienia, muszą jedynie borykać się z trudami niepewnego życia na tej jałowej, smaganej wiatrami ziemi.

12 grudnia 1862 roku sześć peruwiańskich okrętów rzuca kotwicę w zatoce Hanga Roa u zachodnich wybrzeży wyspy. Tym razem nie chodzi o zabawę - zamiary przybyszów znamy z licznych relacji. Są to statki handlarzy niewolników. W Peru brakowało siły roboczej do wydobywania złóż guana na wyspach Chincha, położonych niedaleko wybrzeża, na wysokości Pisco. Statki przyplłynęły z misją „rekrutacji” mieszkańców Wyspy Wielkanocnej i oto jak przebiega ta rekrutacja.

Oddział uzbrojonych 80 mężczyzn schodzi na ląd i pod groźbą użycia broni łapie ponad 1000 tubylców, mających do swej obrony jedynie włócznie z obsydianowymi grotami. Wśród nich jest też król wyspy Marata z rodziną. Ale kobiety i dzieci nie interesują porywaczy. Odganiają je kolbami, a gdy wiele z nich nie chce odejść i czepia się nóg Peruwiańczyków, przeszkadzając im w związywaniu więźniów w grupy, rozwalają im głowy albo strzelają do nich. Rozlegają się też strzały handlarzy, którzy ścigają uciekających w głąb wyspy tubylców. Następnie przewożą pojmanych na statki, a na wyspie zapada przejmująca cisza. Trzy dni później flotylla odpływa.

Handlarze popełnili fatalny błąd: popłynęli zaatakować kolejną wyspę, samotną Rapa, należącą dziś do Polinezji Francuskiej. Mieszkańcy wyspy skutecznie się bronili, porwali jeden ze statków handlarzy i doprowadzili go na Tahiti. Załoga statku została skazana i uwięziona, a sprawa miała międzynarodowe reperkusje. Francja i Wielka Brytania wystosowały oficjalny protest wobec Peru.

Większość jednak porwanych mieszkańców Wyspy Wielkanocnej harowała już pod groźbą pałek dozorców na wyspach Chincha. Kiedy w końcu pod presją międzynarodowej opinii rząd peruwiański kazał uwolnić porwanych, 80 procent ich już nie żyło. Stu miało wrócić na wyspę. W drodze powrotnej (w jakich warunkach?) osiemdziesięciu pięciu zmarło jednak na ospę. Piętnastu ocalałych (z 1000 porwanych) powitano ze łzami i uściskami. Na wyspę przywieźli wszakże nie tylko tragiczne wspomnienia, ale również nieznaną tu dotąd wirus - w ciągu kilku miesięcy połowa mieszkańców wyspy zmarła na ospę. W czasach

świetności Wyspa Wielkanocna liczyła 5000 mieszkańców. Po dramacie i epidemii zostało ich zaledwie 600.

Pierre Loti przyплыł na Wyspę Wielkanocną w 1872 roku na pokładzie korwety „Florę”. Minęło dziesięć lat od powrotu piętnastu ocalałych po peruwiańskim napadzie. „Ścieżki pełne są kości - napisał Loti - a całe szkielety leżą jeszcze w trawie”. Od owej chwili minął ponad wiek. W Muzeum Człowieka możemy dziś oglądać ogromną głowę przywiezioną wtedy z Wyspy Wielkanocnej przez pisarza-marynarza. Czy zażegnano ciężący na wyspie zły urok?

Od tamtej pory na tej na wpółjałowej wyspie pojawiali się misjonarze, geografowie i inni uczeni. Wkrótce po 1897 roku rząd chilijski dał prawo eksploatacji wyspy brytyjskiemu towarzystwu, które przywiozło na wyspę owce. Te spokojne zwierzęta stały się okupantem wyspy, któremu tubylcy musieli oddać praktycznie wszystkie ziemie. W 1904 roku zaludnienie wyspy przedstawiało się w następujący sposób: 47 000 owiec, 1000 sztuk bydła, 1000 koni, 50 chilijskich wojskowych i 1000 rodowitych mieszkańców Wyspy Wielkanocnej. W 1970 roku tubylcy byli nadal tak samo biedni. Rząd chilijski fatalnie traktował tych biedaków - obowiązywał ich zakaz opuszczania wyspy i ograniczenie prawa (z powodu owiec) poruszania się po wyspie.

- Należy na nich bardzo uważać, bo myślą tylko o kradzieży -ostrzegają lokalne władze nielicznych gości.

Nędza zastąpiła odwieczne tabu. Tubylcy z pełnym przerażenia zachwytem patrzyli na statek „France”, ogromny, widoczny z ich wyspy, którego luksus, gdyby mogli zobaczyć go z bliska, doprowadziłby ich do szału. Pasażerom, których dzienne wydatki na głowę wynoszą tyle, ile wystarcza na całe życie rodziny na Wyspie Wielkanocnej, sprzedali kilka „curios”. Jedyłą nadzieją na to, że ich los mógłby się poprawić, czy w ogóle zmienić, są turyści, pod warunkiem że co roku przybywałoby ich więcej. Może przyczyni się do tego zbudowanie lotniska... Wówczas ogromne posągi okazałyby się błogosławione*.

* Obecna sytuacja krajowców z Wyspy Wielkanocnej wygląda diametralnie inaczej, aniżeli przedstawia to autor. Według geografa Tadeusza Sokołowskiego, autora tekstu do albumu *Rapa Nui. Posągi z Wyspy Wielkanocnej* (Warszawa 2004), który w latach 1979-2004 trzykrotnie odwiedził Wyspę Wielkanocną, tutejsi mieszkańcy nie mają żadnych zakazów opuszczania wyspy czy też poruszania się po niej. Mogą jeździć do Chile czy gdziekolwiek indziej. Na wyspie nie ma śladu po wielkich hodowlach owiec. Czterotysięczna

Bougainville i cywilizacja

Niewielu moich rodaków wie, że Bougainville był sławnym żeglarzem, pierwszym Francuzem, który odbył podróż dookoła świata. Jeszcze mniej wie, że był jedną z najbardziej interesujących i sympatycznych postaci swojego stulecia. Nasze podręczniki szkolne zbyt mało mówią o naszych wielkich ludziach morza. Louis Antoine de Bougainville mawiał:

- Nadzieję mojej sławy pokładam w kwiecie.

Robił aluzje do bugenwilli, tropikalnej rośliny o pięknych kwiatach, purpurowych lub fioletowych, którą odkrył w czasie rejsu wokół kuli ziemskiej przyrodnik Commerson i nazwał ją jego imieniem. Sława Bougainville'a w tamtejszej epoce nie potrzebowała wsparcia ze strony kwiatu. Dzięki relacji, którą opublikował pod tytułem *Voyage autour du monde par la frégate du roi „la Boudeuse” et la flûte „l'Etoile”* (wydana w Polsce jako *Podróż Bougainville'a dookoła świata* w 1962 roku), poznała go cała Europa, a nawet Ameryka. Filozof Diderot chwalił go w swoim pamphlecie *Supplément au voyage de Bougainville* („Suplement do podróży Bougainville'a"), którego ręcznie pisane kopie krążyły wśród ludzi światłych i wykształconych:

„Studiowanie matematyki, które wymaga siedzącego trybu życia, zajęło mu lata młodości; i oto nagle życie medytacyjne i w samotności zamienia na aktywny, trudny, tułaczy i burzliwy żywot podróżnika. (...) Inna pozorna zagadka to sprzeczność między charakterem człowieka a jego przedsięwzięciem. Bougainville lubuje się w światowych rozrywkach; kocha kobiety, spektakle, wykwintne posiłki; wir światowych uciech budzi w nim taki sam zapal jak pełen niespodzianek

miejscowa społeczność ma wszystko, czego potrzebuje - urząd pocztowo-telekomunikacyjny, bank, sklepy, targ, szkołę, szpital, stację benzynową i kościół. Kwitnie turystyka. Coraz liczniej przybywający turyści mają do dyspozycji hotele, pensjonaty, restauracje, wypożyczalnie samochodów i rowerów, bazar i muzeum. Już w 1967 roku powstało tu lotnisko Mataveru, a w 1986 Stany Zjednoczone przeprowadziły jego rozbudowę i gruntowną modernizację. Od tego czasu trzykilometrowy pas startowy pełni dodatkowo funkcję awaryjnego miejsca lądowania dla amerykańskich wahadłowców kosmicznych (przyp. red.).

żywiół, któremu stawia czoło. Jest miły i wesoły - to prawdziwy Francuz (...)"

Louis Antoine de Bougainville, protegowany Ludwika XV, hołubiony przez Ludwika XVI, wybrany na członka Instytutu za Dyrektoriatu, mianowany senatorem i hrabią przez Napoleona, był przede wszystkim paryżaninem. Jego dziadek był prokuratorem w Chatelet, a ojciec notariuszem w Paryżu. Kiedy notariusz został miejskim urzędnikiem sądowym w 1741 roku, otrzymał za zasługi szlachectwo i herb: „czarny orzeł z rozpostartymi skrzydłami na srebrnym tle”. Louis Antoine, choć wówczas miał zaledwie dwanaście lat, doceniał honor, jaki przypadł w udziale jego rodzinie. Ojciec chciał, aby jego dwaj synowie również zostali prawnikami. Starszy, Jean-Pierre, niezbyt mocnej postury i niezbyt przedsiębiorczy, posłuchał ojca i po solidnych studiach złożył przysięgę adwokacką, zostając adwokatem przy parlamencie. O siedem lat młodszy Louis Antoine studiował wprowadzić prawo, ale w tajemnicy przypatrywał się różnym mundurom i wybór jego padł na uniform czarnych muszkietierów. „Służba w nich daje dostęp do dworu i urzędów, jeśli ma się odpowiednią pozycję”. Nie mając odwagi wyjawić swych planów ojcu, zwierzył się bratu, którego wcale to nie zaskoczyło.

- Ja sam, gdyby tylko zdrowie mi na to pozwalało, chciałbym być żeglarzem, odkrywcą.

I pokazał młodszemu bratu rękopis *Vie de Pytheas de Marseille* („Życie Pyteasa z Marsylii”), który redagował na prośbę swoich nowych przyjaciół, Frereta i księdza de Rothelin, uczonych geografów i historyków, rozprawiających wyłącznie o dalekich i nieznanych krainach. Louis Antoine przeczytał dzieło, zaraził się ich pasją i zapragnął wstąpić do naukowego koła brata. Tam spotkał dwóch matematyków, Clairauta i d'Alemberta, i dał się porwać geometrii, arytmetyce oraz algebrze.

Ojciec rodziny, Yves-Pierre de Bougainville, z zalem dowiedział się, że syn wstępuje do czarnych muszkietierów, ale się nie sprzeciwił.

Trzy lata później Louis Antoine jest porucznikiem w Milicji Pikar-dyjskiej. W 1754 roku zostaje adiutantem generała Cheverta w Sarrelouis. Niedługo potem pociąga go dyplomacja, a ponieważ ten miły, wesoły i przystojny szlachcic nie narzeka na brak protektorów, a zwłaszcza protektorek, otrzymuje tytuł sekretarza ambasady przy księciu de Mirepoix, udającym się z misją nadzwyczajną do Londynu.

Mimo tych rozlicznych zajęć nie zapomina o zdaniu swojego wykładowcy matematyki, d'Alemberta:

- Uczeni całego świata domagają się traktatu o rachunku całkowym i nie ma wśród nas nikogo, kto byłby zdolny doprowadzić do końca tę pracę.

Louis Antoine, który miał wtedy dwadzieścia trzy lata i wcale nie był zarozumiały, ale ciekawy wszystkiego i przede wszystkim zdolny w niemal wszystkich dziedzinach, zaczął w wolnych chwilach pisać *Traktat o rachunku całkowym*. Dzieło to ukazało się w 1754 roku i od razu zdobyło uznanie oraz zaskoczyło wszystkich ówczesnych matematyków. W wieku dwudziestu sześciu lat jego autor został zgłoszony do Paryskiej Akademii Nauk i mianowany członkiem Towarzystwa Królewskiego w Londynie.

Zakończywszy swoje dyplomatyczne intermedium, Bougainville wrócił do wojska w stopniu kapitana w regimencie Apchon-Dragons. W obliczu wojny między Brytyjczykami a Francuzami w Kanadzie wyruszył - jako pasażer - w pierwszą wielką wyprawę na pokładzie okrętu „Licorne”, z zamiarem dołączenia do markiza de Montcalma.

Francuzi bili się dzielnie, ale brakowało im wszystkiego. Montcalm odesłał swojego adiutanta do Francji, nie z powodu jego braku doświadczenia, ale ze względu na dobre stosunki, jakie miał na dworze.

- Wstawisz się za naszą sprawą i otrzymasz posiłki.

We Francji mówiono wtedy tylko o zerwanych paktach, aliansach i o zdradzie króla pruskiego, który izolował kraj, by rzucić go w ramiona Austrii. Wojna wydawała się nieunikniona. Bougainville znalazł wsparcie jedynie u markizy de Pompadour, bliskiej przyjaciółki jego wuja d'Arboulina. Przekonała ona marszałka de Belle-Isle, ministra wojny, by wysłał kilka oddziałów za Atlantyk. To jednak nie wystarczało. Zgodę na zapewnienie im transportu musiał jeszcze wyrazić minister marynarki. Był nim dawny prefekt policji, Berryer, człowiek silnej ręki, ale nieco nieokrzesany. Zimno przyjął Bougainville'a i odprawił z niczym słowami, które przeszły do historii:

- Kiedy dom płonie, nie czas myśleć o stajniach!

Odpowiedź Bougainville'a też na to zasługiwała:

- Panie ministrze, przynajmniej nie będzie można powiedzieć, że mówi pan jak koń!

Nie otrzymawszy nawet jednej czwartej tego, na co liczył, Louis

Antoine wsiadł na pokład „Chézine”, płynącej do Quebecu. Francuzi ulegli przeważającej sile Anglików i skapitulowali w 1760 roku. Bougainville, wzięty do niewoli i zwolniony na słowo honoru, wrócił do Francji z „zakazem walki”. Taki zakaz musiał pozwalać na pewne wyjątki, bo od 1761 roku Louis Antoine walczył przeciwko królowi Prus. Ranny w tym samym roku, wrócił do Paryża.

Jego brat Jean-Pierre cierpiał na coraz częstsze ataki astmy. Miał jednak jeszcze siłę pomóc mu w przygotowaniu nowego projektu. Chodziło o to, by zapewnić panowanie Francji na wyspach położonych na wschód od wybrzeża Argentyny, a które skolonizowali mieszkańcy Saint-Malo i nazwali Malwinami. Archipelag ten, zwany inaczej Falklandami, był słabym pocieszeniem po utracie Kanady, ale miał interesujące położenie strategiczne.

Jean-Pierre zmarł w 1763 roku, lecz projekt został zaakceptowany. Louis Antoine, mianowany tymczasowym kapitanem statku, wyruszył objąć w posiadanie Malwinę. Niestety, kiedy po wypełnieniu misji wrócił do Francji, dowiedział się, że „jego” wyspy oddano Hiszpanii. I na domiar wszystkiego to właśnie on miał zająć się dopełnieniem wszelkich formalności z tym związanych.

Na audiencji przyjął go książę de Choiseul, ówczesny minister wojny i marynarki.

- Panie ministrze, nowa misja w imieniu króla, którą mi powierzono, nie jest przyjemna. Oczywiście ją wykonam. Ale cały świat wie, że straciliśmy Kanadę, Luizjanę, Gujanę, a teraz jeszcze Malwinę. Wydaje mi się, że konieczny byłby jakiś czyn, który pozwoliłby zapomnieć o naszych porażkach. Jakaś spektakularna akcja.

- Jaka spektakularna akcja? - spytał minister.

- Podróż dookoła świata. Podróż odkrywczą dookoła świata. Proponuję, żeby z Malwin wrócić przez Pacyfik, tak jak chciał to zrobić Magellan.

Choiseul zgodził się, a król projekt poparł. Kulę ziemską opłynęło dotąd dwunastu żeglarzy. Bougainville byłby trzynastym żeglarzem i pierwszym Francuzem. Aby mógł wyruszyć w podróż, powierzono mu dwa okręty - fregatę „La Boudeuse” i statek przewozowy „L'Étoile”. Trasa i cele miały aż do nowego rozkazu pozostać tajemnicą państwową.

Odkrywczy charakter misji usprawiedliwiał w znacznej mierze fakt, że pod koniec stulecia wierzono jeszcze w istnienie, jeśli nawet

nie „wielkiego kontynentu południowego”, o którym marzyli szesnastowieczni żeglarze i geografowie, to przynajmniej w istnieniu wielu „ziem południowych”. Bougainville miał w imieniu króla objąć w posiadanie wszystkie, jakie tylko mu się uda. Poza tym po drodze zbierze wszelkie informacje polityczne i wojskowe o posiadłościach brytyjskich, hiszpańskich i holenderskich, rozszaniach na morzach południowych, a w dodatku - a może przede wszystkim - spróbuje kupić na Malwinach, których nie wszystkie wyspy były kontrolowane przez Holendrów, „ziarna i cenne sadzonki drzew przyprawowych”. Rośliny te, przywiezione i zaklimatyzowane na Île-de-France (dziś Mauritius), która ma klimat podobny do tego na Malwinach, mogłyby przyjąć się i owocować, co byłoby bardzo cenną operacją dla finansów Francji.

W wyprawie miał wziąć udział Pierre-Antoine Véron, królewski astronom, i Philibert Commerson, królewski lekarz, przyrodnik i botanik, a ponadto M. Poissonnier, lekarz konsultant Jego Wysokości, który poprosił, aby wraz z nim zaokrętowano jego wynalazek, maszynę do odsalania wody morskiej, zwaną odsalarką. Aparat ten tak bardzo interesował filozofów, że Wolter wyznał d'Alembertowi: „Czy mam umrzeć, nie wiedząc, czy Poissonnier odsolił wodę morską? Byłoby to zbyt okrutne!”.

Nad zdrowiem załóg miał czuwać chirurg z marynarki Louis-Claude Laporte, wspomagany przez Vivèsa. Zgodę króla na udział w wyprawie w charakterze zagranicznego żołnierza ochotnika dostał także młody książę d'Orange-Nassau-Siegen. W sumie 5 grudnia 1766 roku z Brestu wypłynęło 216 ludzi na pokładzie „La Boudeuse”, okrętu mającego 38 metrów długości i 960 ton pojemności.

„L'Étoile”, dowodzony przez Chenarta de La Giraudaisa, którego uzbrojenie nie zostało jeszcze zakończone, miał dołączyć do nich na Malwinach ze 116 ludźmi na pokładzie i uzupełnieniem zapasów żywności. Dopłynął tam dopiero 20 czerwca 1767 roku, już po oddaniu archipelagu, który zresztą niebawem miał przejść w jeszcze inne, brytyjskie ręce. Wielka przygoda mogła się zacząć.

1 grudnia 1767 roku „La Boudeuse” i „L'Étoile” wpłynęły jeden za drugim w labirynt korytarza wodnego Cieśniny Magellana. Na ocean obie fregaty wypłynęły dopiero 25 stycznia. Nieco rozzarowany Bougainville odnotował ku pamięci, że dwa i pół wieku wcześniej Magellanowi zajęło to tylko miesiąc i pięć dni. Rozprawił się również z żyjącą

ciągle legendą, że Patagończycy są olbrzymami. „Ludzie ci są wysokiego wzrostu, ale najwyższy, jakiego w ogóle spotkaliśmy, nie miał 5 stóp i 9 cali (1,76 metra)”. I zanotował jeszcze jeden szczegół: „Patagończycy siusiają w kucki. Czyżby była to pozycja bardziej naturalna? Gdyby tak było, Jean-Jacques Rousseau, który bardzo źle sika naszym sposobem, mógłby to robić tak jak oni. Ciągle porównuje nas do dzikiego człowieka!”. Bougainville nigdy nie wybaczył owemu filozofowi zdania: „Można się zastanawiać, czy marynarze to ludzie czy zwierzęta!”.

Zrównoważony charakter, dobroć i optymizm szefa bardzo pomogły członkom wyprawy w znoszeniu zmiennych warunków atmosferycznych oraz wyrzeczeń i niedogodności podczas trudnej przeprawy przez cieśninę. Gdy tylko wypłynęli na otwarte morze, skierowali się na północny zachód. Poprawiła się pogoda, ale zimno i śnieg, z którymi zmagali się w cieśninie, zrobiły swoje. Bougainville niepokoił się: „Od dwóch tygodni wiele osób cierpi na bóle gardła. Przypisujemy je burzliwym wodom cieśniny, więc codziennie dokładamy dwie porcje czerwonego wina do trupiarni i pintę octu”. Przypomnijmy, że dla marynarzy trupiarnia to nie skład trupów, ale zbiornik słodkiej wody na pokładzie.

W piątek 4 marca 1768 roku rozpalono ogień pod odsalarką, by zaczęła odsalać wodę morską. W ciągu osiemnastu godzin „dała jedną beczkę i jedno wiadro wody”. Z naukowego punktu widzenia, doświadczenie się powiodło, ale otrzymana słodka woda była bardzo niesmaczna. Poza tym odżywianie się wyłącznie konserwami miało niebawem spowodować to, czego się obawiano - skorbut.

15 marca „L'Étoile” zasygnalizował cztery wysepki, które w rzeczywistości były czterema wierzchołkami jednego atolu. Później zobaczono większą wyspę. Piasek jej plaż był cudownie biały, a dzicy biegający po nim z włóczniami w rękę zdumiewająco czarni. Przyboje wokół wyspy „tworzyły barierę”, więc mimo obiecująco wyglądających palm kokosowych porzucono myśl o przybiciu do niej. Nazwano ją Wyspą Włóczników. Była to wyspa Aki-Aki w archipelagu Tuamotu. Kolejnych dziesięć wysp okazało się równie niedostępnych i Bougainville zanotował na swojej mapie: „Archipelag Niebezpieczny”.

W sobotę 2 kwietnia na horyzoncie znowu ukazała się ziemia. Wydawała się „bardzo urwista i bardzo zdrowa”.

- Mamy na pokładzie trzydziestu chorych na skorbut - zakomu-

nikował chirurg Vives. - Obyśmy mogli przybić do brzegu i zdobyć świeżą żywność!

Halsowali blisko brzegu. „Ponad sto piróg podpłynęło do okrętu - czytamy w dzienniku Bougainville'a. - Wszystkie miały gałęzie drzew, symbol pokoju. Jeden mężczyzna wyróżniający się ogromną czupryną sterzącą promieniście pokazał nam prosiaczka i wiele owoców, to znaczy orzechów kokosowych i bananów. Wymieniliśmy je na różne drobiazgi. Żaden mieszkaniec wyspy nie chciał wejść na pokład”.

To dotyczyło jednak tylko „La Boudeuse”. Zupełnie inaczej miała się sprawa z „L'Étoile”. Jeden z tubylców wdrapał się na pokład i nie chciał zejść z okrętu. Louis Caro tak go opisał: „Miał na sobie trzy albo cztery przepaski z białego płótna. Człowiek ten zupełnie nie wyglądał na zdumionego tym, że jest z nami”. Francuscy marynarze nie wiedzieli jeszcze, że nie byli pierwszymi Europejczykami, którzy pojawili się na wyspie. Rok wcześniej zatrzymał się na niej angielski kapitan Wallis, który niezbyt przyjaźnie obszedł się z tubylcami i ignorując tutejszą nazwę wyspy - „Tahiti” - zapisał na tajnych mapach angielskich „George III Island”.

Na pokładzie „L'Étoile” Vives rozprawiał z przyjaznym tubylcem: „Zapytał nas na migi, czy przybywamy od strony słońca i czy jesteśmy jego dziećmi; odpowiedzieliśmy, że tak”. Człowiek ten, który, jak zrozumieli, nazywał się Auturu, i który „nie był ani ładny, ani brzydki”, zaprzyjaźnił się z całą załogą. Jego maniere podobały się do chwili, gdy pojawił się niejaki Baret, służący uczonego Commersona. Auturu, gdy tylko go zobaczył, zrobił się niezwykle wylewny. W dalszym ciągu na migi zaczął robić mu propozycje tak jednoznaczne, że biedny służący uciekł, czerwieniąc się i zostawiając obecnych na roztrząsaniu dziwnych obyczajów krajowców. Doświadczenie miało jednak dowieść, że na wyspie nie panował homoseksualizm.

Znaleziono dobre kotwicowisko, w którym kotwice dotknęły dna. Natychmiast na pirogach podpłynęły dziewczęta, w większości rozebrane i czarujące. Towarzyszący im mężczyźni zachęcali marynarzy, by wybrali sobie towarzyszkę i uczcili boginię miłości. Entuzjazm Francuzów sięgał szczytu. „Ale rozkaz króla - zanotował Bougainville - nie pozwalał nam odpowiedzieć na pokładzie na tę szlachetność. Dzięki naszym staraniom powstrzymaliśmy naszych oszalałych ludzi. Wcale nie mniej trudne było powstrzymanie samych siebie”.

Tylko jednemu z marynarzy, którzy nie mieli prawa schodzić z pokładu, udało się uciec.

Bougainville zanotował, co ten człowiek opowiedział po powrocie: „Ledwo postawił nogę na ziemi razem ze swoją wybranką, otoczył ich tłum Indian, którzy w okamgnieniu rozebrali go i zostawili nagiego od stóp do głów. Myślał, że już po nim, nie wiedząc, co znaczą okrzyki tych ludzi, którzy burzliwie oglądali wszystkie części jego ciała. Dokładnie go obejrzawszy, oddali mu ubranie, włożyli do kieszeni wszystko, co z nich wyjęli, i podprowadzili dziewczynę, pospieszając ją, by spełniła jego pragnienia, co zaprowadziło ich na ziemię. Wszystko to na próżno. Tubylcy musieli odwieźć na pokład biednego kucharza, który powiedział, że mogę go nie wiem jak łajać, a i tak nie będzie się tak bał, jak niedawno na łądzie”. Kucharz nie został ukarany.

Historia wywołała na obu statkach jednakową reakcję - nie wolno zostawić wypiarzy z wypaczoną wizją francuskich możliwości. Cała załoga chciała przy najbliższej okazji rozwiać owe wątpliwości. Te pierwsze kontakty zapowiadały idylliczny pobyt na wyspie, więc Bougainville nadał jej francuską nazwę „Nowa Cytera”.

W dziennikach pokładowych „La Boudeuse” i „L'Étoile” pobyt na Tahiti zajmuje tyle stron i wywołuje taki entuzjazm, że aż wierzyć się nie chce, iż trwał on zaledwie kilkanaście dni. Uczony Commerson okazał się lirykiem:

„Tubylcy, urodzeni pod najpiękniejszym niebem, żywieni owocami ziemi urodzajnej bez upraw, posłuszni władzy raczej ojców rodzin niż królów, nie znają innych bogów poza Miłością. Każdy dzień jest jej poświęcony, cała wyspa jest jej świątynią, wszystkie kobiety są jej ołtarzami, a wszyscy mężczyźni jej kapłanami. Jakie kobiety, spytacie? Rywalki Gru-zinek pod względem urody i siostry Gracji zupełnie nagich!”.

Księżę Nassau, większy materialista, zanotował: „Mężczyźni i kobiety malują sobie siedzenie na niebiesko w sposób, którego się nie zapomina i który jest całkiem przyjemny...”. Podobnie jak kucharzowi, jemu też się nie powiodło: „Młoda dziewczyna była bardzo ładna, ale europejskie przesady wymagały większej tajemniczości”. Rzeczywiście około pięćdziesięciu widzów chciało przyglądać się poczynaniom księcia. Jego przyjaciel Fesche zapisał: „My się kryjemy, by oddawać się tak naturalnej sprawie; oni robią to na widoku publicznym i często. Wielu Francuzów, cechujących się mniejszą delikatnością, łatwiej pozbyło się krępujących przesądów”.

Wkrótce Francuzi zorientowali się, że tubylcy czcili również Hermesa, boga złodziei. Ze statków, ze zbudowanych na lądzie hangarów, z kieszeni Francuzów znikaly różne przedmioty. Miłosne manewry marynarzy i oficerów stwarzały wspaniałe okazje dla zręcznych złodziei. Należało wyciągnąć z tego konsekwencje i czasami batogi szły w ruch. Ucierpiała na tym ogólna euforia. Okradzeni marynarze chcieli przywłaszczyć sobie kilka prosiaków, czemu sprzeciwili się ich właściciele. Rezultatem było dwóch zabitych tubylców. Urażeni mieszkańcy wyspy zaczęli opuszczać swoje chaty i uciekać w góry. Spodziewać się można było po nich wszystkiego i Bougainville postanowił wymierzyć karę.

Dwaj winni marynarze zostali przywiązani do słupów i pluton egzekucyjny załadował broń. Wtedy pojawili się tubylcy i z płaczem zaczęli błagać o łaskę dla zabójców. Bougainville wysłuchał ich i na znak zgody rozdał prezenty: metalowe narzędzia mężczyznom i kolorowe tkaniny kobietom. Zasiał na Nowej Cyterze pszenicę i owies, zasadził zioła kuchenne i cebulę. Królowi podarował indyki i indyczki oraz kaczki i kaczkory, których potomstwo do dziś żyje na Tahiti.

Zielnik botanika Commersona zapełnił się egzotycznymi ziołami i kwiatami. Zioła musiał zbierać sam, bo jego służącego Baréta wielokrotnie napastowali Tahitańczycy. Nikt nie mógł zrozumieć, dlaczego ten niski człowieczek całkowicie pozbawiony wdzięku tak silnie polaryzował żądze tubylców, zwłaszcza że wśród marynarzy francuskich nie brakowało przystojnych mężczyzn.

Bougainville postanowił, że czas już wypłynąć w morze. Przedtem zniósł na ziemię dębową wygrawerowaną tablicę - była to kopia aktu zajęcia wyspy Nowa Cytera.

Rozkaz wypłynięcia wydał 15 kwietnia. Gdy okręty zaczęły podnosić kotwicę, otoczyły je pirogi pełne tonących we łzach mężczyzn i kobiet. Pożegnać ich przybył sam król. Na znak pełnego zaufania poprosił Bougainville'a, by zabrał ze sobą jego bratanka Auturu, który jako pierwszy pojawił się na pokładzie „L'Étoile”. Kapitan zgodził się otoczyć swoją opieką honorowego gościa i obiecał niebawem przywieźć go z powrotem.

Pierwsze dni na morzu były nostalgiczne. Każdy rozmyślał o przyjemnościach, jakich zakosztował na szczęśliwej wyspie. Jednak pewne szczegóły, którymi dzielił się powoli Auturu, zmniejszyły podziw Bougainville'a dla ustroju politycznego Nowej Cytery: tylko wodzowie

mieli prawo jeść mięso; drewno, które palili, pochodziło z żywczych drzew zakazanych zwykłym śmiertelnikom; czasami za błahe przewinienia wymierzano karę śmierci. Ale dowódca wyprawy miał przeżyć jeszcze większe rozczarowanie. Bougainville, troszczący się zawsze o zdrowie bliźnich, przez cały czas pobytu na wyspie zatrzymywał na statku wszystkich marynarzy, u których pojawiły się jakiegokolwiek symptomy choroby wenerycznej, aby nie zarazili tubylców, „wolnych od wszelkiego brudu cywilizacyjnego”. Niestety musiał spojrzeć prawdzie w oczy. Większość Francuzów, do tej pory zdrowych, teraz była zarażona. „Skażenie cywilizacyjne” przywieźli na wyspę marynarze Wallisa. Mimo to Bougainville zapisał w swoim dzienniku: „Żegnaj, szczęśliwy ludu. Zawsze będę wspominał z rozkoszą te kilka chwil, jakie spędziłem pośród was, i do końca życia będę słał szczęśliwą wyspę Cyterę”.

Odkryli jeszcze inne wyspy, gdzie przyjęto ich z otwartą wrogością i ku rozpaczy Bougainville'a jego ludzie musieli czasami użyć broni. Nie przeszkadzało to jednak w oficjalnym zajęciu tych nieznanych ziem. Wyspom nadano nazwy: Duelos, Bonnaand, Oraison, Bouchage, Su-zannet, Kerhué - każdy z członków sztabu generalnego Bougainville'a został ojcem chrzestnym jednej z nich. Taka satysfakcja dla miłości własnej pozwalała znosić jako tako wszelkie wyrzeczenia i śmierdzącą wodę z odsalarki. Czasami codzienne jedzenie udało się urozmaicać złowionymi rybami.

Codziennosc marynarzy ożywiło jeszcze jedno wydarzenie. Ktorego dnia, gdy szalupa z „L'Étoile” przywiozła kapitana La Giraudaisa na pokład „La Boudeuse”, by jak zwykle złożył raport, Bougainvillebwi podwładny wydał się dziwny. Kapitan „L'Étoile” miał do zakomunikowania bardzo delikatne sprawy. Chodziło o słuźącego Commersona, który mieszkał na pokładzie.

Pewne podejrzenia wzbudziły już burzliwe zaloty Tahitańczyków do Baréta. Nieprzebieranie w słowach, siła fizyczna, wytrzymałość służy, wszystko to nadawało mu wygląd męzczyzny, ale odmowa pokazania się z gołym torsem, całkowity brak zarostu, a nawet brzmienie głosu budziły niejaki wątpliwości. „Wypięta pierś - opowiadał później Vives - mała okrągła główka, twarz pełna piegów, głos delikatny i cichy, niezwykła zręczność i delikatność, przymioty obce jego płci, składały się na obraz dosyć brzydkiej i niezgrabnej dziewczyny”.

Przez szacunek dla jego pana La Giraudais początkowo przymykał

oczy, ale szemranie marynarzy zmusiło go do powiedzenia Commer-sonowi, „że nie wypada, by sługa spał w jego sypialni”. Baret wyprowadził się więc z kabiny swego pana i zajął hamak w pomieszczeniu załogi. Jego sąsiedzi postanowili natychmiast wyjaśnić sprawę. Sługa zaczął wołać o pomoc, przysięgając, że nie jest płci żeńskiej, lecz płci „spośród której Wielki Władca wybiera strażników swego seraju”. Sytuacja taka nie mogła trwać dłużej.

Bougainville uśmiechał się, słuchając raportu:

- Jestem zatem zmuszony, zgodnie z królewskimi rozkazami, upewnić się, że podejrzenie jest uzasadnione.

Po pierwszych pytaniach zadanych przez dowódcę Baret, wezwany na „La Boudeuse”, rozplakał się i wyznał prawdę. Bougainville skrzętnie zanotował całe wyznanie:

„Sierota, urodzona w Burgundii, którą przegrany proces skazał na nędzę, postanowiła ukryć swą płeć pod przebraniem. Poza tym, decydując się zaokrętować, wiedziała, że chodzi o podróż dookoła świata, i to rozbudziło jej ciekawość”.

Zaprzeczyła jednak wszelkim „grzesznym stosunkom” ze swoim panem i twierdziła, że dalej jest on przekonany, że ma do czynienia z chłopcem. Nikt nie dał wiary tym ostatnim twierdzeniom i dowódca z uśmiechem, ale stanowczo wymierzył zawstydzonemu uczonemu karę „miesiąca aresztu za nieprzestrzeganie przepisów marynarki”, niezezwalających na obecność kobiet na pokładzie.

Później, kiedy Philibert Commerson postanowi przedłużyć z roku na dwa lata swój pobyt na Île-de-France (Mauritius), służąca-kochanka zostanie razem z nim. Po śmierci swego pana w 1773 roku Baret, z powrotem Jeanne, wyjdzie za mąż za dzierżawcę rolnego.

Na razie jednak zarysy Île-de-France, przewidzianego miejsca postoju, mgliście rysują się w odległych marzeniach i tęsknocie pustych żołądków. „Od dawna jemy to samo co załoga” - zanotował w połowie maja Bougainville. Jedzenie to składało się z dużego bobu, zjełczałej słoniny i odrobiny solonej wieprzowiny. Dwa tygodnie później Bougainville pisał: „Na kolację zjedliśmy szczury i wydały nam się bardzo smaczne!”.

Chcąc urozmaicić jadłospis, kucharze przyrządzali potrawki z *cueros*. Były to worki z bydłowej skóry, w których przewożono mąkę. *Cueros*, namoczone w wodzie dostarczanej przez odsalarę, długo duszone,

z których następnie usuwano sierść, uznano za „zdecydowanie gorsze od szczurów”. Koło 15 czerwca Bougainville notował zmartwiony: „Została nam już tylko biedna koza, wierna towarzyszka naszych przygód od pobytu na Malwinach, skąd ją wziąłem. To Amalthée, która codziennie dawała nam trochę mleka. Głodne brzuchy domagały się, by ją zabić. Mogłem tylko jej współczuć, zaś kucharz skropił łzami ofiarę, którą poświęcił naszemu głodowi”. Jako człowiek wykształcony i odrobinę libertyn dodał: „Słyszałem, że w Iraklionie z kóz robiono inny, mniej okrutny użytek”.

Dwa psy, ostatnie żywe zwierzęta na pokładzie, nie licząc szczurów, też w końcu zostały zjedzone. Nieliczne ryby rzadko kiedy urozmaicały posiłki i nigdy nie zaspokajały głodu ani nie przynosiły ulgi coraz liczniejszym chorym na szkorbut. Z czasem zbliżyli się do wybrzeży Nowej Gwinei. Archipelag, który w następnym roku Cook nazwie Nowymi Hebrydami, ochrzcili na odległość Nową Bretanią. Wreszcie dotarli na Wyspy Moluckie. Lecz Bougainville nie myślał w tej chwili o przyprawach korzennych, z których słynęły, lecz o alarmującym stanie zdrowia załóg.

Musieli jak najszybciej zawinąć do portu, ale czy nie wiązało się to z ryzykiem? Ostatnie wiadomości z Europy pochodziły sprzed prawie dwóch lat. Czy między Francją a Holandią trwała wojna, czy też panował pokój? Wiedzieli tylko, że od 1713 roku i traktatów z Utrechtu statki niepływające pod banderą Kompanii Indyjskiej nie miały prawa zawijać do portów na Molukach, aby nie mogły załadować przypraw i nasion roślin przyprawowych.

Bougainville zdecydował się na ryzyko i zawinął do portu Bouro. Rezydent Kompanii, porządny człowiek, po rewizji statków, która wykazała brak przypraw na pokładach, zezwolił w końcu na postój. Na uroczystej kolacji francuski sztab i holenderscy notable wspólnie uczcili obejście obowiązujących regulaminów. Bougainville zanotował dowcipnie: „Jeśli o mnie chodzi, oznajmiam, że kolacja ta była jedną z najcudowniejszych chwil w moim życiu!”.

Załogi odzyskały siły, a jemu udało się zdobyć nieco informacji o goździkach. 6 września 1768 roku załadowano na statki zwierzęta i inne „dobrodziejstwa” - mięso z jelenia, drób, masło, orzechy kokosowe, banany, grejpfruty, cytryny - dostarczone przez rezydenta Bouro w zamian za brzęczące piastry i statki wypłynęły do Batawii (dziś Dżakarta), gdzie

dotarły po dwudziestu dwóch dniach. Dotąd żaden Francuz nie pojawił się w tych okolicach. Bougainville i jego oficerowie zaznaczali na mapach wyspy, rafy i prądy, zazdrośnie trzymane w tajemnicy przez Holendrów. Książę Nassau zanotował: „Każdy mieszczanin, który osiedla się na Monikach, składa przysięgę, że nigdy nie podejmie żadnych działań skierowanych przeciwko Kompanii (Indyjskiej). Niedawno mieszkaniec Batawii został skazany na karę chłosty, wypalono mu piętno i zesłano jako niewolnika na małą wysepkę za to, że sprzedał Anglikowi mapę Moluków”.

Rezydentem w Batawii był niejaki Van den Para. Zgodził się dostarczyć niezbędnej żywności i zająć się chorymi w szpitalu Kompanii. Piętnastodniowy postój przywrócił chorym na szkorbut chęć do życia. Jedynie chorzy na choroby weneryczne, o których mówiono, że cierpią na „krwawienia”, dalej się skarżyli. Zdrowi uznali, że Batawia to przyjemne miejsce, a jej mieszkanki jeszcze przyjemniejsze. Kiedy 10 października wyruszone w dalszą drogę, na pokładach statków odkryto szesnastu nielegalnych pasażerów. Wszyscy byli z pochodzenia Francuzami i porzucili pracę w Kompanii Indyjskiej, by zobaczyć ojczyznę. Jeden z nich był doboszem, dwaj obrabiali drewno, a dwaj inni kamień. Tylko jeden był marynarzem. Przedstawili swoje przypadki Bougainvillebwi, a przy tym szczegółowo opisali lokalną administrację i arkana handlu przyprawami. Dowódca wpisał ich na listę członków załogi.

Mauritius pojawił się na horyzoncie 7 listopada. Wystrzałem z działa o godzinie 8 wieczorem Bougainville poprosił o asystę miejscowego pilota, który zjawiał się o północy. Trzy godziny później wprowadził „La Boudeuse” na mieliznę w zatoce Tombeau. Odsunawszy nieudacznika, Bougainville ściągnął statek z mielizny. „Pilot ten - zanotował - nazywa się M. de la Grange, ostrzeżenie dla czytelnika”. Postój potrwał miesiąc i trzy dni.

Wszystkich chorych przetransportowano do szpitala w Port-Louis. Fachowcy zaś krzęli się, by zatkać przeciek na „L'Étoile” i naprawić uszkodzone podczas burzy bocianie gniazdo na „La Boudeuse”.

Władzą na wyspie dzielili się gubernator Dumas, brygadier armii króla, którego Bougainville znał od dawna, oraz intendent Poivre. Nie nawidzili się wzajemnie, zarzucali jeden drugiemu marnotrawstwo, despotyzm i malwersacje. Każdy starał się załatwić sobie w Paryżu odwołanie wroga. Bougainville usiłował początkowo ich pogodzić, ale wszystkie jego próby szły na marne. Dzielił więc swój czas pomiędzy

dwóch przeciwników, przyjmując najpierw zaproszenie Dumasa do jego posiadłości Réduit, prawdziwego raju na Ziemi, a potem zatrzymując się w posiadłości Poivre'a, która nazywała się Monplaisir.

Auturu, „dziki” Tahitańczyk, uczestniczył we wszystkich przyjęciach i miał przedsmak rozrywek, jakie obiecywała mu francuska stolica. Podbił serca gospodarzy szczerym zachowaniem i naiwnością. Musiano jedynie hamować jego instynkt, który co chwila rzucał go w ramiona płci przeciwnej.

Jakaś wrodzona intuicja pozwalała mu odgadywać pragnienia innych. I tak zauważył, że jeden z zasiedziałyh gości domu intendenta był zakochany w pani Poivre. Urodziwa pani Poivre miała dwadzieścia lat, podczas gdy jej mąż przekroczył pięćdziesiątkę, i nosiła zwiewne suknie z wyraźnym upodobaniem do białych muślinów na tle różowej tafty. Jej adorator był wojskowym inżynierem i w wolnym czasie przyrodnikiem. Nazywał się Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre.

Commerson znalazł w tym młodym człowieku interesującego rozmówcę. Inżynier zaprowadził paryskiego uczonego do tej części parku, gdzie rósł bezimienny krzew, obsypany kwiatkami tworzącymi kule. Powiedział mu, że ta przywieziona niedawno z Chin roślina kwitła na różowo lub na niebiesko w zależności od gleby, na której rosła. Tego dnia towarzyszył im w przechadzce książę Nassau. Opowiadał o swojej pięknej siostrze, której miniaturowy portret nosił przy sobie. Commerson, chcąc sprawić mu przyjemność, dedykował dalekiej księżnej Hortensji te chińskie kwiaty, do dziś znane jako hortensje.

Bougainvilleowi Bernardin de Saint-Pierre opowiedział inną historię, którą uważał za wzruszającą. W 1744 roku francuski okręt „Saint--Géran”, ledwo podniósłszy kotwicę, by popłynąć do Francji, zatonął u wybrzeży wyspy. Dwaj pasażerowie, pan de Peramont i pan de Long-champ-Montendre, mieli na pokładzie narzeczone. Gdy okręt zaczął tonąć, żadna z nich nie zgodziła się zdjąć z siebie kępujących ruchy niewygodnych toalet. Dwaj dżentelmeni na próżno starali się doholować do brzegu śliczne wstydlive panny, zaplątane w dziesiątki metrów ciężkiego, bo nasiąkniętego wodą materiału - cała czwórka utonęła. Ciała pana de Peramont i jego narzeczonej znaleziono na plaży jednej z zatok, gdzie je pochowano. Zatokę nazwano Zatoką Grobów. Dwie pozostałe ofiary zostały pochowane na cmentarzu Pamplemousses nieopodal Monplaisir. Bernardin de Saint-Pierre zaprowadził tam Bougainville'a.

- Kiedyś - wyznał - opowiem tę historię całej Francji!

Dwadzieścia lat później, kiedy w księgarniach ukazała się książka Saint-Pierre'a *Paweł i Wirginia*, Bougainville przypomniał sobie cmentarz Pamplemousses. Lektura powieści, która wydała mu się mdła, poruszyła go jednak, bo od siedmiu lat był małżonkiem panny Marie-Joséphine de Longchamp-Montendre, zwanej Florą, bratanicy nieszczęsnego oficera na „Saint-Géran”.

W 1768 roku nic wszakże nie zapowiadało sławy przyszłego pisarza. Może, gdyby czarująca pani Poivre mogła się jej domyślać, postąpiłaby inaczej. Wystraszona przenikliwością Auturu i groźbą skandalu, ta, której rysy odnajdziemy w portrecie Wirginii, poprosiła w końcu męża, by zamknął drzwi ich domu przed upartym zakochanym wielbicielem.

11 grudnia doprowadzona do porządku „La Boudeuse” podniosła kotwicę, nie czekając na „L'Étoile”. Botanik Commerson i astronom Véron zgodzili się pozostać jakiś czas do dyspozycji Poivre'a. Ani jeden, ani drugi nie mieli już wrócić do Francji.

Bougainvillebwi nie udało się zdobyć sadzonek roślin przyprawowych. Był jednak pierwszym Francuzem, który opłynął wokół kulę ziemską i zebrał bogaty plon informacji geograficznych, żeglarskich, handlowych oraz wojskowych. W ciągu dwóch lat i czterech miesięcy wyprawy stracił tylko - wyczyn bez precedensu - siedmiu ludzi. Fetowano go w Paryżu, Wersalu i Londynie. Przyjął propozycję króla, by pozostać w marynarce w stopniu komandora.

Auturu pławił się w sławie Bougainville'a. Inteligentny i wykazujący wyjątkowe zdolności adaptacyjne, uczył się dobrych manier i stawał się atrakcją oraz ulubieńcem pięknych pań. Był nawet na dworze w Wersalu.

Pewnego dnia jego radość gdzieś znikła. Nie chciał nigdzie wychodzić. Jego pan od razu zrozumiał, co mu dolega - tęsknota za krajem.

- Wrócisz do swoich, obiecuję ci.

Nie istniała żadna regularna linia pływająca na Tahiti, ale Bougainville nie wahał się i wycarterował statek, by jego protegowany mógł wrócić do swojego kraju. Armator sporządził kosztorys: 35 000 li-wrów.

- Zgoda - powiedział Bougainville.

Taką dokładnie sumę był mu winien jeden wierzyciel. Gdy sądził już, że ją odzyska, jego dłużnik splajtował. Bougainville wyliczył wtedy, że ma w gotówce niecały 1000 liwrów. Zwrócił się do ministra marynarki z prośbą, by Auturu mógł wrócić do kraju na koszt państwa. List zakończył tymi słowami: „Jeśliby okoliczności zmuszały pana ministra do odrzucenia tego wydatku, pan de Bougainville ośmieli się błagać, by pobierano tę sumę z trzech tysięcy liwrów jego uposażenia jako komandora”. Jednym słowem, proponował oddać swój ponaddziesięcio-letni żołąd.

W urzędach zawrzało i szczęśliwym trafem nadarzyła się okazja. Powierzono Auturu kapitanowi, który wyruszał w stronę Oceanii dwoma okrętami płynącymi z tajną misją. Pod przykrywką odstawienia Auturu do jego ojczyzny oficer ten miał potajemnie zawinąć do portu na jednej z Wysp Moluckich, opisanych przez Bougainville'a, i przywieźć wreszcie nasiona roślin korzennych.

Niestety biedny Tahitańczyk, który przeżył wszelkie niebezpieczeństwa czyhające na niego na morzu i w Paryżu, w Port-Louis na Mauritiusie zaraził się wietrzną ospą. Choroba rozwinęła się dopiero na pokładzie „Mascarpina”, gdy okręt zmierzał już na Tahiti. Musieli więc zawrócić do Przylądka Dobrej Nadziei, gdzie zarówno „Mascarpin” jak i okręt konwojowy „Maréchal de Castries”, zostały poddane kwarantannie i gdzie „dobry dzikus” zmarł. Pochowany został w wodach oceanu.

W Paryżu Bougainville przygotowywał ekspedycję na biegun północny, której nigdy nie przedsięwziął, wydawał swoją *Podróż dookoła świata*, która odniosła ogromny sukces, rezygnował z płomiennych, ale krótkotrwałych romansów ze sławnymi aktorkami i damami z towarzystwa, by w wieku 52 lat wziąć sobie bardzo młodą i bardzo legalną żonę, która miała mu dać trzech synów. Niewiele małżeństw trwało tak wiernie razem zarówno w trudnych, jak i radosnych chwilach. Podczas rewolucji Bougainville podał się do dymisji w marynarce, w której dośłużył się stopnia kontradmirała, i wycofał się do swojej posiadłości Anneville, gdzie 4 lipca 1794 roku aresztowano go jako podejrzanego. Pobyt w więzieniu w Coutances nie trwał jednak długo, bo upadek Robespierre'a otworzył bramy więzienia.

Dyrektoriat, następnie cesarstwo doceniły jego oczywiste zasługi. Mianowany przez Napoleona prezesem katedry matematyki i fizyki Aka-

demii Nauk miał tylko jedno zmartwienie - musiał zmienić herb, gdyż orzeł stał się wyłącznością cesarza. Bougainville przyjął herb swojej żony. Kiedy zmarł 31 sierpnia 1811 roku „przytomny na umyśle”, jedynym jego bogactwem były zaszczyty, których wcale nie szukał.

4

Niezwycięzony James Cook

Podczas bitwy o Québec Bougainville uczestniczył w szczególnie niebezpiecznej operacji - doholowaniu branderów w sam środek brytyjskiej floty, zakotwiczonej w Zatoce Świętego Wawrzyńca. Komando śmiałków posuwało się powoli pod ostrym ogniem muszkietów, a nawet działa. Ostrzałem z pokładu jednego z brytyjskich okrętów kierował podoficer. Nazywał się James Cook.

Bougainville i James Cook byli obaj wielkimi i wyjątkowymi żeglarzami. Poza tą jedną wspólną i wyjątkową cechą wszystko inne jednak ich różniło. James Cook urodził się w Marton w hrabstwie Yorkshire 27 października 1728 roku. Jego ojciec, wiejski parobek, pracował jak wół przez cały tydzień. Niedziele poświęcał obowiązkom rodzinnym i religijnym. W rezultacie James przyszedł na świat po ósemce rodzeństwa. W wiejskiej szkółce w Staith, gdzie mieszkali jego rodzice, mógł nauczyć się jedynie czytać, pisać i liczyć. Gdy miał trzynaście lat, ojciec umieścił go jako subiekta u kramarza. Praca ta mierzyla Jamesa. Jedynym urokiem, jaki dostrzegał w Staith, była bliskość Newcastle. Rozkoszował się widokiem ponurych czarnych statków towarowych, na które bez przerwy ładowano węgiel kamienny, bo wyobrażał sobie, jak potem płyną, przecinając fale Morza Irlandzkiego. Któregoś wieczora James nie wrócił do domu - zamustrował się jako chłopiec okrętowy na jednym z tych swoich ukochanych statków węglowych.

Od tej chwili James zaczyna okazywać swą nieprzejednaną wolę - odkłada praktycznie cały swój nędzny żołąd.

- Po co? - pytają go kumple marynarze, którzy myślą wyłącznie o upiciu się.

Kiedy dowiadują się, że na książki, najpierw kpią, a potem wpadają w złość - ten pilny asceta jest dla nich jednym wielkim chodzącym wy-

rzutem. W obronie swej wolności Cook będzie musiał często uciekać się do użycia pięści.

Rozstawszy się ze statkami węglowymi, Cook zaciągnął się jako marynarz do Królewskiej Marynarki Wojennej. Tę ciężką służbę pełnił wzorowo, a równocześnie studiował. I tak przez prawie piętnaście lat. Rzadko, nawet podczas przepustek, opuszczał pokład. Jedynymi jego rozrywkami było zwiedzanie innych okrętów lub arsenałów. W wieku 32 lat otrzymał pierwszą nagrodę w postaci galonów szypra. W każdym angielskim miasteczku szyper Royal Navy był kimś.

Walcząc w Kanadzie, James Cook nie ograniczał się do strzelania. Któregoś dnia przedstawił swoim zwierzchnikom sporządzoną przez siebie mapę estuarium Rzeki Świętego Wawrzyńca. Nawet wśród oficerów nie było zbyt wielu dobrych kartografów. Cooka przeniesiono na okręt hydrograficzny, który miał nanieść na mapy zarys wybrzeży Labradoru. Nieco później komandor, szef służby kartograficznej brytyjskiej admiralicji, oglądając bardzo szczegółowy plan wyspy Nowa Fundlandia, zapytał, kto go sporządził.

- Szyper, sir. Nazywa się James Cook.
- Wydaje mi się, że znam to nazwisko...

Rzeczywiście, nazwisko Cooka pojawiło się pod artykułem o zamienieniu Słońca w pewnym przeglądzie naukowym o dużej renomie. Ciężka zhierarchizowana i skrupulatna machina marynarki zwróciła się w pewnym kierunku. Kilka miesięcy później nazwisko Jamesa Cooka znikło z wykazu szyprów i pojawiło się w roczniku oficerów marynarki wojennej, uważanym za najbardziej zaszczytny na świecie. Od tej pory wszyscy od dołu do góry hierarchii, a nawet ministrowie i królowie, będą tytułować syna wiejskiego parobka sir. Nie szkodzi, że dopiero w wieku 40 lat. Żelazna wola zwyciężyła.

Planeta Wenus, znajdująca się bliżej Słońca niż my, przechodzi na tle jego świecącej tarczy w bardzo odległych interwałach i ze skomplikowaną okresowością, gdyż płaszczyzna jej orbity jest nachylona w stosunku do orbity Ziemi. Można było obserwować ją w 1761, 1769, 1872 i 1882 roku. Nie pojawiła się w XX wieku, ale można ją było zobaczyć w 2004 roku, a można będzie w 2012, 2117 i 2125 roku. W XVIII wieku przejście Wenus na tle tarczy słonecznej było międzynarodowym wydarzeniem astronomicznym, bo obserwowanie go pozwalało wówczas obliczyć dosyć dokładnie odległość Ziemia-Słońce. Zjawisko było lepiej lub

gorzej widoczne w zależności od miejsca obserwacji. Dlatego w 1767 roku Towarzystwo Królewskie w Londynie otrzymało kredyty na wysłanie misji astronomicznej na półkulę południową.

Organizatorzy nakreślili rodzaj roboczego portretu dowódcy, który ich zdaniem z powodzeniem mógłby poprowadzić wyprawę: „Dobry żołnierz, doskonały marynarz, będący równocześnie naukowcem, mający autorytet, energiczny”. Wszystkie te cechy musiały być doskonałe. Wysoki funkcjonariusz Admiralicji wymienił nazwisko Jamesa Cooka. Komisja organizacyjna poprosiła o jego akta i po zapoznaniu się z nimi wydała pozytywny werdykt.

- Musimy jednak zobaczyć tego oficera - oznajmił przewodniczący.

Skromne pochodzenie oficera marynarki wojennej trochę niepokoiło organizatorów. James Cook stawiał się przed komisją. W ciągu kilku minut egzaminatorzy przekonali się, że syn wiejskiego parobka, dawny chłopiec pokładowy na statku węglowym, ma maniery dżentelmena - dżentelmena może nieco sztywnego, ale to się raczej podobało.

W sierpniu 1768 roku James Cook, awansowany na porucznika marynarki, wypłynął z Plymouth na pokładzie korwety „Endeavour” (nazwę tę można przetłumaczyć jako „wysilek” lub „próba”), o wyporności 400 ton. Osiem miesięcy później, opłynąwszy przylądek Horn, wyprawa wylądowała na wyspie, którą angielski kapitan Wallis dwa lata wcześniej nazwał Wyspą Jerzego III, a którą rok wcześniej Bougainville przemianował na Nową Cyterę.

Krajowcy z Tahiti, w dalszym ciągu równie nastawieni pokojowo i równie liberalni w sprawach miłosnych, mieli, jak pamiętamy, zupełnie inne pojęcie własności. Marynarze i oficerowie nieustannie skarżyli się Cookowi, że giną im przeróżne przedmioty. Banks, pokładowy przyrodnik, zastanawiał się, gdzie zapodział swój wyjściowy strój i bieliznę. Jako że z tubylców jedynie królowa Oberea gościła w jego kabinie, Cook postanowił zrobić u niej przeszukanie. Znaleziono i odzyskano ubranie oraz bieliznę. Banks, dżentelmen w każdym calu, ofiarował w zamian królowej-żłodziejce lalkę. Stosunki poprawiły się i ustalono, że każdy tubylec pragnący mieć jakiś określony przedmiot, będzie mógł go ewentualnie otrzymać w zamian za określony towar miejscowy.

Astronomowie obserwowali Wenus, gdy przechodziła na tle tarczy Słońca. Malarz Parkinson z talentem i ogromną dokładnością malował

żyjące na wyspie rośliny i zwierzęta. Przyrodnik Banks nadawał pochodzące z greki lub łaciny nazwy i klasyfikował rośliny o niezwykłych właściwościach. I tak roślinie, której sok upijał mieszkańców wyspy, nadał nazwę *Piperinebriana*, liściom i korzeniom, które miały żywić duszę zmarłych - *Melostona*, a tutejszemu panaceum, które leczyło wszelkie rany - *Stachys*.

Marynarze oddawali się tym samym rozrywkom erotycznym, które zachwyciły zarówno ludzi Wallisa, jak i Bougainville'a. Cook postanowił zaakceptować taki stan rzeczy pod warunkiem, że nie ucierpi na tym dyscyplina. Bicz z dziewięcioma rzemykami, tak długo używany przez dowódców brytyjskiej marynarki, wymierzał kary za wszystkie uchybienia wobec precyzyjnego regulaminu, który sporządził sam Cook i który regulował stosunki między cudzoziemcami a mieszkańcami wyspy.

Gdy astronomowie zakończyli swoje obserwacje, Cook powierzył im nową misję:

- Muszę zbadać Pacyfik bardziej na południe. Problem istnienia kontynentu południowego pozostaje ciągle niezbadany.

Jesienią 1769 roku „Endeavour” dopłynął do Nowej Zelandii. Dawni żeglarze twierdzili, że ziemia ta jest wysuniętym przylądkiem kontynentu południowego. Opłynąwszy ją, Cook stwierdził, że jest inaczej. Cieśnina między dwoma wyspami nowozelandzkimi nazywa się dzisiaj Cieśniną Cooka.

Na początku 1770 roku „Endeavour” uderzył w rafę koralową u wschodniego wybrzeża Nowej Holandii, jak wtedy nazywano Australię. Z braku odpowiednich środków naprawa trwała wiele miesięcy. Tubylcy nie okazywali wrogości, ale byli odrażający. Ich kobiety, pomalowane w białe i czerwone pasy, nie budziły entuzjazmu marynarzy. Intrygowały ich natomiast zwierzęta, jakich nigdy dotąd nie widzieli - skaczące na ogromnych tylnych łapach i mające kieszeń na brzuchu. Transkrypcja ich nazwy, używanej przez tubylców, pozwoliła nazwać je kangurami. W końcu udało im się złapać jedno zwierzę.

- Musimy zabrać je do Anglii!

Cook nie mógł nie zauważyć, że coraz częściej mówiono o powrocie, i to nie tylko wśród marynarzy - minęło ponad dwa lata od wypłynięcia z Plymouth. Zebrano bogate żniwo naukowe, a kadłub „Endeavoura” został naprawiony.

- W porządku - zgodził się James Cook - ruszamy w drogę po wrotną, dłużej już nie zwlekając.

„Endeavour” popłynął na północny zachód. Minął Cieśninę Torresa między Australią a Nową Gwineą i przybił do południowego wybrzeża tej wyspy, gdzie tubylcy zgotowali im zdecydowanie wrogie przyjęcie. Następnie udał się do Batawii, przepłynął Ocean Indyjski, opłynął Przyłudek Dobrej Nadziei i po ostatnim postoju na Wyspie Świętej Heleny zakotwiczył 17 czerwca 1771 roku na redzie w Dover.

Ówczesne gazety i dokumenty nie wspominają prawie wcale o jedynym cieniu, jaki kładł się na osiągnięciach tej wyprawy - z 80 ludzi, którzy wypłynęli na pokładzie „Endeavoura”, wróciło 50. Głównym winowajcą tej wysokiej śmiertelności był szkorbut. James Cook otrzymał gratulacje Towarzystwa Królewskiego i został mianowany kapitanem fregaty. Pierwszy lord Admiralicji wezwał go 21 czerwca 1771 roku.

- Czy zgodzi się pan wypłynąć znowu na czele nowej ekspedycji?

Jednym z rezultatów podróży Cooka było obalenie w pewnym sensie teorii istnienia sławetnego kontynentu południowego, nigdy dotąd nienapotkanego. Ale dla niektórych uczonych dowody nie były wystarczające - trzeba szukać dalej, bardziej na południe. A poza tym i przede wszystkim nowo mianowany kapitan miał „z badać, jakie są możliwości rynkowe dla rozwoju handlu brytyjskiego w badanych regionach”.

Cook wrócił przed zaledwie dziesięcioma dniami z podróży, która trwała 43 miesiące, i dopiero co się ożenił. Wysłuchał uważnie wysokiego funkcjonariusza i bez wahania odpowiedział:

- Zgadzam się, milordzie.

Przygotowania do tej drugiej wyprawy miały potrwać rok. Cook miał popłynąć fregatami „Resolution” i „Adventure”. 13 lipca 1772 roku oba okręty, stojące na redzie w Plymouth, podniosły właśnie kotwice i postawiły żagle, kiedy nagle podpłynęła do nich łódź.

- Co się stało? - zapytał Cook.

- Sir - zawołał kapitan łodzi - dziecko, którego spodziewała się pani Cook, to chłopiec!

Ludzie, którzy wyruszyli w tę nową podróż, wiedzieli, na co się narażają. Opowieści marynarzy z „Endeavoura” nie pomijały przesadnej surowości Cooka. Nie chodziło w nich o to, by krytykować. Po prostu

relacjonowały rzeczywistość. Cook bowiem trzymał się ściśle regulaminu obowiązującego w całej brytyjskiej marynarce.

Co cztery godziny sternik oznajmiał uderzeniami dzwonu zmianę wachty i schodzący z niej oficer meldował się u dowódcy.

- Wszystko w porządku, sir.

Jeśli podczas wachty pojawił się problem dyscypliny, Cook podejmował decyzję, zawsze zgodną z regulaminem. Dwanaście razy dyscypliną z dziewięcioma rzemykami było karą za drobne wykroczenia: kradzieże, nierozważne słowa, złe wykonanie jakiegoś zadania. Od prób dezercji miała odstraszać kara co najmniej dwóch tygodni w kajdanach w ciemnicy.

Cook, surowy wobec swoich ludzi, był też surowy i bezlitosny wobec siebie, ale nawet ci, którzy przytaczali przykłady jego surowości, uważali je za całkiem normalne. Uznawali też za całkiem zwyczajne jego surowe zachowanie wobec tubylców. Zarówno oni, jak i sam Cook, nie wyobrażali sobie nawet, żeby krajowiec (a właściwie ktokolwiek, kto nie jest Anglikiem) mógł wyrządzić choćby minimalną szkodę brytyjskim interesom.

Aby mieć pojęcie o tym, jak Cook pojmował swoje prawa i obowiązki dowódcy wyprawy, najprostsze i najbardziej interesujące będzie przytoczenie tekstu opisującego „incydent”, który wydarzył się podczas tej wyprawy na wodach Nowej Zelandii:

„Po tym, jak złe doświadczenie upewniło nas, że nic nie wskóramy z Indianami, których widzieliśmy w tym miejscu, postanowiłem popłynąć wzdłuż brzegu w głąb zatoki w poszukiwaniu słodkiej wody i z nadzieją złapania kilku mieszkańców, których przyjaźń zdobylibyśmy dzięki prezentom oraz dobremu traktowaniu i poprzez nich nawiązaliibyśmy przyjazne stosunki z ich pobratymcami.

Dojrzałem pirogi płynące od strony morza. Jedna z nich miała żagiel, druga wiosła. Uznałem, że to doskonała okazja, by zostać panem tych kilku Indian bez wyrządzania im przy tym krzywdy. Indianie jednak wkrótce nas zobaczyli i zaczęli z całych sił wiosłować w stronę najbliższego wybrzeża - i w ten sposób nam się wymknęli. Piroga z żaglem podpłynęła aż do nas, nie orientując się, kim jesteśmy, ale gdy tylko zostaliśmy rozpoznani, Indianie zwinęli żagiel i złapali za wiosła. Ponieważ jednak byli w zasięgu głosu, Tupią* zawołał, by podpłynęli, i obiecał im,

* Tubylec przywieziony z poprzedniej wyprawy.

że nie zrobimy im nic złego. Bardziej jednak ufali swoim wiosłom niż naszym obietnicom i oddalali się tak szybko, jak tylko mogli.

Rozkazałem wystrzelić nad ich głowami. Na odgłos strzału przestali wiosłować. Było ich siedmiu i wszyscy zaczęli się rozbierać. Nie wątpiliśmy, że zamierzali rzucić się do morza, ale stało się całkiem inaczej. W jednej chwili podjęli decyzję, żeby nie uciekać, ale walczyć, i kiedy nasz okręt zbliżył się, rozpoczęli atak wiosłami, kamieniami i innym orężem, jaki mieli na pirodze i którym posługiwali się z takim zapałem, że byliśmy zmuszeni otworzyć do nich ogień, by się bronić!

Niestety było czterech zabitych. Inni, młodzi chłopcy, z których najstarszy miał około dziewiętnastu lat, a najmłodszy około jedenastu, natychmiast skoczyli do morza. Najstarszy płynął z ogromnym zapałem i odwagą, z całych sił opierając się wszelkim naszym próbom pojmania go. W końcu jednak musiał poddać się naszej przewadze, zaś pozostali łatwiej dali się pojmać.

Nie mogę ukrywać, że wszystkie dusze ludzkie i wrażliwe potępiają mnie za to, że kazałem strzelać do tych nieszczęsnych Indian, sam bowiem musiałbym się potępić za taki gwałt, gdybym patrzył na to z zimną krwią. Z pewnością nie zasłużyli na śmierć za to, że nie chcieli wejść na mój pokład. Ale natura mej misji zmuszała mnie do poznania ich kraju, a mogłem to zrobić albo wkraczając doń siłą, albo zdobywając zaufanie i życzliwość jego mieszkańców. To prawda, że w walce, której się nie spodziewałem, nasze zwycięstwo mogłoby być równie pełne bez odbierania życia czterem z tych Indian. Trzeba jednak pamiętać, że w podobnej sytuacji, kiedy pada rozkaz strzelania, nie ma się już możliwości cofnięcia go czy też ograniczenia jego skutków".

Czy skrupuły wyrażone w tym wyznaniu są szczerze, czy też przeznaczone tylko dla publiki? Czytelnik sam musi zdecydować. W każdym razie marynarze z „Resolution” i „Adventure”, nawet ci, którzy sami ucierpieli z powodu surowości dowódcy, przyznali, że w efekcie jego srogość i ostre wymagania były jedną z przyczyn sukcesu wyprawy. Kiedy w trzy lata i osiemnaście dni później ujrzeli zielone wybrzeże Plymouth, stracili tylko czterech ludzi, w tym jednego z powodu choroby. Ekspedycja jeszcze raz opłynęła przylądek Horn i Przylądek Dobrej Nadziei, przemierzyła 110 000 kilometrów z czterema misjami rozpoznawczymi poza 60° szerokości geograficznej południowej i odkryła nowe wyspy.

Niektóre obrazy, jakie marynarze zachowali na zawsze w pamięci, były wspaniałe. Któregoś dnia pod koniec grudnia 1772 roku na 57° szerokości południowej marynarz pełniący wachtę krzyknął:

- Łód prosto przed nami!

Biała i dosyć wysoka ściana, przed którą pływała eskadra gór lodowych, zdawała się zajmować cały horyzont. Mgła skrywająca te widmowe zamki obronne nagle się podniosła i słońce rozświetliło lód. Białoniebieskawa cytadela z wyżłobionymi ogromnymi szczelinami lśniła jak kryształ. Piękno widoku nie odbierało mu jednak grozy. Usłyszeli huk, jakby armatni wystrzał, który długo niesło w powietrzu, najpierw jeden, potem drugi i jeszcze jeden. Góry lodowe zderzały się ze sobą, wzajemnie się rozbijały.

Przyrodnik zanotował: „Był to widok zatonięcia rozbitego świata!”. Marynarze, początkowo oniemiała z przerażenia, zaczęli kłać, wyzywać lód, by pomścić swój lęk. Cook musiał użyć całego swojego autorytetu, by zmusić ich do zbadania tej nieludzkiej ziemi, pływając całymi tygodniami wzdłuż unoszącej się ławicy lodowej.

Nie dojrzeli żadnego lądu stałego i wrócili ku tropikalnym wyspom, ku kobietom-kwiatom z Tahiti. W tym czasie kapitan Furneaux, który dowodził „Adventure”, krążył przy wybrzeżach Nowej Zelandii, czekając na Cooka i jego „Resolution”. Furneaux, zakotwiczony w zatoce o spokojnych wodach, wysłał szalupę z czterema marynarzami po prowiant. Gdy nie wracali, wypłynęła na ich poszukiwanie druga szalupa z uzbrojonymi marynarzami. Na lądzie zobaczyli tylko dzikich przy ognisku. Oblizywali palce i jedli kawałki mięsa upieczonego na rożnie. Słyszac strzały, rozpierzchli się. Resztki z tej koszarnej uczy zostały zebrane i pochowane. Ci czterej nieszczęśni marynarze mieli być jedynymi ofiarami, które zginęły tragicznie podczas tej podróży dookoła świata. Towarzystwo Królewskie i Admiralicja pozytywnie oceniły bilans wyprawy. James Cook odkrył Wyspy Przyjacielskie, czyli archipelag Tonga, Nową Kaledonię, a także sporządził dokładne mapy i wyznaczył częściowo granice południowej ławicy lodowej. A jego raport o rynkach, które pewnego dnia mogą otworzyć się dla brytyjskiego handlu, uznano na najwyższym szczeblu za interesujący.

Pani Cook przywitała męża, trzymając za rękę trzyletniego chłopczyka. Syna wiejskiego parobka awansowano na komandora i wybrano -najwyższy zaszczyt - na członka Towarzystwa Królewskiego. Mianowano

go również, na wypadek gdyby uznał, że ma niewystarczający żołd, administratorem szpitala w Greenwich.

Nathaniel Dance, modny portrecista, namalował go w mundurze komandora, z miną pełną powagi, srogo patrzącego spod peruki z włosami związanymi na karku, z dużym nosem i wyrażającym zdecydowanie podbródkiem. Cook miał wówczas 47 lat.

Porzucono teraz myśl o poszukiwaniu wielkiego kontynentu południowego i pojawił się nowy problem geograficzny: czy istnieje „Wielkie Przejście” na północy kontynentu północnoamerykańskiego? Innymi słowy, czy można przepłynąć tamtędy z Pacyfiku na Atlantyk? Zapadła decyzja o nowej wyprawie i Cook natychmiast zgłosił się na jej dowódcę.

- Byłbym szczęśliwy, gdybym mógł wyruszyć na pokładzie „Resolution”. Bardzo lubię ten stary i solidny okręt.

- I wyruszysz na nim, a ponadto dostaniesz jeszcze nowy.

Chodziło o „Discovery”, okręt, którego dowództwo objął Clerke, wierny towarzysz Cooka w poprzednich podróżach. Trasa trzeciej wyprawy była równie porywająca jak dwóch pierwszych, a rysując ją palcem na mapie, lepiej zrozumiemy, że kula ziemską powinna nazywać się kulą morską: Przylądek Dobrej Nadziei, Wyspy Kerguelena, Nowa Zelandia, Wyspy Cooka, Tahiti, Wyspy Towarzystwa, Hawaje, następnie droga po-ludnie-północ w kierunku Górnej Kalifornii, przepłynięcie Cieśniną Beringa aż do 70° szerokości geograficznej północnej, rekonesans wybrzeża Alaski i powrót na południe ku Hawajom. Musimy jednak przytoczyć kilka faktów.

„Resolution” i „Discovery” zawięły na Tahiti w lipcu 1777 roku. Wyspa wydawała się tak samo szczęśliwa jak przed pięcioma laty, a krajowcy powitali ich tym bardziej serdecznie, że Cook nie zapomniał o prezentach. Król Otou zaprosił sztab ekspedycji na zwiedzanie wyspy, ale nie ostrzegł gości, że jedną z atrakcji tej wycieczki będzie złożenie w ofierze człowieka. Anglicy oniemieli przejęci grozą, ale ponieważ chodziło o ceremonię religijną i chcąc uniknąć jakichkolwiek komplikacji, Cook postanowił nie interweniować.

Marynarze, którzy nie uczestniczyli w ceremonii złożenia ofiary i odnowili całkiem zadowolające stosunki z Tahitankami, bez entuzjazmu przyjęli rozkaz podniesienia kotwicy. Na następnym postoju na Wyspach Towarzystwa znaleźli miejscowe kobiety równie przyjemne i wielu z nich zdezerterowało.

- Nie mogę tolerować czegoś podobnego - oznajmił Cook.

Natychmiast wziął jako zakładników wszystkich członków rodziny miejscowego władcy i zażądał, aby wydano mu zbiegów. Historycy wyrzucali Cookowi „przykładową karę”, jaką wymierzył marynarzom. Była to kara chłosty i potem zakucie w kajdany w ładowni. Dowódca wyprawy nie mógł jednak pozwolić sobie na to, by załoga stopniała, zwłaszcza że byli daleko od „handlarzy ludźmi” z Kalifornii czy Chin.

Na linii zwrotnika Raka i na 160° szerokości geograficznej zachodniej zobaczyli następne wyspy, których nie było na żadnej mapie. Cook nazwał je Sandwich na cześć pierwszego lorda Admiralicji, inicjatora ekspedycji. Oba żaglowce wpływały ostrożnie do malowniczej zatoki, gdy setki tubylców wskoczyły do pirogów z pływakami i wiosłując pagajami, ruszyły im na spotkanie. Anglicy nie dostrzegli broni na łodziach, ale widzieli, że wszyscy wiosłujący mieli na głowach coś w rodzaju sztywnych kominiarek z kępką piór na czubku i otworami na oczy. Nadzy, tylko z tą maską na głowie, wyglądali niepokojąco. Wystarczyło jednak kilka zaledwie minut, by Anglicy zrozumieli, że mieszkańcy wyspy po prostu w ten sposób okazują swoją radość. Baraszkuje wokół brytyjskich okrętów jak ławice ryb, darli się wniebogłosem i wznosili okrzyki, jak Anglicy się domyślali, powitania. Sam James Cook musiał przyznać, że nigdy w życiu nie spotkał tak ufnych wyspiarzy.

Marynarze zeszli na ląd, zaprzyjaźnili się z miejscowymi i dowiedzieli, że wyspy nazywają się Hawajami. Mały stary człowieczek o ciele pokrytym czymś w rodzaju białego świerzbu, który był, jak rozumiano, kapłanem, koniecznie chciał, aby zaprowadzono go do dowódcy. Cook przyjął go w swojej kajucie. Krajowiec zarzucił mu na ramiona kawałek czerwonej tkaniny, wręczył mlecznego prosiaka, po czym stanął przed nim bez ruchu. W końcu udało się dowiedzieć, że czerwona tkanina oraz mleczny prosiak były atrybutami bogów i że miejscowa legenda zapowiadała nadejście od strony morza białego boga.

Nie wydaje się, by Cook skojarzył to z tradycją meksykańską, opisaną przez towarzyszy Cortesa, według której biały bóg miał przybyć ze wschodu na pokładzie ogromnej pirogi. I znowu, chcąc uniknąć jakichkolwiek komplikacji, poddał się rytuałom, które wynosiły go do boskiej pozycji, i zgodził się na wymianę imion z królem Terriobu. Zanotował, że mieszkańcy Hawajów bardziej przykładają się do pracy i są lepszymi rolnikami niż Tahitańczycy. Fakt, że mówili podobnym językiem, do-

wodził, że byli też doskonałymi żeglarzami - 2300 mil morskich, czyli 4250 kilometrów, dzieliło hawajski archipelag od Tahiti, a odległość tę pigri musiły pokonywać wiele razy.

Ekspedycja opuściła Hawaje 17 lutego 1778 roku i popłynęła w kierunku swojego najważniejszego celu geograficznego - „Wielkiego Przejścia”. Tę idealną drogę, nazwaną przez żeglarzy, którzy jej poszukiwali od strony Atlantyku, Przejściem Północno-Zachodnim, Cook chciał odkryć od strony Pacyfiku.

Przeplłynął Cieśninę Beringa i dotarł do 70° szerokości geograficznej północnej. Kapitan i jego ludzie byli pierwszymi marynarzami w świecie, którzy przepłynęli oba koła podbiegunowe - ich wyczynu bardzo długo nikt nie powtórzył. Ale okręty natknęły się teraz na tę samą przeszkodę, która na południowym Pacyfiku zagroziła drogę fregacie „Resolution” podczas poprzedniej wyprawy. Linie horyzontu wytyczała pływająca ławica lodowa, postrzępiona, z przerażającą eskadrą gór lodowych wzdłuż jej brzegu. Marynarze nie mogli znieść tego widoku:

- I co? Znowu mamy spędzić całe tygodnie i miesiące w tym lodowym piekle?

Nie było jednak widać ani śladu buntu - zbyt bano się dowódcy. Ale pomruki i przekleństwa się pojawiały. James Cook nigdy nie ugiął się pod niczyją presją, był wszakże zbyt doświadczonym żeglarzem, żeby nie zdawać sobie sprawy, iż była już za późna pora roku i z próbą należy poczekać. Dał rozkaz zmiany kursu i „Resolution” oraz „Discovery” skierowały się na Hawaje, gdzie przybyły 26 listopada 1778 roku.

Tubylcy zgotowali im tak samo serdeczne przyjęcie jak za pierwszym razem. Zorganizowali nawet publiczne uroczystości, żeby uczcić Cooka jak boga. Potem, po kilku tygodniach, sytuacja się zmieniła. Pod koniec stycznia 1779 roku król Terriobu dał do zrozumienia dowódcy-bogowi przybyłemu zza mór, że ludność Hawajów życzy sobie teraz odjazdu wyprawy.

- Biali za dużo jedzą.

Ten dziecinny argument musiał być pretekstem. Mentalność ludzi pierwotnych nie jest prosta i może król obawiał się, że jego prestiż ucierpi na długiej obecności białego boga. A może na dworze zawiązała się opozycja. Cook gorąco pragnął zająć się znów odkrywaniem „Wielkiego Przejścia”. Gdy tylko wyraził swoje pragnienie, stosunki natychmiast

stały się serdeczne, wymieniono nawet prezenty. Oba okręty podniosły kotwicę 4 lutego 1779 roku.

Prawie cały obszar Pacyfiku regularnie nawiedzają tajfuny. Za naszych czasów radio, telewizja i Internet sygnalizują żeglarzom, że się tworzą, podają ich prawdopodobne trajektorium, dokładnie je określają i zazwyczaj nadają im damskie imię. W XVIII wieku nic takiego nie było i anonimowy tajfun zniemacka uderzył w oba okręty ekspedycji Cooka, zrywając wszystkie żagle. Złamał fokmaszt na „Resolution”. Kapitan wydał jedyny możliwy rozsądny rozkaz: wrócić na Hawaje, skąd wypłynęli.

Bezludna plaża, ani śladu pirogi, ani jednego rybaka, ani żywej duszy. Jakby tajfun unicestwił mieszkańców wyspy. Marynarze załadowali szalupy, znieśli na ląd wszystko, z czego mogli urządzić warsztat. W dali pokazali się tubylcy, by po chwili uciec, jakby zdjęci bojaźnią bożą. I rzeczywiście tak było.

Zaraz po wypłynięciu brytyjskich okrętów król Terriobu ogłosił ziemię, po której stapał biały bóg przed odpłynięciem, świętą i nietykalną. Nikt pod groźbą kary śmierci nie mógł chodzić po tej plaży. Królewską decyzję, na pozór podyktowaną szacunkiem należnym bogu, przyjęto ze zrozumieniem. W rzeczywistości Terriobu chciał w ten sposób zabezpieczyć się przed ewentualnym powrotem rywala.

Obserwując Anglików, którzy chodzili po świętej plaży, nie narażając się na boską zemstę i nie padając trupem, tubylcy też odważyli się na niej pojawić. Zapanowały znowu serdeczne na pozór stosunki, które jednak w ciągu kilku dni zdecydowanie się popsuły. Z warsztatu zbudowanego na lądzie zaczęły znikać narzędzia. Marynarzy idących po słodką wodę zaczepiano, a nawet obrzucano kamieniami. James Cook wahał się z wymierzaniem kary, ale w nocy z 13 na 14 lutego 1779 roku skradziono łódź należącą do „Discovery”. Cook natychmiast udał się do króla. Towarzystwo mu dwóch poruczników i ośmiu uzbrojonych marynarzy.

- Nasza łódź ma nam być zwrócona. Teraz uda się pan z nami na pokład mojego okrętu i do tego czasu tam pozostanie.

Po długich dyskusjach Terriobu zgodził się zostać zakładnikiem. Ale kiedy miał wypełnić umowę, przerażeni dygnitarze - a może współnicy - padli mu do nóg, błagając, by ich nie opuszczał, by nie narażał się na nieznanie niebezpieczeństwa, które czyhały na niego na pokładzie groźnego żaglowca.

Znów doszło do długiej dyskusji. W duchu pojednania Cook zgodził się nie brać królewskiego zakładnika, a król dał mu słowo, że przeprowadzi śledztwo i złodziejże zostaną wykryci, a łódź zwrócona.

Idąc ku szalupie, Cook zauważył, że przybyły tam grupy tubylców. Na plaży piroga pełna uzbrojonych ludzi, zamaskowanych i podenerwowanych, zamierzała wypłynąć w morze. Gdy Cook chciał wsiąść do szalupy, rozległ się strzał. Bez rozkazu. To jeden z uzbrojonych marynarzy próbował przestraszyć tubylców w pirodze. Czy źle wycelował? Jeden z mężczyzn padł nieżywy. Po krzykach i zawodzeniach tubylców Cook zrozumiał, że ofiarą padł jeden z wodzów. Burza wisiała w powietrzu.

Cook uniósł nogę, by wsiąść do szalupy. W tym momencie w plecy trafił go kamień. Żeglarz odwrócił się wściekły. Napastnik, odziany w bojową plecionkę - dziecinna osłona przed bronią palną - miał jeszcze wyciągniętą rękę. Cook szybko odpowiedział, pakując w przeciwnika całą serię śrutu, bardziej by go przestraszyć niż zranić. Wszystko zamarło. Trafiony człowiek nie upadł, bo nie było powodu. Pozostali stracili wiarę w moc boga i rzucili się na niego.

Tym razem kapitan wystrzelił kulę. Jeden z Hawajczyków padł. Było jednak za późno. Rozwścieczeni tubylcy nawet tego nie zauważyli. Następny kamień, większy od pierwszego, trafił Cooka w głowę. Stracił równowagę i broń. Nie mógł się podnieść i długie noże już przeszywały mu ciało. Jego towarzysze, przerażeni, zamiast go bronić, uciekli szalupą.

Powtórzyła się tragedia z Mactam, gdzie śmierć poniósł Magellan.

Ciało Jamesa Cooka, pokrojone na kawałki, zostało pożarte zaraz po zbrodni. Nie wszyscy tubylcy z Hawajów byli ludożercami, ale niektórzy czasami przy sprzyjającej okazji stawali się nimi. Clerkebwi, który został dowódcą wyprawy, udało się wynegocjować z Terriobu, żeby księża mogli zabrać na pokład szczątki, jakie wyrwali i uchronili przed koszmarną ucztą - głowę i kości.

Okrety nie mogły od razu podnieść kotwicy. Brytyjczycy musieli najpierw posłać na ląd ludzi po słodką wodę. A tubylcy nie tylko okazywali wrogość, ale byli arogancy. Jeden z nich podpłynął na pirodze, by pokazać się w czapce Cooka. Tego było za wiele. Clerke posłał na ląd dobrze uzbrojone komando. Podpalono wiele wsi, rozstrzelano wielu tubylców i represje te odniosły skutek. Tubylcy oddali ubranie i pozostałe szczątki Cooka.

Wszystko, co zostało z wielkiego kapitana, złożono do trumny, okręty podniosły kotwicę i 21 lutego 1779 roku na pełnym morzu zanurzono trumnę w wodzie, zgodnie z ceremoniałem przysługującym oficerom głównodowodzącym flotą na dalekich morzach. Kiedy oddawano morzu ciało tego, który zawsze chciał wszystko dla niego porzucić, pod błękitnym niebem nad zwrotnikiem Raka rozległo się osiem potężnych salw armatnich. Śmierć Cooka pograżyła w żalobie całą Anglię, a Europę i Amerykę głęboko poruszyła.

5

„Czy mamy wieści od La Pérouse'a?”

Jean François de Galaup de La Pérouse, mieszkaniec Albi, pochodzący z rodziny wysokich urzędników i posiadaczy ziemskich, zaciągnął się w wieku piętnastu lat do kadetów. Jako osiemnastolatek dostał się do niewoli brytyjskiej podczas pierwszej bitwy pod Quiberon w 1759 roku. Wymieniony niedługo potem, został w 1764 roku oficerem marynarki wojennej, a trzy lata później powierzono mu dowództwo okrętu wojennego „Adour”. Od 1773 do 1777 roku pływa w Indiach, skąd wraca w stopniu kapitana marynarki. Jako komandor porucznik na „Amazone” porywa brytyjskie okręty, korwetę i okręt korsarski. W 1780 roku, już w stopniu komandora, dołącza do swoich trofeów dwie angielskie fregaty. Wspaniała, błyskotliwa kariera przynosi mu uznanie admirałów, a nawet ministra, ale nie zwróciła jeszcze na niego uwagi najwyższej władzy. Uznanie króla ten waleczny marynarz zdobędzie ludzkim odruchem.

W 1782 roku ministrem marynarki wojennej był markiz de Castries, który nie mógł pogodzić się z utratą Kanady. Francja ciągle wojowała z Wielką Brytanią. Castries chciał zniszczyć kilka wrogich okrętów w Zatoce Hudsona.

- Wyślijcie tam pana de La Pérouse'a.

Zainteresowany opuścił Francję z trzema okrętami i doskonale wypełnił misję. Fort Prince of Wales skapitulował pierwszy, nim został podpalony i zrównany z ziemią. Fort York spotkał ten sam los.

Ludwik XVI, poinformowany o przebiegu wydarzeń, nie pochwalił inicjatywy ministra. Jakie korzyści dawała cała ta operacja? Żadnych.

Natomiast mogła spowodować krwawe represje. Król wezwał markiza de Castries:

- Panie de Castries - powiedział mu wprost - to haniebnym sposobem prowadzenia wojny. Zupełnie mi się nie podoba!

I Ludwik XVI kazał sobie szczegółowo przedstawić fakty. Dowiedział się, że pan de La Pérouse, wykazawszy się niezwykłą osobistą odwagą, okazał się bardzo ludzki. Dobrze traktował brytyjskich jeńców, po czym zwrócił im wolność, zaopatrując w żywność i broń, żeby mogli wycofać się bez obawy przed atakami Indian. W tajnych dokumentach Hearnea, gubernatora drugiego fortu, La Pérouse odkrył trasę wzdłuż północnego wybrzeża Ameryki. Znalazł tam mapy, plany i niepublikowane nigdzie informacje. Zwycięzca nie przywłaszczył sobie tych dokumentów, zwrócił je autorowi, uzyskując w zamian obietnicę, że zostaną opublikowane po jego powrocie do Londynu. Szczegół ten spodobał się pokojowo nastawionemu królowi do tego stopnia, że postanowił po zawarciu traktatu wersalskiego zorganizować morską wyprawę naukową i na jej dowódcę chciał jednego tylko człowieka - La Pérouse'a.

Komandor otrzymał jasne i szczegółowe instrukcje. Francja powinna „sprawić, że jej handel wykaże większą aktywność, a flota Francuzów większą ekspansywność”. Zadaniem La Pérouse'a będzie zyskać przyjaźń wodzów dalekich plemion, okazując im życzliwość i obdarowując prezentami. Należało tylko rozeznaczyć, jakie towary i przedmioty z Europy mogłyby się im podobać i co wodzowie ci mogliby w zamian dostarczać. Król własnoręcznie skreślił też końcowe zdania: „Pan de La Pérouse we wszelkich okazjach okaże wielką łagodność i człowieczeństwo wobec różnych ludów, które spotka podczas swej podróży. Jego Królewska Mość uzna za jeden z najszcześniejszych sukcesów wyprawy, jeżeli zakończy się ona tak, iż nie będzie kosztowała ani jednego życia ludzkiego”.

Planowana trasa La Pérouse'a miała nie mieć sobie równej i przewyższyć dotychczasowe dokonania: La Pérouse miał popłynąć z Brestu na Wyspy Kanaryjskie; opłynąć przylądek Horn, zatrzymać się na Wyspie Wielkanocnej, potem na wyspach Sandwich (Hawaje); popłynąć w dół i w górę wzdłuż wybrzeży Ameryki; pożeglować aż do Japonii i dopłynąć do Chin; popłynąć wzdłuż wybrzeży Azji i dotrzeć do Nowej Holandii (Australia); wrócić do Francji przez Moluki, Île-de-France (Mauritius) i Przylądek Dobrej Nadziei. Ludwik XVI sądził, że okazuje wielką ła-

skawość, dając ekspedycji na tę podróż dookoła świata cztery lata. Cudem pozostaje, jak La Pérouse dokonał niemal tego wszystkiego.

Wypłynął z Brestu 1 sierpnia 1785 roku dwoma fregatami: „Bous-sole”, którą dowodził osobiście, i „Astrolabe”, którą powierzył kapitanowi Fleuriotowi de Lange. Na pokładzie obu okrętów było 242 ludzi, w tym 17 artystów i uczonych. Ustalono program przekazywania poczty, aby król nie pozostawał bez wieści z wyprawy.

W październiku z Wysp Kanaryjskich wrócił matematyk Gaspard Monge, który płynął tylko na Teneryfę i przywiózł sprawozdania z obserwacji zrobionych przez Lamanona oraz La Martiniera'a.

W lutym 1787 roku do Wersalu dotarła duża przesyłka pocztowa z Monterey w hiszpańskiej Kalifornii, która zawierała wiele listów. W pierwszym z nich La Pérouse przeproszał króla za niewielkie opóźnienie w stosunku do przewidzianego planu. „W ciągu czternastu miesięcy opłynęliśmy przylądek Horn i dopłynęliśmy do krańca Ameryki, aż do Gór Świętego Eliasza. Z największą starannością zbadaliśmy to wybrzeże i dotarliśmy do Monterey 15 września. Zawijaliśmy na różne wyspy Morza Południowego i przepłynęliśmy pięćset mil równoleżnikiem wysp Sandwich ze wschodu na zachód. Na dwadzieścia cztery godziny zakotwiczyłem na wyspie Maui i przepłynąłem nowym kanałem, na którym Anglicy nawet nie byli”.

Mniej oficjalne listy, dostarczone tą samą drogą, przyniosły bardziej malownicze szczegóły. Dowiedziano się z nich, że kiedy „Astrolabe” i „Boussole” wypłynęły z Cieśniny Magellana na pełne morze, stado wielorybów, „tych władców morza”, powitało je „chórem fontann”. Postój w zatoce Concepcjón w Chile stał się pretekstem do licznych opisów chilijskich dam, bardzo pociągających, jak zapewniali autorzy listów. 8 kwietnia 1876 roku okręty dopłynęły do Wyspy Wielkanocnej. Mężczyźni chodzili tu nago, a kobiety bardzo skąpo odziane. Zdumiewa, że olbrzymie posągi nie wzbudziły większej ciekawości: „Raczej nagrobki niż posągi bóstw”. Ale ani jednego pytania, jak te ciężkie bryły zostały przetransportowane i tam postawione. Stosunki z tubylcami ułożyły się nadzwyczajnie, w dużej mierze dzięki temu, że La Pérouse postanowił nie karać za drobne kradzieże. Co więcej, odpływając, Francuzi zostawili trochę kóz, owiec oraz świń i zasiali na wulkanicznej ziemi ziarna drzew pomarańczowych i cytrynowych, marchwi, kukurydzy, kapusty oraz bawełny. Tej szczodrości i wyrozumiałości, jak już wspomnieliśmy, nigdy tu nie zapomniano.

Wyspy Maui należącej do wysp Sanwich (Hawaje) pechowy Cook nie miał okazji odwiedzić. Postępując dokładnie według instrukcji króla, La Pérouse nie omieszkiał sporządzić aktu zajęcia tej ziemi. „Wyspa ta nigdy nie widziała Europejczyka, ale jej mieszkańcy zrosili ją swym potem i służy ich przodkom jako grobowiec”.

Raport kończył się optymistyczną uwagą, która mogła ucieszyć Ludwika XVI: „Do tej pory nie została przelana ani jedna kropla krwi tu-bylczej i na *Boussole'u* nie było ani jednego chorego. *Astrolabe* straciła jednego służącego”. Niestety ten sam kurier dostarczył jeszcze jeden list, napisany później od pozostałych i dużo mniej radosny.

„*Boussole*” i „*Astrolabe*” zawinęły do jeszcze niezbadanego, naturalnego portu na południu Alaski: „Wyobraźmy sobie basen wodny, którego głębokości pośrodku nie da się zmierzyć - pisał La Pérouse - z przesadnie wysokimi górami wokół, pionowo doń schodzącymi, pokrytymi śniegiem. Nigdy nie widziałem, by podmuch wiatru zmarszczył tu tafłę wody; jej toń poruszają jedynie ogromne bloki lodu, spadające z hukiem, który długo niesie się daleko po górach”. Pośrodku zatoki zielenią się zadrzewione wyspy, a na nich dzicy wymachują białymi futrami na znak powitania. „Czuliśmy się najszcześliwszymi żeglarzami w świecie. Największym nieszczęściem było to, że niemożliwe wydawało się przewidzenie tego, co czekało nas tu na końcu”.

Dwumasztowe łodzie żaglowe, jedna z „*Astrolabe'a*”, druga z „*Boussole'a*”, i mała łódka miały zbadać głębokość zatoki. Trzydziestu marynarzy miało przepłynąć między wyspami, zejść na ląd na jednej z nich i udać się na polowanie. „Było to zadanie równie przyjemne, co pouczające i pożyteczne”. Wróciła tylko łódka, a dowódca opisał dramat, jaki się rozegrał. Łodzie żaglowe porwał przypyływ, „który zbliżał się z prędkością trzech lub czterech mil morskich na godzinę”, i rzucił je na skały, gdzie się roztrzaskały. Zginęło 21 młodych ludzi, w tym 6 oficerów. Najstarszy z nich miał trzydzieści trzy lata. „Nie boję się wyjawić - wyznawał La Pérouse - że od tego wydarzenia mojemu ubolewaniu po stokroć towarzyszyły łzy”. Zatokę nazwano Portem Francuzów (dziś Lituya Bay), a na środkowej wyspie wzniesiono pomnik z takim oto napisem: *Przy wejściu do portu*

Zginęło dwudziestu jeden dzielnych marynarzy.

Kimkolwiek jesteś, \ Uroń nad nimi wraz z nami

łzy.

W drodze do Monterey La Pérouse, pokonawszy ból, sporządził dla swojego ministra szczegółowy raport dotyczący handlu futrami. Załogi Cooka znalazły na północnym krańcu lądu amerykańskiego skóry wydry, foki i innych futrzanych zwierząt, które tubylcy za bezcen wymieniali na tandetne towary. Następnie skóry można było sprzedać bardzo drogo w Chinach. Ludwik XVI uważał, że Francuzi mogliby się zająć tym handlem.

Pod koniec sierpnia 1787 roku do Wersalu napłynęły następne wieści od La Pérouse'a. „Paczka” została przekazana w Makau 3 stycznia na pewien francuski okręt. Oprócz listów osobistych zawierała dziennik podróży aż do postoju na Makau i mapę północno-zachodniego wybrzeża Ameryki, która, pisał dowódca, „jest z pewnością najdokładniejszą, jaką kiedykolwiek sporządzono”. Informował, że odkrył wyspę Necker i Basse; że „odwiedził jedną z wysp na północy Marianów, skąd udał się do Chin”. Miał nadzieję dotrzeć na Kamczatkę w pierwszych dniach sierpnia i stamtąd udać się na Wyspy Aleuckie, skąd pożegłuje „nie tracąc ani chwili”, na półkulę południową.

W październiku 1787 roku płynąca z Manili fregata „Subtile” przywozła nową pocztę. Dzięki niej poznano opinię La Pérouse'a o chińskim rządzie, „najbardziej niesprawiedliwym, najbardziej tyrańskim i najbardziej tchórzliwym, jaki istnieje w świecie”. W Manili na Filipinach wielki żeglarz znalazł następny powód do świętego oburzenia: „Grozi tu plaga, która zniszczy resztki szczęścia - podatek od tytoniu!”

Potrzeba było jeszcze roku, by dowiedzieć się, że La Pérouse z dokładnością do kilku dni trzymał się zaplanowanego rozkładu i że we wrześniu 1787 roku był już na Kamczatce. Tym razem pocztę przywiózł pan de Lesseps, wicekonsul francuski w Rosji. Przejechał Syberię psim zaprzęgiem, wozem, a nawet na grzbiecie wielbłąda.

Do sprawozdań geograficznych z pokonywanej trasy dołączono tajne raporty, z których jeden dotyczył Formozy (Tajwan): „Wyspa Formoza ma wielkie znaczenie i krajowi, który będzie tu panował, Chińczycy ze strachu dadzą wszystko, czego zażąda”.

W Pietropawłowsku w Zatoce Awaczyńskiej na Kamczatce „Bous-sole'a” powitały 7 września 1787 roku salwy armatnie. Były to salwy powitalne dla La Pérouse'a. Gubernator rosyjskiej twierdzy drogą lądową dostał depesze z Wersalu przeznaczone dla francuskiego dowódcy i jego nominację na dowódcę floty, podpisaną 2 listopada 1786 roku.

Wiedziano już, że obie fregaty będą dalej płynąć w kierunku półkuli południowej, i nie spodziewano się nowych wiadomości przed dopłynięciem na Ile-de-France, przewidzianym na grudzień 1788 roku. Ludwik XVI zdziwił się niezmiernie, gdy 5 czerwca 1789 roku otrzymał pocztę z Nowej Holandii (Australia), przywiezioną przez angielskiego kapitana, który przyplłynął z zatoki Botany. La Pérouse zawiązał tam do portu 26 stycznia 1788 roku po tragicznym wypadku, który go opóźnił i z którego zdaje dokładne sprawozdanie.

Po ponownym przepłynięciu niemal całego Pacyfiku na początku grudnia fregaty przybyły na Archipelag Żeglarzy i zatrzymały się na wyspie Maruna. Francuzi zobaczyli tubylców opasanych morskimi trawami na wzór wodnych bóstw z mitologii. Ich kobiety były piękne i nagie. W zachowaniu mieszkańców wyspy nie dostrzegli ani śladu agresji. Zaopatrzyli się w orzechy kokosowe, guajawy, banany, drób i świnię. La Pérouse uznał ten krótki pobyt na wyspie za idylliczny i zachwycał się zręcznością tutejszych rzemieślników: „Moje zdumienie było ogromne, gdy zobaczyłem obszerne pomieszczenie z plecionych mat. Najlepszy architekt nie nadałby tak eleganckiej krzywizny końcom elipsy, zwieńczającej chatę”.

Kiedy Fleuriot de Lange zszedł, by dopilnować zaopatrzenia w słodką wodę przed podniesieniem kotwicy, wziął ze sobą mnóstwo drobnych prezentów dla krajowców, aby zachowali dobre wspomnienie o Francuzach. Mieszkańcy wyspy zażarcie o nie walczyli i najsilniejsi oraz najśmielsi zabrali prawie wszystko. Ci, którzy nic nie dostali, rzucili się nie na swych sąsiadów, ale na ofiarodawców. Ciskali kamieniami i stali się więcej niż groźni. Fleuriot de Lange mógł kazać otworzyć ogień, ale miał w głowie życzliwe instrukcje króla. Dał więc rozkaz powrotu na okręt. Jeden z rzuczanych kamieni trafił w niego i żeglarz przewrócił się. Po dziewięciu latach scena śmierci Cooka miała się powtórzyć. Kiedy eskorta chciała bronić swojego kapitana, zamoczone karabiny zawiodły. Dwunastu ludzi, w tym Fleuriota de Lange i przyrodnika Lamanona, bestialsko zamordowano.

W ciągu dwóch lat tej wyprawy, która według Ludwika XVI miała być pokojowa, straciło życie 34 jej uczestników. Angielski kapitan dodał, że „Boussole” i „Astrolabe” opuściły zatokę Botany 10 marca 1788 roku, cztery miesiące przed jego wypłynięciem w morze.

- Poczekajmy na następną pocztę - ze smutkiem powiedział król. La Pérouse nie przysłał więcej wiadomości. Nigdy więcej.

Niepokoje, które wstrząsały wówczas Francją, tłumaczą trochę, dlaczego nie od razu wysłano ekspedycję ratunkową. Paryskie Towarzystwo Przyrodnicze wystąpiło z petycją do Zgromadzenia Narodowego, które w końcu wydało oświadczenie - w lutym 1791 roku - „o konieczności udzielenia pomocy La Pérouse'owi i jego załogom”. Minęło jeszcze siedem miesięcy, nim z Brestu wypłynęły dwie korwety, powierzone wiceadmirałowi d'Entrecasteaux. Od opuszczenia przez „Boussole” i „Astrolabe” zatoki Botany minęło trzy i pół roku.

Nikt nie chciał uwierzyć w śmierć La Pérouse'a i jego towarzyszy. Chcąc może uspokoić własne sumienia, chętnie wyobrażano sobie, że zniknęli gdzieś daleko i są „królami na jakiejś wyspie, porzuciwszy nas dla bardziej pogodnego nieba”. Dowódca floty nadal figurował na liście żołdów marynarki wojennej i pani de La Pérouse regularnie otrzymywała żołd męża.

Przygotowując i zmieniając nazwy swoich okrętów z „Truite” na „Recherche” (Poszukiwanie) i z „Durance” na „Esperance”(Nadzieja) -bardziej pasujące do celu wyprawy - d'Entrecasteaux dostał wskazówkę, która wydała mu się niezwykle cenna. Angielski kapitan George Owen, który wrócił z Bombaju, słyszał, że na północ od Nowej Gwinei, w Archipelagu Admiralicji, znaleziono szczątki francuskiego okrętu. D'Entrecasteaux przyrzekł sobie, że wyruszy tam na poszukiwania.

Podczas postoju na Przylądku Dobrej Nadziei jego nadzieję ożywiła nowa informacja. Jeszcze jeden Anglik, kapitan Hunter, zapewniał ponoć, że właśnie na jednej z wysp Archipelagu Admiralicji widziano mężczyzn we francuskich mundurach, którzy dawali mu znaki. Niestety, wzburzone morze uniemożliwiło dopłynięcie do brzegu. Sumienny d'Entrecasteaux zarzucał kotwicę wszędzie tam, gdzie jego zdaniem istniała szansa znalezienia śladów ewentualnego pobytu „Boussole” i „Astrolabe”. Niestety bez żadnego efektu.

Którejś nocy w maju 1793 roku marynarz z żurawika kotwicznego zasygnalizował wyspę na bakburcie. W świetle gwiazd widzieli spienione fale przybojów. D'Entrecasteaux, już mający gorączkę, która miała okazać się śmiertelna, sprawdził na mapie - wysepki na niej nie było. Nie przeje-

mując się, żeglarz ominął wysepkę. Nadał jej jednak nazwę. Na 11°40' szerokości geograficznej południowej i 164°37' długości wschodniej zazaczył: „Wyspa Poszukiwania” - od nazwy swojej korwety. Gdyby czuł się lepiej, może przyszedłoby mu do głowy, by sprawdzić tę wyspę. Może mógłby wtedy zapisać „Wyspa Znaleziska” i sekret La Pérouse'a nie musiałby czekać do 1827 roku, żeby go wyjaśniono.

21 lipca 1793 lipca ciało Bruniego d'Entrecasteaux ze wszelkimi honorami zostało pochowane w morzu naprzeciw wybrzeży Nowej Brytanii. Dokładnie sześć miesięcy później spadła na gilotynie głowa króla Francji. Wsiadając na wóz, który miał go zawieźć na plac Rewolucji (dawny plac Ludwika XV, późniejszy plac Zgody), Ludwik Kapetyng -szczegół historyczny - zapytał swego oprawcę:

- Czy są jakieś wiadomości od La Pérouse'a?

Nie było żadnej.

Trzydzieści cztery lata później inna fregata, też nosząca nazwę „Re-cherche”, a właściwie „Research”, bo pływająca pod banderą brytyjską, przyplłynęła na wyspę Vanikoro, której od śmierci d'Entrecasteaux nikt nie nazywał Wyspą Poszukiwania. Jej dowódca Peter Dillon przemierzał już Morze Koralowe i okolice te nie miały przed nim żadnych tajemnic -prócz jednej, którą chciał właśnie wyjaśnić.

Na wyspie Tikopia, gdzie dawniej spędził kilka miesięcy, tubylcy sprzedali mu gardę szpady z masywnego srebra. Był na niej wygrawerowany herb. Peter Dillon sądził, że to herb La Pérouse'a. Żeglarz ów, mówiący większością dialektów używanych w tej części świata, przepytął mieszkańców wyspy. Wyznali mu, że srebrne łyżki, topory i filiżanki do herbaty przynosili im w ostatnich latach rybacy, którzy wypływali aż na odległą wyspę nazywaną się Vanikoro. Sprzedając im swoje skarby, tubylcy z owej wysepki opowiedzieli historię dwóch francuskich okrętów, które bardzo dawno temu zatonięły u ich wybrzeży, a których załogi według jednych utonęły, a według innych zostały wymordowane.

Peter Dillon miał ochotę natychmiast popłynąć na Vanikoro, ale jego armator czekał na niego w Pudućceri w południowych Indiach, więc nie odważył się zbroczyć z kursu. Po powrocie opowiedział, co usłyszał, pokazał gardę szpady i zwrócił się do Kompanii Wschodnioindyjskiej z prośbą, by wysłano go na miejsce prawdopodobnego zatonięcia okrętów. Otrzymał pozwolenie i „Research” pod jego dowództwem wy-

płynął z Pudućeri w 1827 roku z oficjalnym przedstawicielem Francji, panem Eugeneem Chaigneau na pokładzie.

7 lipca doплыnęli na Vanikoro. Zdobyć zaufania wyspiarzy zajęło im trochę czasu, ale w końcu opowiedzieli oni wszystko. Wiele księżyców wcześniej przyplynęły do nich dwa statki przewożące Duchy i jeden z nich rozbił się na rafach. „Nasi przodkowie chcieli zobaczyć Duchy z bliska, ale one wysłały ogniste śmiercionośne kule”. Później bogowie pobłogosławili strzały i przodkom udało się wymordować wszystkie Duchy z tego okrętu.

Tubylczy gawędziarze opowiedzieli, że drugi statek wyrzuciło na piaszczystą plażę. Podróżowały na nim Duchy pokojowe, które przywiozły upominki. Ich wódz, który tak jak i pozostali miał długi wystający do przodu nos, rozmawiał z Księżycem za pomocą kija. Inne Duchy, stojące na jednej nodze, pilnowały dniem i nocą czegoś w rodzaju obozowiska, gdzie za drewnianym ogrodzeniem ich przyjaciele budowali z kadłuba dużego okrętu mniejszy statek. Wszyscy „jednonodzy” bez przerwy wymachiwali żelaznymi drągami. Pięć księżyców po ich przybyciu Duchy odplynęły na małym statku.

Później zrozumiano, że opowieść celowo skomplikowano i dodano do niej różne kwieciste ozdobniki. Peter Dillon potrafił przetłumaczyć niektóre zwroty użyte przez bajarzy: „długie nosy” to trójgraniasty kapelus, „kij, za pomocą którego rozmawiali z Księżycem”, to luneta astronomiczna, „jednonodzy” to stojący bez ruchu na warcie, a „żelazne drągi” to karabiny. W morzu blisko brzegu znalazł wiele dział z brązu i jeden dzwon morski, na którym mógł odczytać: „Zrobił mnie Baskin, Brest 1785”. Wyłowił też kotwice i ozdoby z brązu. Tubylcy sprzedali mu deskę, na której wyrzeźbiono kwiat lili, świecznik z herbem, jak się później dowiedziano, Colignona, jednego z przyrodników La Pérouse'a, a także inne drobne przedmioty, których dokładny spis sporządzono w obecności pana Chaigneau.

W kwietniu 1828 roku kapitan Dillon był w Kalkucie. Czekala go nowa misja - przekazać osobiście królowi Francji wszystko, co udało mu się odnaleźć. Przybył do Paryża w lutym 1829 roku. Karol X przyjął go natychmiast, odznaczył Legią Honorową, wręczył 10 000 franków odszkodowania i przyznał 4000 franków dożywotniej renty. Zatonienie La Pérouse'a jednemu przynajmniej człowiekowi przyniosło szczęście.

W tym samym czasie, gdy Peter Dillon kupował na Tikopii znaną gardę szpady, kapitan korwety „Astrolabe” Dumont d'Urville wypływał z Tulonu z oficjalną misją odnalezienia fregat „Boussole” i „Astrolabe”, o których losie wówczas jeszcze nic nie wiadano.

Każdy, kto spojrzy na jakikolwiek portret kapitana Jules'a Seba-stiena Cesara Dumonta d'Urville'a, zrozumie, że człowiek ten nie miał łatwego charakteru. On sam opowiadał, że gdy był dzieckiem, matka nazywała go „wilkiem”, później koledzy z cesarskiego liceum w Caen - „niedźwiedziem”, a w końcu jego oficerowie - „puchaczem”. Mimo tych zoologicznych przezwisk był przystojnym mężczyzną. W wieku 26 lat poślubił młodą pannę o imieniu Adela, której wyjątkowa uroda była jej „najmniejszą zaletą”.

W 1819 i 1820 roku Dumont d'Urville brał udział w wyprawach hydrograficznych na Morzu Czarnym i Morzu Egejskim. Za znalezienie na wyspie Milo posągu Wenus, bez ramienia wprawdzie, ale wspaniałej, którą kupił rząd francuski, otrzymał Order Świętego Ludwika. Mianowany pierwszym oficerem na korwecie „Coquille” pod rozkazami Du-perreya, badał później wybrzeża Nowej Gwinei i Nowej Zelandii oraz cieśniny Torresa i Cooka, studiując po drodze różne dialekty oceaniczne. Krótko mówiąc, w ciągu 32 miesięcy siedmiokrotnie przepłynął równik i bez najmniejszego wypadku pokonał 25 000 mil morskich.

24 kwietnia 1825 roku „Coquille” wrócił do Francji, a pięć miesięcy później Dumont d'Urville został mianowany komandorem porucznikiem i odznaczony Legią Honorową. „Przeżyłem chwilę satysfakcji tak pełnej, że nie mogła już być większa i nie mogła trwać” - zanotował. Śmierć starszego syna zaćmiła jednak to szczęście: „Na próżno moja uroczą Adela zapominała o sobie, by mnie pocieszyć. Rozchorowałem się. Nauka uznała, że potrzeba mi morza, by przerwać monotonię mego bólu”. Dumont d'Urville przedstawił więc Karolowi X nowy projekt podróży dookoła świata.

Właśnie krążyła plotka: amerykański kapitan znalazł ponoć w rękach polinezyjskich tubylców Order Świętego Ludwika i francuskie medale, które mogły pochodzić z „Astrolabe'a” lub „Boussole'a”. Na pokładzie korwety „Coquille”, przemianowanej na tę okoliczność na „Astrolabe”, Dumont d'Urville miał do wypełnienia dwie misje - pogłębić naukową znajomość regionu polinezyjskiego i szukać śladów swojego słynnego poprzednika.

Wyplłynawszy z Tulonu 25 kwietnia 1826 roku, opłynął Przylądek Dobrej Nadziei przy wzburzonym morzu (zmierzył tam fale wysokości około 30 metrów), przepłynął Ocean Indyjski, na Pacyfiku dotarł do Nowej Zelandii, potem popłynął na północ aż do archipelagu Tonga, a stamtąd wrócił w stronę Ziemi Van Diemena (Tasmania), gdzie zakotwiczył w grudniu 1827 roku w porcie osady Hobart Town. Sporządzono nowe mapy, rosła liczba tablic anatomicznych i próbek mineralogicznych, ale los La Pérouse'a nadal pozostawał tajemnicą.

Nieco zniechęcony Dumont d'Urville czytał pocztę z Francji, która czekała na niego w miejscu postoju. Przerzucając bardzo już stary numer „La Gazette”, znalazł artykuł, w którym niejaki Dillon opowiadał historię srebrnej gardy szpady, która miała należeć do La Pérouse'a i którą znaleziono na wyspie Vanikoro.

Czytając te słowa, Dumont d'Urville nie mógł wiedzieć, że tymczasem Dillon popłynął na Vanikoro i przywiózł wszystko, co pozostało z wyprawy La Pérouse'a. Dał rozkaz wypłynięcia jak najszybciej i kilka tygodni później dziób nowego „Astrolabe'a” pruł te same wody, którymi płynął i gdzie zatonał pierwszy „Astrolabe”.

Francuzi mieli duże trudności ze zrozumieniem ostrożnych, mętnych i sprzecznych zwierzeń wyspiarzy, ale materialne wskazówki były jednoznaczne. „Nasi ludzie - zanotował Dumont d'Urville - ujrzeni rozrzucone na dnie morza, trzy-cztery sążnie pod wodą, kotwice, działa, kule i przede wszystkim ogromnie dużo ołowianych tabliczek. Wysłałem szalupę, by wyłowiła przynajmniej jedną kotwicę i jedno działło, które można by zawieźć do Francji jako niezbity dowód zatonięcia naszych niefortunnych rodaków”.

Krajowcy zdawali się mówić, że przed kilkoma księżycami byli już tu Europejczycy w poszukiwaniu wraków, ale Dumont d'Urville nie miał pewności, czy dobrze rozumie ich słowa. Miał natomiast pewność, że dobrze wypełnił podwójną misję i że będzie mógł oznajmić światu, gdzie, jeśli nie jak, poniósł śmierć La Pérouse.

Niedaleko od miejsca odkrycia wzniesiono nagrobek. Był to grania-stosłup czworokątny, bardzo prosty, o krawędzi mającej dziesięć stóp, na którym wznosiła się piramida. Kiedy „Astrolabe” podnosił kotwicę w pogodny marcowy ranek 1829 roku, na plaży zgromadziło się około dwustu tubylców. Najstarsi z nich byli świadkami tragicznych wydarzeń, a może nawet uczestnikami zbrodni, ale dłuższe ich przepytywanie nie miało

sensu. Słyszając salwy armatnie wystrzelone z „Astrolabe'a" w ostatnim holdzie zaginionym na morzu, uciekli w popłochu.

Podróż powrotna była długa i niebezpieczna - trwała rok. Kiedy „Astrolabe" wpłynął do portu w Marsylii, Dumont d'Urville przywiózł 65 nowych map, ponad 7000 gatunków roślin i tyle samo minerałów, 10 000 tablic anatomicznych, niezliczoną ilość rysunków i przede wszystkim - tak myślał kapitan - rozwiązanie tajemnicy La Pérouse'a. Jakże wielkie było jego rozczarowanie, kiedy dowiedział się o niedawnej wizycie w Paryżu Brytyjczyka Dillona i jego audiencji u Karola X. Pamiętki przywiezione przez Dillona miały być wystawione w Muzeum Marynarki. Działo i kotwica, wyłowione z takim trudem, okazały się mało istotnym dodatkiem. I ani Dumont d'Urville, ani jego towarzysze nie zostali nagrodzeni po zakończeniu tej podróży. „Głęboko zasmucony, zraniony w najbardziej skrytych pokładach miłości własnej, usunąłem się na bok”.

Mając nadzieję, że jego środowisko okaże się mniej niewdzięczne niż rząd, zgłosił swoją kandydaturę do Akademii Nauk. Dostał 6 głosów, ale aż 49 było przeciw. Zamiast niego wybrano jakiegoś nijakiego osobnika, o którym dziś nikt nie pamięta.

Sądząc, nie bez racji, że za tą porażką kryły się naciski rządu, Dumont d'Urville cały żal skierował przeciw królowi i otwarcie przeszedł do opozycji. Kiedy Karol X abdykował, odrzucony przez Akademię kandydat natychmiast zgłosił się do rządu tymczasowego, by doprowadzić upadłego króla na jego angielskie wygnanie. Zemstę smakuje się długo. I dodajmy, że według ówczesnych świadectw Dumont d'Urville cele brował ją i smakował z godnością.

Za Ludwika Filipa żeglarz mógł wrócić na morze i odkrycia, którego wtedy dokonał i które wieńczy jego dzieło, nikt nie mógł mu odebrać. Zapewniło mu ono na zawsze niekontestowaną sławę. 21 stycznia 1840 roku, w 47 rocznicę śmierci Ludwika XVI, przed oczyma załogi „Astrolabe'a" ukazał się bowiem fragment „kontynentu południowego", w którego istnienie od czasów wypraw Cooka nikt już nie wierzył. Nie była to ogromna i cudowna kraina, o której marzyły całe pokolenia uczonych i żeglarzy, ale niewdzięczne skały, niemal niewidoczne przez otaczające je lody. Na ich widok Dumont d'Urville wypowiedział słowa, które Le-breton, pokładowy kwatermistrz, skrzętnie zanotował:

„Moi drodzy i dzielni towarzysze! Niech żyje król i niech żyje

Francja! Żaden badacz nie wyprzedzi nas tutaj. Francja króluje na biegunie południowym. Ta rozległa niezamieszkiwalna dla ludzi ziemia będzie nosić francuskie imię, imię drogie mi nad wszystkie, imię mojej cudownej małżonki. Panowie, powitajmy Ziemię Adeli! Cześć i chwała pani d'Urville!"

Dumont d'Urville nie bez racji okazał się tak liryczny. U Wybrzeża Adeli na Antarktydzie znajduje się dzisiaj francuska stacja naukowa o ogromnym znaczeniu. Jako że podczas tej trwającej prawie cztery lata wyprawy kapitan „Astrolabe'a" odkrył jeszcze jeden odcinek południowego lądu, który nazwał Ziemią Ludwika Filipa, i przywiózł mnóstwo naukowych informacji, to dzięki temu tym razem triumfował. Został mianowany wiceadmirałem, a Towarzystwo Geograficzne wybrało go jednogłośnie na swojego członka i przyznało mu, by wymazać dawny niesprawiedliwy afront, złoty medal.

Dumont d'Urville, wreszcie w pełni doceniony, miał 51 lat. 8 maja 1842 roku, w dwa tygodnie przed 52 urodzinami, wyruszył w kolejną podróż, tym razem w towarzystwie małżonki Adeli i syna. Chodziło o podróż do Wersalu. Trasa śmieszna dla kogoś, kto opłynął kulę ziemską, ale która miała urok nowości. Dumontowi d'Urvillebwi przypadło inaugurowanie oryginalnego środka transportu, miał bowiem jechać właśnie nowo ukończoną linią kolei żelaznej.

Podróż zaczęła się dobrze. Siedząc wygodnie w drugim wagonie „od czoła pociągu", jechali przez pola, potem między wzgórzami Meudon. Drzewa tamtejszego lasu zdobiły liście w jasnozielonym kolorze. Stacja Bellevue („Piękny Widok") w pełni zasługiwała na swoją nazwę. Ledwie ją opuszczono, doszło do tragedii: piekielny huk, potworne wstrząsy - pękła oś lokomotywy, wybuchł kocioł. Wszystkie wagony wykoleiły się, a wiele z nich się przewróciło. Płomień i strumień pary ogarnęły trzy pierwsze wagony. Ratownicy nie mogli się do nich zbliżyć. Pasażer czwartej klasy z trudem wydobył się z wagonu na końcu składu i szedł wzdłuż pociągu. Twierdził, że na wysokości drugiego wagonu przez długi czas słyszał męski głos błagający: „Ratujcie moją żonę! Ratujcie mojego syna!"

Kiedy ugaszono pożar, z trudem wydobyto zwęglone szczątki sławnego kapitana drugiego statku „Astrolabe".

Ani Peterowi Dillonowi, ani Dumontowi d'Urville'owi nie udało się zdobyć pełnej relacji o śmierci badacza La Pérouse'a. Wyspa Vanikoro wyjawiała swoje ostatnie, skrzętnie skrywane tajemnice nie zawodowemu żeglarzowi, lecz wybitnemu wulkanologowi Harounowi Tazieffowi. W 1959 roku udał się on tam z ekipą doskonale wyposażonych nurków. Laguna oddała też inne szczątki: sześć kotwic, działa, kule, mosiężne gwoździe, a także srebrnego rubla z podobizną cara Piotra I. Kto mógł mieć taką monetę, jeśli nie członek wyprawy La Pérouse'a, jedynej, która w XVIII wieku dotarła do wschodnich wybrzeży Syberii, a potem żeglowała po morzach południowych?

Haroun Tazieff wypytywał wiekowego wyspiarza, który opowiedział mu starą, bardzo szczegółową tradycję, ustnie przekazywaną na wyspie z pokolenia na pokolenie. Mówiła ona o dwóch wielkich okrętach, o świątych głowach i o dniu, kiedy zjedzono dużo białych mężczyzn.

6

Wyspy rzezi

Najlepsi żeglarze Pacyfiku nie nazywają się Magellan, Bougainville, Cook, La Pérouse czy którykolwiek inny wymieniony już na poprzednich stronach. Oni są bezimienni. Mają płuca i serca jak wy i ja, ale nie są to ludzie. To foki. Nie byle jakie jednak. To wielkie foki o cennym futrze z północnego Pacyfiku.

Każdej jesieni w listopadzie zwierzęta te opuszczają polarne wyspy, gdzie przyszły na świat, i kierują się na swoje łowiska na środkowym Pacyfiku albo przy wybrzeżach Japonii. W maju zaś wracają na wyspy, gdzie zostają pięć-sześć miesięcy, by wydać na świat potomstwo i się rozmnażać. Tym sposobem każda z nich co roku pokonuje ponad 5000 mil morskich, czyli prawie 10 000 kilometrów.

Z jakiegokolwiek regionu Pacyfiku wracają, wielkie futerkowe foki dopływają do swoich wysp między 1 a 10 maja, a najpóźniej do 15 maja. Nie mają ani map morskich, ani przyrządów żeglarskich i nie kierują się gwiazdami, bo mają na to zbyt słaby wzrok. Mają bardzo rozwinięty węch, ale wyspy, ku którym płyną, nie mają zapachu wyczuwalnego z odległości tysięcy kilometrów. A mimo to zawsze trafiają na nie bezbłędnie

i zawsze punktualnie stawiają się na wiosennym spotkaniu wszystkie, z wyjątkiem tych, które po drodze poniosły śmierć zadaną zębami wroga lub ręką człowieka.

Olbrzymie foki futerkowe należą do najbardziej pokojowych zwierząt. Łapią ryby, by się wyżywić, a w okresach ustalonych przez naturę wielkie samce toczą między sobą boje o samicę. W stosunku do człowieka ich zachowanie cechuje zawsze sympatyczna ciekawość. Myśl o wrogim ruchu nawet nie przychodzi im do głowy. Mimo to ludzie od wieków zabijają foki, zwłaszcza foki futerkowe.

Również wieloryby padają od zawsze ofiarami polowań, i to z wielu powodów - dla ich mięsa, dla fiszbinu i przede wszystkim dla ogromnej ilości tłuszczu, jaką w sobie gromadzą. W ubiegłych stuleciach, aż do początków XX wieku, łowcy wielorybów nie należeli do mięczaków. Wprost przeciwnie, temu niebezpiecznemu sportowi mogli oddawać się jedynie prawdziwi poszukiwacze przygód. Ale właśnie z powodu niebezpieczeństw najbardziej nawet brutalni łowcy wielorybów nie byli najgorsi, bo musieli być ludźmi odważnymi. Natomiast polowanie na foki nie wymagało odwagi i dlatego wśród tych myśliwych zawsze zdarzali się najpodlejsi ludzie, jacy kiedykolwiek żeglowali po morzach.

Gawriił Pribyłow nie należał do rasy brutalni. Ale okoliczności ówczesnej epoki sprawiły, że stał się przyczyną obrzydliwej rzezi.

Kapitan Gawriił Pribyłow, uczestniczył w latach 1768, 1769, 1770 i 1771 w wyprawie pod dowództwem admirała Nowodwikowa na Morze Beringa i północny Pacyfik. Po powrocie z wyprawy sporządził notę, o której dowiedziała się caryca Katarzyna II. Relacjonował w niej następujący fakt: podczas rejsu usłyszał z ust starego szamana, z którym rozmawiał na jednej z Wysp Aleuckich, legendę przekazywaną przez wyspiarzy z pokolenia na pokolenie.

Gdzieś na morzu, między dwoma wielkimi kontynentami, istniały Wyspy Mgieł - jak nazywano je w legendzie - na których żyła wielka liczba fok, jedynych ich mieszkańców. Któregoś dnia zbliżył się do nich pewien Eskimos na kajaku, ale został porwany przez silny prąd. Zdążył tylko zobaczyć, że wyspy były dwie i że na ich wybrzeżach wylegiwały się dziesiątki tysięcy fok. Cudem niemal wrócił do domu i opowiedział całą historię.

Pribyłow zrelacjonował spotkanie admirałowi Nowodwikowowi, który jednak odmówił zorganizowania wyprawy w poszukiwaniu foczej

wyspy. Miał już swoje lata i chciał tylko cieszyć się zasłużoną sławą, nie narażając się więcej na niepotrzebne ryzyko. Zabronił nawet Pribyłowowi rozmawiania z kimkolwiek na ten temat, a także pisania o tym.

30 października 1771 roku Pribyłow został jednak przyjęty na audiencji przez Katarzynę II. Opowiedział jej historię focznych wysp i podał powody, dla których ta historia wydaje mu się prawdziwa.

Od 1740 roku Rosjanie polowali na foki futerkowe na pełnym morzu u wybrzeży Kamczatki. Skóry fok razem ze skórami soboli, srebrnych lisów i wydr morskich wysyłano do europejskiej i azjatyckiej części Rosji, gdzie drogo je sprzedawano. Katarzyna II osobiście interesowała się przedsięwzięciami myśliwych i traperów. Wspierała ich i subwencjonowała.

Wysłuchawszy Pribyłowa, kazała mu przygotować wyprawę, której oficjalnym celem było kontynuowanie odkryć na Morzu Beringa, jakich dokonał admirał Nowodwikow. Naprawdę zaś chodziło o odnalezienie wysp, na których żyły foki.

Usłyszana przez Pribyłowa legenda mówiła prawdę. Wyspy Mgieł istniały i roilo się na nich od fok futerkowych. Dziś nazywają się Wyspami Pribyłowa.

Leżą na Oceanie Spokojnym na 57° szerokości geograficznej północnej i 170° długości geograficznej zachodniej. Mało można znaleźć miejsc na naszej planecie tak pozbawionych wszelkich uroków. Nie jest tu jednak wcale aż tak bardzo zimno - minus 56° w zimie. Ale wyspy są nieustannie nękane przez wiatry i zamiecie śnieżne, a podczas gwałtownych zimowych burz morze groźnie kłębi się pod ciemnoszarym, niemal czarnym niebem. Po zimie nastaje pora niekończących się deszczów. Lato przynosi złudzenie odrobiny ciepła, dni robią się dłuższe, a niebo nieco mniej zachmurzone. Ale nigdy nie jest naprawdę czyste - wiatr nigdy nie rozpędza do końca mgieł, które unoszą się na morzu. Mgły te powstają wskutek spotkania się ciepłego prądu z Pacyfiku, Kuro Siwo, przyplływającego z okolic Japonii, z lodami schodzącymi z bieguna.

Niektóre osiemnastowieczne teksty pozwalają sądzić, że eskimoska legenda usłyszana przez Pribyłowa była znana na wielu Wyspach Aleuckich. Albo wędrowała z jednej na drugą, albo Wyspy Mgieł często odwiedzano. W każdym razie to Pribyłow za namową swojej władczyni postanowił położyć łapę na tym skarbie. Gdzie jednak leżały Wyspy Mgieł? Legenda tego nie precyzowała. Po zastanowieniu Gawriił Pri-

byłow uznał, że powinien popłynąć w okolice między zachodem a północnym zachodem od grupy Wysp Lisich i na południe od linii, gdzie Morze Beringa zamarza w zimie.

Nie mamy dokładnego opisu statku, którym Pribyłow wypłynął z Pietropawłowska na Kamczatce na pierwszą wyprawę w 1773 roku. Możemy jedynie sądzić, że nie różnił się on od statków kursujących w tamtym regionie, to znaczy w niczym nie przypominał statku dalekomorskiego. Wiemy, że jednostkę tę zbudowano bez użycia żelaza i że poszczególne jego części łączono skórzanymi rzemykami. Stocznia morska w Ochocku na wschodnim wybrzeżu Syberii dostarczała jedynie drewna, natomiast olinowanie, żagle, kotwice, łańcuchy i inne elementy musiano sprowadzać z Irkucka i innych syberyjskich, odległych o tysiące kilometrów, miast. Wszystko to przewożono, w zależności od pory roku, saniami lub wozami. W przeciwnym razie musiano zadowalać się żaglami skórzanymi, które robiono na miejscu.

Statki były małe, z załogą liczącą od 30 do 60 ludzi, którzy niemiłosiernie się na nich tłoczyli. Na morzu jedzenie było proste, by nie powiedzieć niejadalne. Dlatego kapitanowie kompletowali przynajmniej połowę załogi spośród rdzennych mieszkańców Kamczatki, którzy wprawdzie byli bardziej od Rosjan z europejskiej części kraju odporni na szkorbut, ale za to mniej odważni.

Pribyłow żeglował według przybliżonych obliczeń, to znaczy nanosił na mapę kolejno jedne pod drugich odcinki przebytej drogi, dysponując do tego kompasem i mierząc prędkość logiem. Log, jakim się wówczas posługiwano, był drewnianym klokiem, przywiązany na końcu liny i obciążony tak, by utrzymywał się pionowo w wodzie. Wrzucano go do morza, mniej więcej w tym samym miejscu, podczas gdy okręt płynął do przodu, i wtedy obliczano prędkość, mierząc długość liny, jaka rozwinęła się w ciągu trzydziestu sekund. Pribyłow wiedział, że każdy prąd morski porywa jednocześnie log i statek, wobec czego prędkość statku można obliczyć jedynie, znając prędkość prądu. Wiedział też, że prądy na Morzu Beringa są liczne i bardzo silne, ale ich prędkości nigdy nie zmierzono. Nie zrobiono tego nawet podczas wyprawy Pribyłowa.

Również wskazania kompasu należało traktować z dużą nieufnością, gdyż niewiele wiedziano o zachowaniu się igły magnetycznej w regionie koła podbiegunowego. Krótko mówiąc, Pribyłow orientował się, że jego nawigacja obliczeniowa będzie przerażająco mało precyzyjna.

Zresztą, zakładając nawet, że byłby mistrzem obserwacji astronomicznej, przyrządy, jakimi dysponował, nie pozwoliłyby mu na dokładne obliczenie obserwowanego „punktu”. Pierwsze chronometry zachowujące godzinę pierwszego południka z dokładnością, która wystarczała dla precyzyjnego obliczenia długości geograficznej, zostały zainstalowane na pokładzie statku Cooka dopiero podczas jego drugiej wyprawy badawczej. Wykluczone jest więc, by niecałe dwa lata później Pribyłow mógł mieć na pokładzie swej łajby, zbudowanej i wyposażonej w cały sprzęt na Kamczatce, podobne przyrządy.

A jednak kapitan ten dotarł w okolice, gdzie chciał znaleźć Wyspy Mgieł. Badał Morze Beringa na południe od granicy zamarzania, celowo pływając zygzakami. Pływał po burzliwym morzu i niemal stale w nie-ustępującej mgle.

W dzień w gęstej mgle, w nocy w całkowitych ciemnościach, jego biedny stateczek, znoszony prądami i wstrząsany falami, ryzykował więcej niż karawele Krzysztofa Kolumba. Marynarze z Kamczatki krzyczeli z przerażenia na widok sunących przed dziobem statku sinobiałych gór lodowych.

Po zakończeniu pierwszej podróży, kiedy Pribyłow zawinął do portu w Pietropawłowsku, przeczesawszy bez rezultatu Morze Beringa, ponad jedna trzecia Rosjan powiedziała mu, żeby na nich nie liczył przy następnej wyprawie. Natomiast mieszkańcy Kamczatki uciekli, jakby ich sam diabeł gonił.

Jednak w następnym roku, z trudem skompletowawszy załogę, Ga-wriił Pribyłow ponownie wypłynął w morze. Kapitan-odkrywca, finansowany przez carycę i handlarzy skór, na próżno proponował wyższy żołd. Obawa przed ryzykiem była u tutejszych marynarzy silniejsza niż perspektywa zarobku, a nawet ogromnych premii, jakie mieli otrzymać, gdy odkryją skarby foczych wysp. By zwerbować marynarzy, Pribyłow musiał uciekać się do użycia siły i podstępów, powtarzając wszędzie, że płynie jedynie polować na fokę, a i tak w końcu musiał porwać iluś tam ludzi, podobnie do pirackich kapitanów z północnego Pacyfiku.

Druga wyprawa odniosła nie większy sukces niż pierwsza. Tak samo zakończyła się trzecia. A potem czwarta i jeszcze wiele następnych. Foczych wysp nie znaleziono. To prawdziwy cud, że łupina Pribyłowa dziesiątki razy nie zatонуła, nie roztrzaskała się o góry lodowe, nie rozbiła podczas sztormów i nie zaginęła w mgłach, a załoga nie umarła z głodu.

Podczas tych piekielnych podróży nie brakowało buntów. Pribyłow tłumił je i zawracał statek... Potem musiał przekonywać swych zleceniodawców, że nie oszalał, że Wyspy Mgieł istnieją naprawdę, że próba ich odkrycia nie jest przedsięwzięciem beznadziejnym. Wtedy musiał znowu kompletować załogę, co stawało się coraz trudniejsze, bo tego poszukiwacza fok znano w chatach Kamczatki jako postać groźną, niemal legendarną, której lepiej unikać. Wreszcie Pribyłow wypływał kolejny raz na poszukiwanie Wysp Mgieł, a z drewnianych nabrzeży portu w Pie-tropawłowsku obserwował go gubernator i kilku kiwających głowami Rosjan. Często zdarzało mu się, że wróciwszy pod koniec lata, nie czekał wiosny i ponownie wypływał, odbywając tym sposobem prawie dwie wyprawy rocznie.

Gawriił Pribyłow wypływał z Pietropawłowska i wracał, nic nie odkrywszy, nie sześć razy, nie siedem, ale siedemnaście.

Nie znamy innego przykładu takiego uporu, takiej wytrwałości. Siedemnaście razy. Już sama ta liczba zwraca uwagę na tę postać, o której historia niewiele zresztą mówi.

Pribyłow wypłynął po raz osiemnasty pod koniec wiosny 1788 roku. Odnotowano, że wyprawa była w tym roku wyjątkowo trudna, przede wszystkim z powodu mgły. Statek zanurzył się w niej kilka dni po wypłynięciu z portu i już się z niej nie wynurzył. Mgła zaczęła rzednąć na horyzoncie, po czym horyzont zniknął. Widać było jedynie bardzo bliską linię, gdzie niebo łączyło się z wodą. W pierwszych dniach odgadywano jeszcze obecność słońca. Widziano jego poświatę, jak wschodziła, zataczała łuk i znikwała. Potem mgła zgęstniała i okręt znalazł się pośrodku małego kręgu szarego morza, wśród półkuli rozproszonego światła.

Pribyłow żeglował według przybliżonych obliczeń, na tyle dokładnych, na ile było to możliwe, spuszczając co dwie godziny log. Klocek wpadał do szarej wody i natychmiast znikał. Widać było jedynie kilka metrów skośnej linii, reszta ginęła w dali. Kołowrót rozwijał się powoli, a każdy węzeł oddalał się śmiertelnie wolno. Cztery węzły, trzy węzły, dwa węzły. Statek z żaglami, które ledwie wzdęły się od wiatru, zdawał się zagubiony na maluteńkiej powierzchni martwej planety.

Po kilku dniach zaniepokojeni marynarze Pribyłowa zaczęli coraz głośniej narzekać, potem buntować się, tak jak kiedyś zrobili to marynarze Kolumba. Kapitan musiał postawić statek w stan gotowości bo-

jowej, z członkami załogi, których był pewny, ustanowić straż gotową do interwencji w razie rebelii. Wreszcie, by zażegnać znowu grożący bunt, Pribyłow musiał obiecać, że jeśli pod koniec tego trzeciego tygodnia mgła będzie nadal się utrzymywać, zmieni kurs i wróci do Pietropawłowska.

Żądania wystraszonych marynarzy były głupie. Ruszyć w drogę powrotną do Pietropawłowska przy takiej mgle bez obserwacji astronomicznych, które pozwoliłyby przynajmniej szacunkowo określić pozycję statku, oznaczało rzucić się na oślep w nieznaną. Gdyby marynarze byli mniej przerażeni, na pewno by to zrozumieli.

Rankiem dwudziestego drugiego dnia mgła zdawała się rzednąć. Wiał leciutki wiatr. Prędkość wzrosła do sześciu węzłów. Woda zaczęła uderzać o burty statku. Dwóch ludzi nieustannie obserwowało góry lodowe - jeden na bocianim gnieździe, drugi na dziobie. Któregoś dnia tuż przed południem marynarz z żurawika zakomunikował kapitanowi, że słyszy „jakby jakiś hałas na morzu”.

Pribyłow, który od tygodni nie opuszczał swego posterunku na ru-fówce i tylko od czasu do czasu pozwalał sobie na krótki sen, poszedł na sam dziób. Zobaczył, jak statek wolno tnie taflę morza. Słuchał. Rzeczywiście coś było słyhać - rosnący i malejący hałas. Przypominał jakby szum odległej katarakty o nierówno piętzącej się wodzie. Pribyłow stał przyklejony do spiczastego dziobu statku i nasłuchiwał. Odgłosy te mogły zwiastować obecność łądu albo jakiegoś nieznanego zjawiska morskiego. Mgła stawała się coraz bielsza. Pribyłow wrócił na rufę. Postawił załogę na stanowiskach i kazał zwinąć żagiel. Wyrwani z gnuśnej beczynności marynarze bez szemrania wykonali polecenie kapitana.

- Trzymać dwie kotwice w pogotowiu - rozkazał kapitan sternikowi - i spuścić sondy. Sprawdź sondami, czy sięgniesz dna.

Mgła rzedła. Wkrótce dziwny hałas słyhać było na całym statku. Zdawał się dochodzić od prawej burty. Pribyłow zboczył lekko w jego stronę. Hałas cały czas się wzmaczał. Nie przywodził już na myśl katarakty. Przypominał odgłosy cizby ludzkiej, ogromnego tłumu wnoszącego ku niebu modły. Jego nieustanność miała charakter niezemski, tajemniczy i przerażający. Marynarze słuchali go z powagą, z twarzami zwróconymi przed siebie.

Mgła stawała się coraz rzadsza, czuło się nawet, rzecz prawie niwiarygodna, pieszczotliwe ciepło słońca. To ocieplenie pozwalało mieć

nadzieję na chwilowe przejaśnienie. Sternik oznajmił, że znalazł dno na głębokości 35 metrów. Pribyłow dał rozkaz, by byli przygotowani do rzucenia kotwicy, kiedy sonda wskaże 20 metrów.

- I dwie łodzie mają być gotowe do spuszczenia na wodę!

Hałas nie ustawał i - to rosnąc, to słabnąc - stawał się coraz potężniejszy. Ludzie ci nigdy nie słyszeli czegoś podobnego. Zastanawiali się, jakież to nadzwyczajne wybrzeże odkrywają.

Marynarz na bocianim gnieździe krzyknął, że widzi pływające w morzu foki.

- Z której strony? - spytał Pribyłow, starając się zapanować nad rozpierającą go radością.

- Ze wszystkich.

Nagle mgła podniosła się. Nie zniknęła od razu całkowicie, bo po prawej i lewej stronie statku, a także z tyłu linia horyzontu pozostawała nadal niewidoczna. Ale ci, którzy patrzyli w przód, to znaczy niemal wszyscy, nagle zobaczyli ziemię.

Ziemia była tuż-tuż, niewiarygodnie blisko, na wprost nich i odkrywała się przed nimi coraz bardziej w miarę zbliżania się do niej okrętu. Strome skalne wybrzeże, pagórkowate, z wyglądu wulkaniczny płaskowyż.

Statek sunął powoli w kierunku tej ziemi, z której wznosił się nie-dający się opisać gigantyczny hałas. Płaskowyż ze skalistą linią brzegową oświetlało słabe słońce, które żeglarzom wydawało się cudownie oślepiające. Wszyscy patrzyli na ziemię, krzycząc z podniecenia. Foki pływały w morzu, na pozór bez obawy krążyły wokół statku. U podnóża stromych skał ciągnęły się plaże. I plaże te od samych skał aż po linię wody były zapełnione tłoczącym się szarobrunatnym tłumem niezliczonych tysięcy fok, nieprzerwanie ryczących i robiących ten olbrzymi hałas.

Szalejący z podniecenia ludzie krzyczeli wszyscy naraz, jak gdyby chcieli przekrzyczeć foki. Zrozumiałe, że nic nie mogło przeszkodzić im we wskoczeniu do łodzi, gdy tylko zostały spuszczone na wodę, i rzuceniu się na ten skarb, na to niewyobrażalne bogactwo.

Foki patrzyły na ludzi ufnie, z ciekawością. Żadna z nich nie widziała nigdy człowieka idącego po plaży. Zresztą nawet gdyby widziały przed kilkoma tygodniami czy w poprzednich latach, i tak już by zapomniały. Powitałyby ludzi tak samo bez obaw, z tą samą ciekawością, tak samo jak będą to robić zawsze.

Foki nie mają prawie wcale pamięci. A dokładniej mówiąc, mają pamięć tylko do tego, co dotyczy porządku ich naturalnego życia, a pamięć ta, która jest doskonała, nazywa się instynktem. Doskonale pamiętają, jak mają się odżywiać i uczyć się pływać, jak walczyć między sobą i jak się rozmnażać, jak mają się kierować po tym bezkresnym oceanie, by dotrzeć do łowisk i wrócić na wyspy w rozsądnych terminach, jak mogą próbować uniknąć na morzu ataków ich śmiertelnego wroga - orki. Pamiętają to wszystko, co składa się na ich życie w ramach porządku kosmicznego. Ale agresja człowieka jest w nim zbyt krótko. Do dzisiaj duże foki futerkowe z północnego Pacyfiku nie wykształciły w sobie pamięci, dzięki której wiedziałyby, że człowiek może być ich wrogiem.

Marynarze Pribyłowa zeszli na plaże pokryte kamieniami oraz pyłem wulkanicznym i ruszyli w kierunku fok. Uzbrojeni byli w drągi. Do tej pory zabijali foki jedynie na morzu uderzeniami kija. Dlatego teraz zeszli na ląd z kijami w rękach.

Pogoda była ładna, słabe słońce, którego promienie przebijały się przez lekką mgłę, oświetlało szarobrunatne ciała setek tysięcy fok, których skóry przedstawiały niebotyczne bogactwo. Statek Pribyłowa czekał zakotwiczony poza zatoką, nieruchomy na lekko falującym morzu, z dwoma sterczącymi pionowo masztami, a nad nim zataczały wielkie kręgi ptaki morskie.

Ogromny wrzask cały czas unosił się nad wyspą. Foki, które znajdowały się bliżej ludzi, milkły, gdy się zbliżali, z ciekawością wyciągały szyję, ale inne, będące trochę dalej, nie przestawały hałasować i barszkować. Ludzie podeszli do najbliższych znajdujących się fok i zaczęli walić w nie kijami.

Wystarczył jeden dobrze wymierzony w głowę cios odpowiednio ciężkiej pałki, by zabić fokę. Zresztą tak należało postępować, jeśli chcieli się uniknąć zniszczenia skóry. Później ludzie mieli się nauczyć, że to szaleństwo zabijać byle jaką fokę, zwłaszcza samicę czy samca reproduktora. Ludzie, którzy pierwsi zeszli na te plaże, byli amatorami, nieznającymi techniki zabijania, w dodatku byli przeraźliwie podekscytowani widokiem bogactwa, jakie odkryli, a także wrzaskiem robionym przez foki, jakiego nigdy nie słyszeli.

Ludzie zaczęli od fok chodzących po plaży. Niektórzy zabijali je dosyć fachowo. Większość jednak głupio i okrutnie je masakrowała. Przerażająca rzeź, jaką okazało się pierwsze spotkanie fok i ludzi, którzy

wylądowali na Wyspach Pribyłowa, nie skończyła się po kilku dniach czy też po kilku sezonach. Trwała wiele lat, przerywana jedynie na okres corocznej wędrówki tych zwierząt.

W 1867 roku Rosja sprzedała Alaskę Stanom Zjednoczonym za 7 200 000 dolarów. Zmiana właściciela nie powstrzymała rzezi. Oprawcy z wielu krajów - Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Kanady, Japonii - brali w niej udział na lądzie i na morzu podczas powrotu zwierząt. Dopiero w 1910 roku uczyniły to władze amerykańskie, powodowane może nie tyle litością, co informacją departamentu połowów, który uświadomił im, że populacja fok na Wyspach Pribyłowa spadła z kilkunastu milionów do 100 000 osobników. W tym samym czasie książki Jacka Londona i Rudyarda Kiplinga zaczęły pokazywać męczeństwo fok i poruszyły opinię publiczną. Podjęto pierwsze środki dla ich ochrony.

Zabijanie fok na północnym Pacyfiku nie zostało zakazane, ale jest regulowane przepisami. Foki podlegają ochronie na wyspach podczas migracji. Co roku, gdy wielkie stada płyną na północ, okręty marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych eskortują je, płynąc w pewnej odległości z obu stron jak drogocenne konwoje. Na wyspach nie wolno zabijać młodych fok ani samic. Polować można jedynie na „kawalerów” - dorosłe samce, które nie mają jeszcze haremu. Kontyngent skazańców jest ustalany corocznie.

Przyjelibyśmy z ulgą wiadomość, że całkowicie zaprzestano zabijania fok, jak też i innych zwierząt. Jednak aby do tego mogło dojść, każdy z nas musiałby zgodzić się na rezygnację ze wszystkiego, co z królestwa zwierząt poświęcamy dla zaspokojenia naszych kaprysów i próżności.

7 Najślynniejszy

bunt

Wiosna 1789 roku. Dla Francuzów data niebudząca dwuznaczności - w Wersalu zbierają się Stany Generalne. Jeden z członków trzeciego stanu, urodzony przywódca, poprowadzi swoich kolegów deputowanych do przysięgi w Jeu de Paume i utworzenia Zgromadzenia Narodowego. Nazywa się Mirabeau. Ma czterdzieści lat. Rewolucja francuska jest już blisko.

Amatorom morskich przygód wiosna ta kojarzy się z innym dowódcą. Nazywa się William Bligh i dowodzi fregatą brytyjskiej Marynarki Królewskiej. Ma 33 lata. Dla kinomanów zawsze będzie miał tuszę, ostre spojrzenie i pogardliwie wydęte usta sławnego aktora Charlesa Laughtona, bohatera pierwszego mówionego filmu - dziś już klasyki - poświęconego buntowi na „Bounty”. To, że w rzeczywistości William Bligh był szczuplejszy i nie miał tak jasnych włosów, nie ma wielkiego znaczenia. Jego niezłomna wola kierująca niezłomnym ciałem, jego wyjątkowa znajomość morza mogły usprawiedliwiać władczą i pewną siebie postawę oraz bezgraniczne zaufanie do samego siebie. Ale jego poczucie obowiązku graniczyło z okrucieństwem i pozbawiło go niemal kompletnie jakiejkolwiek wrażliwości.

W 1788 roku kapitan William Bligh, dowódca statku „Bounty”, dostał od rządu specjalne zadanie o dużym znaczeniu gospodarczym - znaleźć na Tahiti sadzonki chlebowca i dowieźć je w dobrym stanie aż na brytyjskie Antyle. Zasadzone tam, miały dostarczać dużo taniego pożywienia czarnym niewolnikom. Nad zdrowiem roślin podczas podróży miał czuwać botanik David Nelson, zaś chirurg Thomas Ledward miał kurować ludzi. I tak około pięćdziesięciu ludzi wypłynęło na Tahiti.

Po sześciu miesiącach rajskiego postoju z ładowniami pełnymi sadzonek chlebowca, starannie ułożonych pod okiem Davida Nelsona, w kwietniu 1789 roku „Bounty” wyruszył w drogę na Antyle.

Pogoda dopisywała. Ale żelazna dyscyplina, zaprowadzona na pokładzie przez kapitana Williama Bligha, trzaskanie biczem, nieustanne nagany, surowe kary oraz męcząca praca zbyt ostro kontrastowały ze wspomnieniami potulnych wahini, ich melodyjnych pieśni i zapachu kwiatowych wieńców. Na statku zagościło niezadowolenie, które z czasem miało rosnąć.

26 kwietnia marynarz o nazwisku Quintal został skazany na dwaście razy za kradzież butelki rumu. Ta sroga kara mogłaby być w tamtych czasach uznana za słuszną, gdyby nie nuta sadyzmu, jaką chciał do niej dodać Bligh. Do wymierzenia kary nieszczęsnemu Quintalowi wyznaczył marynarza MacCoya, najlepszego przyjaciela, niemal brata winowajcy. Po dziesięciu razach wymierzonych na pokładzie na oczach całej załogi, którym towarzyszyły cierpkie uwagi i ironiczne słowa zachęty z ust kapitana, Quintal ze skórą pooraną rzemieniami, cały we krwi stracił przytomność. Mimowolny kat, równie trupioblady jak jego

przyjaciel, upuścił „dziewięcioogonowego kota”. Skazańca ocucono, oblewając go morską wodą.

Nieporuszony William Bligh kazał MacCoyowi wymierzyć dwa pozostałe razy, aby wyrok został dokładnie wykonany. Te dwa razy to było o dwa razy za dużo.

Obowiązki pierwszego oficera prawie nigdy nie należą do przyjemnych, i to na pokładach wszystkich statków. Musi on czuwać nad mnóstwem rzeczy, aby kapitan mógł sprawować dowództwo, nie martwiąc się o drobiazgi - okręt ma być w doskonałym stanie, załoga posłuszna i dobrze wyszkolona. Tego oczekuje kapitan od pierwszego oficera. Pierwszy oficer na „Bounty”, Fletcher Christian, choć nigdy nie zaniedbał swoich obowiązków, nieustannie był przez Bligha łajany, a czasem obrażany, na oczach wszystkich. Załoga po cichu brała jego stronę.

Wczesnym rankiem 28 kwietnia 1789 roku fregata płynęła między wyspami archipelagu Wysp Przyjacielskich. Na horyzoncie rysowała się wyspa Tofua. Morze było spokojne, niebo bezchmurne, wiał miły, wschodni wiaterek. Pozornie nic nie mogło tłumaczyć dziwnego podniecenia, panującego na pokładzie „Bounty”. Nic poza buntem, i tak właśnie było - dwie trzecie marynarzy przeszło do historii jako buntownicy z „Bounty”. Bunt, spontaniczny i zwycięski, bez walki, wybuchł na skutek kary wymierzonej w ohydnych warunkach marynarzowi Quintalowi.

Fletcher Christian, pierwszy oficer, został mianowany przez buntowników dowódcą. W ten sposób chcieli oddać hołd ofierze Bligha, a poza tym sądzili, że jedynie Christian potrafi dopłynąć tam, gdzie chcieli buntownicy - na Tahiti, do tego prawdziwego raju na Ziemi. Christian zgodził się po chwili wahania. Kierował nim nie tyle duch zemsty, ile chęć odzyskania godności, tak długo narażanej przez kapitana na szwank.

Były kapitan Bligh, mocno przywiązany do masztu i pilnowany przez dwóch uzbrojonych marynarzy, nic nie stracił ze swojej dumy. Błyskawice w spojrzeniu, grzmiący głos, zdawał się z przyjemnością prowokować nienawiść. Groźby pod jego adresem stawały się coraz wyraźniejsze - błyskały noże, a kilku ludzi mierzyło z broni w swojego prześladowcę. Christian rozumiał, że jeśli chce uniknąć zbrodni popełnionej na jego oczach, musi działać bardzo szybko. Spuścił na wodę szalupę, do której załadował 16 kilogramów solonej wieprzowiny, trzy worki chleba, sześć

litrów rumu, sześć butelek wina i trzy beczułki słodkiej wody - w sumie 120 litrów. Wsiadło do niej oprócz Bligha osiemnastu ludzi, którzy nie przyłączyli się do buntowników. Kiedy jako ostatni wsiadł pokładowy chirurg, fale sięgały prawie krawędzi burty.

Przez kwadrans, nie wiadomo dlaczego, „Bounty” holował szalupę, na którą sypał się grad obelg, rzucanych przede wszystkim pod adresem Bligha.

- Wracaj wpływ, ty stary psi pomiole!
- Płyn i zdechnij, ty stary łajdaku!
- Zdychaj, ty skurwysynu!

William Bligh, przez chwilę załamany, milczący, nagle się wyprostował, aż zachybotало szalupą, i z ust jego trysnął potok inwektyw. Kilku buntowników, najbardziej mściwych, wzięło go na cel, ale nikt nie strzelił. Wtedy Christian zdecydował:

- Zwolnić cumę!

Rozległo się kilka głosów: „I poczęstujcie ich salwą armatnią!”. Ale w końcu żaden z buntowników nie strzelił do rozbrojonych 19 byłych towarzyszy, którzy jednak woleli jak najszybciej oddalić się od statku. Chwycili za trzy pary wiosel. „Bounty” podniósł żagle i ruszył w drogę. Fregata i szalupa straciły się z oczu. Każde popłynęło ku swojemu przeznaczeniu.

Patrząc w morze, odwrócony tyłem do reszty, William Bligh zdawał się nic nie widzieć i nic nie słyszeć. Po chwili odwrócił się i surowym wzrokiem spojrzął na minizalogę swojego ministatku. Pierwszym rozkazem, jaki wydał, było polecenie uporządkowania prowiantu i rzeczy osobistych wrzuconych w pośpiechu do szalupy. Odzyskał już swoją zwykłą pewność siebie.

Szalupa długa na 7 metrów z 19 ludźmi na pokładzie była mocno przeladowana. O najbliższym lądzie, wyspie Tofua, nie wiedzieli nic, ale z pobytu „Bounty” na sąsiedniej wyspie zachowali niemiłe wspomnienia - tubylców, prawdziwych dzikusów, musieli stale trzymać pod groźbą broni palnej. Teraz załoga miała jedynie cztery kordelasy. Gościnne Tahiti leżało 1200 mil stąd, ale pod wiatr. Nie pozwalał on szalupie popłynąć w tamtym kierunku. Po przeciwnej stronie znajdował się Timor, należący do Indii Holenderskich - w odległości 3500 mil, czyli trzy razy dalej niż Tahiti.

- Tam popłyniemy - zdecydował William Bligh. - W zależności od siły wiatru i stanu morza będziemy albo żeglować, albo wiosłować.

Do celu dotrze po miesiącu i trzynastu dniach żeglowania, czyli 43 dniach, które liczą się w annałach wypraw morskich.

Bligh zwołał swoich ludzi. John Foyer, najwyższy stopniem, został mianowany pierwszym oficerem, zajmując miejsce „zdrajcy” Christiana. Było też sześciu innych oficerów, którzy pozostali wierni kapitanowi. Uformowano dwie załogi wiosłarzy. W ich skład wchodziłi bosmani i marynarze, dwóch kucharzy, rzeźnik, a także cieśla Purcell, komisarz „Bounty” i dwaj naukowcy - botanik Nelson i chirurg Ledward. Przez jakiś czas musieli ciężko wiosłować, później postawili żagle. Bligh postanowił zaryzykować i wylądować na wyspie Tofua, aby odnowić, jeśli to możliwe, zapasy słodkiej wody i żywności.

Ostre krawędzie sześćsetmetrowego szczytu Tofua rysowały się na tle ciemnego o zmierzchu nieba. Chmury zasnuwające jego wierzchołek zabarwiły się na pomarańczowo, bo wulkan tylko na w pół wygasł. Milę od wybrzeża nie było ani śladu wiatru. Bligh kazał rzucić kotwicę.

- Do brzoze dobijemy nie wcześniej jak jutro rano - oznajmił. - Nie możemy dać się zaskoczyć tubylcom.

Tuż przed zapadnięciem nocy rozdał załodze po porcji rumu, tak jak musieli to robić na wszystkich morzach na świecie kapitanowie wszystkich statków pływających pod banderą brytyjskiej marynarki wojennej. Tradycji musiało stać się zadość. Niespokojnym marynarzom alkohol dodawał nieco otuchy.

O 9 rano szalupa dobiła do bezludnej zatoki. Lamb, rzeźnik, skrzył sobie na kamieniach nogę w kostce i Bligh natychmiast zwymyślał go. Skrzyconą nogą zajął się Thomas Ledward.

Wybrzeże było jałowe i udało się zebrać w dziurze wyłobionej w skale jedynie sześć litrów deszczówki. Wodą podzielono się tak jak resztką chleba.

- Wybrzeże leżące po zawietrznej wydawało mi się bardziej zielone - powiedział Bligh. - Popłynijmy tam! Wszyscy na pokład!

Zerwał się silniejszy wiatr. Przy pierwszej próbie zmiany kursu fala z tyłu omal nie zalała szalupy. Bligh zagrzmiął:

- Za burtę wszyscy, którzy potrafią pływać!

Wielu marynarzy, nawykłych do ślepego posłuszeństwa, bez namysłu skoczyło do wody. Szalupa z mniejszym obciążeniem wykonała zwrot

i marynarze wrócili na pokład. Nie mogli jednak dobić do wymarzonego brzegu. Z pewnej odległości zobaczyli palmy kokosowe, ale i strome skały. Jeden z aspirantów na oficera - najmłodszy - i jeden z kucharzy zaproponowali, że popłyną do brzegu. Opasani linami wyszli na brzeg i wrócili z kilkoma tylko orzechami kokosowymi. Nie dostrzegłszy żadnej plaży, Bligh rozkazał zawrócić do zatoczki. Na kolację przypadł na każdego jeden orzech kokosowy.

- Musimy oszczędzać żywność!

Nazajutrz rano kolejna próba opłynięcia wyspy skończyła się tak jak pierwsza niepowodzeniem i znowu musieli zawinąć do zatoczki.

- Zbadamy te pionowe skały - postanowił Bligh.

Po trudnej i niebezpiecznej wspinaczce wśród skał i lian drugi oficer, bosman, następnie botanik Nelson, chirurg Ledward i w końcu sam Bligh dotarli na szczyt skalnej ściany. Zobaczyli tam wąwozy i skały, a w dali wulkan. Widziana stąd szalupa unosząca się na wodzie 100 metrów niżej u stóp klifu wydawała się maciupeńka. Z kilku nędznych bananowców, jakie uchowały się pośród kamieni, zerwali trzy kiście bananów. Zejście na dół okazało się dużo trudniejsze od wspinaczki.

Następnego dnia Tinkler, młodziutki aspirant, wspiął się po skale na wyspę. Na skraju wąwozu zauważył prymitywny szałas, a w nim trójkę krajowców - dwóch mężczyzn i jedną kobietą. Udało mu się przekonać ich, by zeszli do zatoczki. Mocno gestykulowali i wypowiadali dziwne sylaby. Dzięki zdolnościom językowym Nelsona Anglicy dowiedzieli się, że większość tubylców mieszka po przeciwnej stronie wyspy, na sławetnym wybrzeżu po zawietrznej.

Krajowcy zgodzili się oddać trochę wody i obrane orzechy kokosowe w zamian za dwa złote guziki z munduru Bligha. Obiecali Nelsonowi, że wrócą ze swoimi towarzyszami. I wrócili. Część przypłynęła dwoma pirogami, część zeszła po skałach. W sumie około 50 tubylców. Wyglądali pokojowo, nie mieli ze sobą broni. Przynieśli owoce chlebowca i kilka litrów wody, które wymienili na chusteczkę do nosa i kłamry od butów. Dzięki swojej lupie, z którą nigdy się nie rozstawał, Bligh rozpałił ognisko i ku zdumieniu tubylców upiekł duże owoce.

Dziewiętnastu rozbitków z „Bounty” spędziło noc we własnym gronie. Bligh postanowił, że z wypłynięciem w morze poczekają na tubylców, którzy obiecali dostarczyć żywność. Zebrał wszystkie drobiazgi, które mogły przydać się do handlu wymiennego.

O świcie do szalupy podpłynęły dwie pirogi. Tubylcy przywieźli tylko sześć owoców chlebowca i kilka litrów wody. Ze szczytu skalnej ściany zszedł w otoczeniu pobratymców wysoki mężczyzna w długiej szacie. Wyglądał na wodza i w ręku trzymał włócznię zakończoną zębami rekina. Gestami zażądał pokazania lupy, która pozwala wzniecić ogień. Bligh nie bardzo chciał mu ją oddać. Pojawił się drugi wódz, jeszcze ważniejszy, którego pierwszy powitał z wielkim szacunkiem. Bligh podarował obu koszulę i mały scyzoryk. Obydwaj wodzowie okazali wdzięczność i wytłumaczyli, że najbliższa wyspa jest oddalona zaledwie o dwa dni żeglowania i że trzeba płynąć w kierunku zachód-północ-zachód. Nelson, służący za z Bożej łaski tłumacza, dobił targu - do stali dwie bulwy jamsu za ostatnie złote guziki z munduru kapitana. Wymiana zakończyła się, kiedy wodzowie zażądali lupy, której oddania Bligh stanowczo odmówił.

Wtedy sytuacja się zaogniła. W zatoczce pojawiło się nagle około 200 mieszkańców wyspy. Przyjazne gesty zastąpiły wrogie okrzyki i groźne miny. Bligh, zachowując całkowity spokój, polecił swoim ludziom załadować w jak najbardziej naturalny sposób, nie okazując najmniejszego pośpiechu, upieczone bulwy do szalupy. Gdy to zrobili, wypili otrzymaną wodę. Najwyższa pora, bo nagle rozległ się okropny hałas - tubylcy uderzali kamieniami jednym o drugi. Wodzowie coś wykrzykiwali. Nelson przetłumaczył:

- Wszyscy umrzecie!

Bligh wydał rozkazy. Anglicy ruszyli prosto na grupę dzikusów. Zaskoczeni rozstąpili się, pozwalając im dotrzeć do szalupy. Marynarze wskoczyli do niej i chwycili za wiosła.

- Kotwica! - krzyknął mat Norton.

Kotwica została na plaży, przyczepiona do liny.

Norton ruszył biegiem po ciemnym piasku, ale nie dobiegł daleko. W jednej chwili został otoczony przez tubylców i jego głowa pod uderzeniami kamieni pękła jak dojrzały owoc.

Bligh jednym ruchem przeciął linę kotwicy i szalupa zaczęła oddalać się pod gradem kamieni. Tubylcy już wskakiwali do pirogi i ruszali w pościg. Lekka piroga doganiała szalupę. Bligh rzucił rozkaz:

- Zdjąć bluzy i rzucić je do morza!

I znowu, bez chwili zastanowienia, wszyscy wykonali rozkaz. Tubylcy, widząc te niespodziewane skarby, przerwali pościg.

- Postawić żagiel!

Wiatr zastąpił wiosłujących. Piroga powoli małała, aż wreszcie znikła z pola widzenia.

Chirurg Ledward musiał opatrzeć rannych. Cieśla Purcell i drugi oficer Elphinstone mieli brzydkie rany cięte na głowie. Reszta doznała tylko lekkich obrażeń. Odmówiono modlitwę za spokój duszy nie-szczęsnego Nortona, a po niej akt dziękczynienia. W głębi duszy ocaleni doceniali przytomność umysłu Bligha, którą wsparła Boża opatrzność.

Wyciągnęli z tej ciężkiej lekcji wnioski - nie ma mowy o przybijaniu do brzegu na nieznaną wyspę. Ale pierwszy port, gdzie mogli spotkać białych, to Timor w Indiach Holenderskich. Bligh uroczyście zobowiązał się dotrzeć tam ze swoimi ludźmi:

- Pod warunkiem, że zawsze będziecie mi całkowicie i bez szemrania posłuszni. Przrzeknijcie!

Przrzekli.

Wachty, minimalne racje, rozkład zajęć załogi, wszystko zostało ustalone w najdrobniejszych szczegółach. Gdy szalupa znalazła się na pełnym morzu, fale stały się tak wielkie, że cały czas musieli wyczerpywać z niej wodę, a chcąc uratować zapasy żywności, wyrzucić do wody rzeczy, które nie bez problemu udało się uznać za zbędne. Wieczorem 3 maja Bligh wyliczył, że od ucieczki w popłochu z Tofui przebyli 86 mil. Z solidnej liny i szmat sporządzili coś w rodzaju logu. Bligh dawał przykład wytrzymałości, pozostając za sterem bez przerwy nawet osiemnaście godzin.

5 maja czterej marynarze wykrzyknęli „Ziemia!” akurat wtedy, gdy kapitan spał. Bligh przetarł oczy. Za płaską wyspą rysowały się kolejne wyspy.

- To wyspy Fidzi - oznajmił.

- Do której przybijemy? - zapytał cieśla Purcell.

Bligh spurpurowiał i odpowiedział niemal wrzaskiem - po doświadczeniach z Tofui nie tylko nie należało przybijać do wysp, ale należało je za wszelką cenę omijać. Żaden biały jeszcze ich nie zbadał, ale zdaniem Cooka zamieszkiwali je okrutni kanibale. Ludzie nie odważyli się szemrać. Ominięto wyspy, a potem zobaczono następne. Zimne noce, głód, pragnienie i zmęczenie dawały się wszystkim we znaki. Ludzie słabli - niektórzy zaczęli po cichu narzekać, ale Bligh wszystko słyszał. Każda próba narzekania spotykała się z surową naganą.

Na haczyk, który ciągnęli za szalupą, złapał się morświn i wszyscy zaczęli przetykać ślinę. Gdy urwał się z wędki i zniknął w głębinach, nawet Bligh szpetnie zaklął. Mimo wszystko życie w łodzi jakoś się organizowało. Podczas nawałnic wyczerpywali wodę z szalupy, podczas szkwału zbierali deszczówkę, a podczas pogody suszyli na słońcu ubrania. Żuli małe skórki chleba, zaś małymi łykami pili nędzne racje wody. Spali jeden przy drugim. Potrzeby załatwiali za burtą, starając się utrzymać czystość w szalupie, czego pilnował Bligh. Wszystkie jego rozkazy były niezwłocznie wykonywane. 7 maja łódź uciekła dzięki energicznemu wiosłowaniu przed pirogami z groźnie wyglądającymi tubylcami. Dzień później rozpogodziło się i dowódca się ogolił. Bez wody i bez mydła. Rolę balwierza odegrał uzbrojony w jako tako naostrzony nóż kucharz Smith, który zostawił na policzkach i brodzie zachowującego stoicki spokój Bligha głębokie ślady. Inni nie poszli za przykładem kapitana i zachowali brody.

Tego samego dnia Bligh pokazał swoim oficerom dziennik pokładowy, który skrupulatnie prowadził. Na białej kartce naszkicował z pamięci mapę.

- To prawdopodobne położenie przesmyku Endeavour między cyplem Nowej Holandii (tak jeszcze nazywano Australię) a Nową Gwineą. To jedyna droga, którą można pokonać zaporę podwodnych skał i dotrzeć do Timoru. Nigdy nie pływałem w tych stronach, ale słyshałem opowieści kapitana Cooka i zapamiętałem szczegóły.

Bligh kazał oficerom nauczyć się na pamięć mapy „na wypadek nie-szczęścia”, jak mówił. Ale nikt nie wyobrażał sobie ocalenia bez niego.

Wieczorem 9 maja rozpoczęła się straszna nawałnica, która uspokoiła się dopiero 12 maja koło południa.

- Myślę, że najgorsze mamy już za sobą - powiedział Bligh.

Chcąc podzielić się swoim optymizmem, rozdał po dwie łyżeczki rumu i kilka gramów solonej wieprzowiny na osobę. W nocy zerwał się jednak tornado i potężna fala załaziła cały optymizm i szalupę. Wybierając z niej wodę raczej z przyzwyczajenia i obowiązku, polecali swoje dusze Bogu. Wiatr dął z prędkością 120 kilometrów na godzinę. Ale po dwóch nocach i jednym dniu straszliwej nawałnicy, zapanował znowu spokój. Rankiem 14 maja pojawiły się na horyzoncie wyspy.

- Kapitan Cook mówił mi o nich - powiedział Bligh. - Nazwał je Nowymi Hebrydami.

Czy przybiją do brzegu? Nikt nie śmiał zapytać. W bezpiecznej odległości od wybrzeża, niedaleko plaży, Bligh kazał ściągnąć żagle. Uśmiechy rozjaśniły twarze. Stając na stałym lądzie, ugasić pragnienie i najęść się do syta - wreszcie to cudowne marzenie się ziści. Bligh zwrócił się do cieśli:

- Panie Purcell, żagiel mocno ucierpiał od nawałnicy. Proszę do prowadzić go do porządku. Gdy tylko pan skończy, odpływamy.

Purcell nawet nie drgnął. Po raz pierwszy cieśla odmawiał posłuszeństwa. Milczenie stawało się coraz cięższe. Po czym, w dalszym ciągu nie ruszając się z miejsca, zagadnięty odezwał się. Prosił, żeby zejść na ląd. W imieniu wszystkich swoich towarzyszy chorych i wyczerpanych zażądał przynajmniej jednego dnia odpoczynku. Bligh wstał ze swojej ławki, w oczach miał żądzę mordy. Ale jego groźna postawa znikła na widok tych sinobladych i przerażonych twarzy zwróconych ku niemu.

- Niech ci, którzy podzielają zdanie Purcella, podniosą rękę!

Dwaj oficerowie i mat podnieśli ręce. W oczach pozostałych widać było, że są tego samego zdania.

Bligh przez chwilę zdawał się zastanawiać. Wszyscy milczeli. Minęły dwie długie minuty, po czym Bligh otworzył usta:

- Nie. Nie zejdziemy na ląd. Narazilibyśmy się na zbyt wielkie ryzyko spotkania kanibali.

Powiedział to spokojnym głosem i jego decyzja zdawała się nieodwołalna. Purcell odważył się nalegać:

- Jesteśmy zbyt zmęczeni. Musimy odpocząć.

- Nie masz prawa mówić w imieniu innych - odrzekł Bligh. - Jeśli ty sam jesteś naprawdę zbyt zmęczony, wysadzę cię na ląd. Ale samego. Czy wolisz to, czy naprawić żagiel?

Cieśla bez słowa zabrał się do pracy. Jeszcze jej nie skończył, gdy na wybrzeżu pojawiła się horda wyspiarzy wznoszących wrogie, co do tego nie było wątpliwości, okrzyki. Purcell zwiększył tempo pracy. Postawiono żagle. I gdy tubylcy wsiadali już do swoich piróg, szalupie udało się umknąć spod gradu strzał. Tak zakończył się ten incydent.

Zmęczenie i panująca w szalupie ciasnota w równej mierze wykańczały nerwowo rozbitków. Kilka dni po próbie buntu Purcella drugi oficer, wydający racje żywnościowe, stwierdził zniknięcie dużego kawałka wieprzowiny. Poinformowany o tym Bligh przesłuchał z całą surowością jednego po drugim całą załogę. Podejrzenia padły na kucharza Lamba,

który wszystkiemu zaprzeczył, a dowodu żadnego nie znaleziono. Ponieważ jednak brakowało „dziewięcioogonowego kota”, kara nie została wymierzona. Ale stosunki międzyludzkie wyraźnie zaczęły się psuć.

20 maja świeciło mocne słońce. Rozbitkowie zobaczyli rybitwy polujące na ryby.

- Musimy być niedaleko jakiegoś dużego lądu - powiedział Nelson, przyrodnik. - Może to być Nowa Holandia.

- Nową Holandię zamieszkują okrutni dzicy - zauważył Bligh.

Nelson, dość poważnie niedomagający, zaczął bredzić jak w jakimś delirium. Opisywał z naukowymi szczegółami różnego rodzaju skorupiaki, kraby i ryby, jakie można znaleźć na brzegu i w przybrzeżnych wodach kontynentu, o którym kapitan mówił, że jest przeklęty. Jego towarzysze chciwie słuchali jego słów. Bligh przerwał mu jednak:

- Dzisiaj nie będzie żadnej racji chleba. Musimy oszczędzać resztki żywności.

Nikt nie odważył się zaprotestować. Kucharz Smith był na tyle zręczny, że złapał rybitwę, która przysiadła na szalupie.

- Nelson dostanie jej krew - oznajmił Bligh. - Jest z nas wszystkich najpoważniej chory.

O osiemnaście zakrwawionych kawałków i kości ciągnięto losy -chirurg dostał głowę, a Bligh płetwiastą nóżkę. Następnego dnia udało się zabić jeszcze jedną dorosłą rybitwę, a nazajutrz trzy inne nakarmiły wygłodniałych rozbitków.

Szalupa zbliżała się do równika i ludziom coraz bardziej dawał się we znaki słoneczny skwar. Z walających się po szalupie szmat Bligh kazał zrobić turbany:

- Załóżcie je na głowy i co pół godziny będziecie zanurzać je w morzu.

Od poprzedniego dnia płynęli w bezpiecznej odległości wzdłuż podwodnych raf. Zdawały się ciągnąć bez końca. Gdzie podział się przesmyk Endeavour? Na noc zatrzymali się na morzu. O świcie ani śladu wiatru, a prąd znosił szalupę na skały.

- Do wiosła! - rozkazał Bligh.

Tylko czterech ludzi miało siłę wykonać polecenie. Bligh zostawił ster i wziął się do wiosłowania. Nagle między skałami, o które rozbijały się fale, dostrzegli tor wodny wychodzący na lagunę. Przesmyk Endeavour!

Po minięciu kipieli wypłynęli na niewiarygodnie spokojne morze. Laguna z widocznymi gdzieniegdzie małymi jałowymi wysepkami w dali obmywała dwie większe wyspy, z bujną roślinnością i zalesione. Na jednej z nich ciągnęła się piaszczysta plaża. Szalupa spokojnie na niej wylądowała.

Rozbitkowie na stałym lądzie zataczali się, jakby coś wypili. Najzdrowsi nieśli najbardziej chorych i układali ich na ciepłym piasku. Ci, którzy mieli dość sił, uklękli i zdjęli szmaciane turbany. Bligh zaczął odmawiać akt dziękczynienia.

Pierwszy z prawdziwych posiłków po 26 dniach niemal postu okazał się prawdziwą ucztą. Smakowite ostrygi, pędy palmowe, o których wycinaniu nikt by nie pomyślał, gdyby nie światłe rady erudyty Nelsona, a na deser dziwne i pyszne owoce przypominające nieco agrest. Wody źródlanej ani krzepiącego snu nikt nie racjonował.

Następnego dnia, odzyskawszy siły, ludzie nazbierali suchego drewna i dzięki lupie kapitana rozpalono ognisko. W garnku wyniesionym na plażę dusiły się ostrygi z chlebem i kawałkiem boczku. Był piątek 29 maja.

- To rocznica naszego święta Restauracji monarchii - powiedział Bligh. - I tak też nazwę tę wyspę.

Choć raz dał się ponieść euforii i pozwolił sobie na żarty:

- Nazwa po dwakroć słuszna, bo czy ktokolwiek śmiałby zaprzeczyć temu, żeśmy się tu dobrze restaurowali?

Musieli jednak wyciągnąć jeszcze na brzeg szalupę, nieco poturbowaną przez morski żywioł. I znowu Purcell dostał rozkaz jej naprawienia. Wziął się do roboty, ciskając pod nosem przekleństwa i obelgi.

31 maja, kiedy Bligh, nie zwlekając dłużej, postanowił wypłynąć w morze, inni też zaczęli po cichu narzekać. Kapitan zdawał się jednak mieć dar przewidywania. Jeszcze nie zdążyli się do końca spakować, gdy pojawili się tubylcy z wycelowanymi w nich włóczniami. Nikogo już nie trzeba było namawiać do dalszej drogi.

W ciągu następnych dni wielkie czarne i nagie sylwetki krajowców rysowały się na wybrzeżach, wzdłuż których płynęli. Często stali na jednej nodze z drugą zgiętą pod kątem prostym i o nią opartą. Niektórzy trzymali w lewej ręce kawałek zakrzywionego drewna. Wszyscy marynarze zastanawiali się, co to za dziwny przedmiot. Broń? Nie mieli okazji zobaczyć latających bumerangów.

Bligh zgodził się na kolejny postój w zatoczce małej wysepki, która wydawała się bezludna. Znowu doszło do kłótni między cieślą a kapitanem.

- Skończmy z tym raz na zawsze! - krzyknął Bligh.

Wziął do ręki nóż, a drugi rzucił Purcellowi.

- Broń się!

Szesnastu wychudzonych widzów nie odważyło się wtrącić i wszyscy wstrzymali oddech. Dwaj przeciwnicy stali naprzeciwko siebie nieruchomo, oddaleni o cztery kroki. Nagle Purcell rzucił nóż na ziemię. Raz jeszcze okazał posłuszeństwo. Bligh przyjął jego kapitulację. Znowu zapanował spokój. Kapitan poinformował załogę, że szalupa zrobiła 2390 mil morskich, dwie trzecie dystansu między wyspą Tofua a Timorem.

Wyspę Timor zobaczyli 12 czerwca. Bligh podpływał ostrożnie, pamiętając ciągle to, co mówił Cook, że „część wyspy” zamieszkują ludożercy. Po 36 godzinach przeszukiwania wybrzeża dostrzeżono o świcie fort, który z całą pewnością nie został zbudowany przez dzikich. Bligh miał jeszcze jedną wątpliwość:

- A jeśli w czasie naszej długiej podróży Anglia i Holandia wypo wiedziały sobie wojnę?

Jak wtedy przyjmie ocalałych rozbitków garnizon holenderski? Ale nie mogli już zawrócić. Kości zostały rzucone. Kapitan zawołał donośnym głosem. Żadnej odpowiedzi, ani śladu człowieka. Marynarze również krzyczeli, a potem nasłuchiwali. Nic. Na brzegu panowała cisza i nikogo nie było widać. Nagle Nelson wskazał palcem - człowiek w szlafmycy na głowie, przez co wyglądał komicznie, wychynął spod drzew. Bligh zawołał go:

- Hej, ty tam! Czy mówisz po angielsku?

Brak odpowiedzi. Postać znikła tak samo, jak się pojawiła. Teraz w szalupie zapanował niepokój. Czy to możliwe, że Holendrzy uciekli, że opuścili fort, zostawiwszy po sobie tylko tę szlafmycę, którą jakiś kanibal mógł włożyć na głowę? Czy to możliwe, że tubylcy odzyskali swoją wyspę?

Nagle dziwny wartownik w szlafmycy pojawił się ponownie. Towarzyszył mu mężczyzna ubrany jak marynarz. Wróciła nadzieja. Zaczęli rozmowę po angielsku. Wkrótce zjawił się holenderski kapitan, nagle wyrwany ze snu, by zapytać o tożsamość gości. Mimo to wydał zgodę na przybicie do brzegu.

Wstał dzień. Rozbitkowie z „Bounty”, wszyscy w opłakanym stanie, mniej lub bardziej chorzy, zeszli na ląd w Kupangu, stolicy Timoru, witani przez różnobarwny tłum ciekawskich, których ściągnęły na wybrzeże dziwne hałasy i niezwykły ruch. Schodzili według zasad pierwszeństwa, chorych zniesiono na rękach. Holendrzy okazali się gościnni. Gubernator Van Ester świecił w tym przykładem. Jednak nie od razu uwierzyli w opowiedzianą im odyseję Anglików.

Żaden statek nie wyruszał w tym czasie w podróż, więc rozbitkowie odpoczywali, nabierali sił i leczyli rannych za pomocą miejscowych środków, które nie były mizerne. Dla Nelsona było już za późno - jego wycieńczony organizm słabł coraz bardziej. Botanik oddał duszę Bogu 20 lipca 1789 roku. Szesnastu marynarzom, którzy go nieśli, by złożyć w ziemi, wydawało się, że w oku Bligha dostrzegli jakby łzę, ale Purcell twierdził, że to tylko efekt słonecznego promienia.

Siedemnastu pozostałych przy życiu popłynęło do Batawii, skąd mogli wrócić do Anglii. Marzenia tego nie udało się spełnić jednemu z matów, Hallowi, jednemu z dwóch kucharzy i drugiemu oficerowi Elphinstonebwi, którzy do Batawii dotarli na noszach, przypominający szkielety ludzkie oraz cali owrzodzeni, i już się z nich nie podnieśli. Zdrowych towarzyszy czekał jeszcze udział w trzech pogrzebach. Do matki ojczyzny wróciło tylko czterestu.

Bligh dołączył do żony w hrabstwie Kent. Nie udało nam się dotrzeć do żadnej relacji z tego spotkania. Wiemy jedynie, że zaraz po powrocie żeglarz miał tylko jedno w głowie - jak najszybciej wyruszyć w morze i odnaleźć buntowników, by oddać ich w ręce kata. Najpierw jednak sam został wezwany do stawienia się przed radą wojenną, jako że Admiralicja nigdy nie żartowała, gdy chodziło o utratę okrętu. Mimo obciążającego zeznania cieśli Purcella kapitan został uniewinniony. Wyruszył więc na poszukiwanie Christiana i reszty buntowników. Nigdy ich nie odnalazł. Opatrzność, odmawiając mu pomocy, sama, jak zobaczymy, miała wyrównać rachunki.

Po porzuceniu Bligha i wiernych mu towarzyszy w szalupie na pełnym morzu „Bounty” skierował się na najbliższą wyspę - Tubuai, leżącą 300 mil na południe od Tahiti.

- Założymy tam kolonię - mówili buntownicy - i będziemy żyć jak bracia.

Ledwie zeszli na ląd, zobaczyli, że na Tubuai brakowało najważniejszego elementu ich planu. Nie było tu kobiet. Zgodnie uradzili, że wrócą na Tahiti, zabiorą wystarczającą liczbę najmilszych mieszkankę wyspy i wrócą na Tubuai. Po przybyciu na Tahiti buntownicy okłamyli tubylców:

- Kapitan Bligh odkrył cudowną i żyzną wyspę, ale jest ona bezлюдna. Przysłał nas tu po żony, by ją zaludnić.

Kobiety dały się przekonać, a oprócz nich także kilku mężczyzn. Wszyscy przeżyli jednak rozczarowanie, gdy znaleźli się na Tubuai, bo wyspa nie miała w sobie nic z raję na Ziemi. Zaczęły się kłótnie i bójki. Christian nie potrafił przywrócić porządku, a poza tym wszystkie decyzje poddawane były głosowaniu. Większość przegłosowała powrót na Tahiti. Szesnastu buntowników wylądowało tam razem z tubylcami. Wszyscy wkrótce zginęli śmiercią tragiczną albo w bójkach, albo też złapani i powieszani przez władze brytyjskie.

Pozostali buntownicy nie ociągali się na „szczęśliwej wyspie”, słusznie rozumując, że więcej tu mają do stracenia niż do zyskania. „Bounty” podniósł kotwicę, wziął kurs na południowy wschód i wszelki śluch po nim zaginął.

Aż do dnia, kiedy w 1808 roku kapitan polującej na foki łajby „Topaz” wylądował na wyspie Pitcairn (2200 kilometrów na południowy wschód od Tahiti) i ku swojemu zdumieniu spotkał tam siwowłosego Anglika, który mu się przedstawił:

- Nazywam się Aleksander Smith. Jestem ostatnim żyjącym towarzyszem Fletchera Christiana, pierwszego oficera na „Bounty”.

Pozostali, tłumaczył, pozabijali się nawzajem. Niektórzy jednak przed tym tragicznym końcem zadowolili się na wyspie i dziś jeszcze można spotkać na Pitcairn potomków buntowników z „Bounty” i ta-hitańskich kobiet.

Charakter Williama Bligha jeszcze bardziej zgorzkniał od niespełnionej zemsty. Ukojenie znajdował jedynie, wykonując misje represyjne. Toteż wysłano go, by stłumił bunt marynarzy angielskich przy ujściu Tamizy. Popłynął również bombardować Kopenhagę. W 1805 roku został mianowany gubernatorem Nowej Południowej Walii w brytyjskiej Australii, której stolica, Sydney, była wówczas jedynie swojego rodzaju kolonią karną. Jej mieszkańcy, którzy przecież niejedno już w życiu widzieli, nie mogli znieść tego, jak się z nimi Bligh obchodził. Wybuchł nowy

bunt. Ponieważ znajdowali się na łodzi stałym i nie było pływającego więzienia, buntownicy zamknęli Bligha w twierdzy. Dopiero regiment ściągnięty z Wielkiej Brytanii zdołał uwolnić straszego kapitana. Jego zwierzchnicy uznali, że na tym musi zakończyć się jego kariera. Na emeryturę przeniósł się do swej posiadłości w hrabstwie Kent. Zmarł w 1817 roku w Londynie w wieku 73 lat.

Siła charakteru i okrucieństwo, odwaga i wielkopańskie maniere, uczciwość i nietolerancyjność, nikt nie potrafił powiedzieć, na którą szalę przeważa się dla bezlitosnego Williama Bligha waga w dniu Sądu Ostatecznego. Uwielbiany przez niektórych, zniechęcony przez większość, pozostaje niekwestionowanym bohaterem wielkich przygód Oceanu Spokojnego.

8

Piraci dzisiaj

W niedzielę 30 maja 1965 roku panowała jeszcze ciemna noc, kiedy kapitan statku „Doña Pacita” ponownie poprosił pierwszego oficera, by szybciej zaokrętował pasażerów.

- Nie przestrzegamy nigdy rozkładu rejsów i Stary znowu będzie się darł.

Stary to chiński dyrektor towarzystwa Go Thong, właściciela statku. Miasto Cebu spało jeszcze, lecz port był mocno oświetlony i kolorowe karoserie dużych amerykańskich samochodów, które od tyłu wjeżdżały na „Dońę Pacitę” lśniły w świetle silnych reflektorów.

Wyspa Cebu jest najbardziej zaludnioną wyspą Filipin i razem z małymi sąsiednimi wysepkami liczy ponad 2,5 miliona mieszkańców. Mimo trudnego ukształtowania terenu uprawia się tu kukurydzę, tytoń, trzcinę cukrową, palmę kokosową i banana manilskiego. Dużą rolę w gospodarce wyspy odgrywają też kopalnie węgla brunatnego i rud miedzi oraz rybołówstwo.

Miasto Cebu, leżące na południowym wybrzeżu wyspy, liczy około 700 000 mieszkańców. To drugi pod względem tonażu port na Filipinach, ale pierwszy pod względem liczby statków. Magellan zatrzymał się tu

na długi postój w 1521 roku i zmarł niedaleko stąd na wybrzeżu wyspyki Mactan*.

Filipińczycy o różnych odcieniach śniadej skóry i krzykliwie odziani, a także Chińczycy, ubrani raczej na ciemno (na Filipinach mieszka na stałe 400 000 Chińczyków), którzy wsiadali na pokład „Doña Pacity” przed świtem tej niedzieli 30 maja 1965 roku, z całą pewnością nie myśleli o Magellanie i prawdopodobnie niewielu z nich myślało o krwawych walkach na ziemi, morzu i w powietrzu, jakie toczyły się w tym regionie podczas drugiej wojny światowej. Celem ich podróży było przyjemne spędzenie niedzieli z rodziną lub ze swoją dziewczyną w pobliskim kurorcie.

Wreszcie wszyscy wsiedli na statek, podniesiono trapy i zawyła okrętowa syrena. „Doña Pacita” przepłynęła port i minęła pomosty w kierunku południowym. Okrągły księżyc świecił i oświetlał spokojne morze. Głośniki na statku sączyły muzykę. Bufety i bary były otwarte - pasażerowie jedli i pili, choć dzień jeszcze nie wstał. Niedługo księżycowa światłość zostanie pochłonięta przez tropikalny świt.

„Doña Pacita” minęła kilka statków towarowych z zapalonymi jedyne światłami nawigacyjnymi, później rozświetlony mały statek pasażerski trzy albo cztery razy musiał manewrować, by ominąć rybaków, których pełniący wachtę oficer zwymyślał przez megafon. A potem zapanaowała już tylko spowita mgłą płaska tafla morza.

„Doña Pacita” wypłynęła z Cebu przed 80 minutami, kiedy nagle na morzu rozbłysły w dali dwa wielkie białe światła. Wyglądały jak reflektory dwóch dużych samochodów. Stojący na wachcie na mostku kapitańskim oficer zaklął i posłał po kapitana.

- Niech pan spojrzy - powiedział. - Reflektory, ale bez świateł nawigacyjnych.

Większość pasażerów nie zwróciła uwagi na ten szczegół. Z ciekawością patrzyli na te dwa duże zbliżające się światła. W ich świetle księżycowa poświata zdawała się słabnąć. Na horyzoncie wstawało na północnym wschodzie jasnoszare światło - za chwilę świt zmieni się w zorzę, a później w dzień. Ale pasażerowie nie patrzyli w tamtą stronę. Zmianę zauważyli, gdy dwa wielkie zbliżające się światła nagle niemal jednocześnie zgasły. Na ich miejscu zobaczyli dwie ciemne sylwetki,

* Patrz rozdział 1 „Przybysze ze wschodu i z zachodu”.

które szybko się przybliżały po równoległych torach. Niektórzy pasażerowie poczuli niepokój.

Przed 18 miesiącami, dokładnie nazajutrz po Bożym Narodzeniu w 1963 roku, cała prasa filipińska zamieściła wzruszające artykuły o napadzie na turystyczny statek „Bats” w zatoce wyspy Leyte. Piracki okręt otworzył ogień, a dwóch bandytów próbowało wejść na pokład statku. Kapitan zyskał na czasie, negocjując, po czym sam strzelił do napastników, raniąc jednego. Zrozumiał, na co się zanosi, gdy tylko zobaczył zbliżającą się łódź, i zawiadomił przez radio policję z Leyte. Duża czarna łódź policyjna zjawiała się, kiedy piraci, zrezygnowawszy z ataku, uciekli na pełne morze.

Możliwe, że pasażerowie „Doñy Pacity”, widząc zbliżające się coraz bardziej dwa szybkie statki, zaczęli sobie przypominać tę historię. Teraz już nie były takie ciemne. Jeszcze chwila i ukazały się w świetle słońca gotowego wyłonić się zza horyzontu. Pasażerowie mogli zobaczyć, że jeden był granatowy, a drugi żółty. Były to potężne jednostki - zostawiały na morzu dwa wielkie ślady w kształcie litery V, które się przecinały, a przy dziobach powstawały wysokie wąsy z piany morskiej. Pasażerowie stali na pokładzie, bez ruchu, oparci o odbojnicę, niemi. Niektórzy schodzili do wewnątrz statku.

Piraci to słowo, które nigdy nie wyszło z użycia na bezkresach Pacyfiku, zwłaszcza w jego azjatyckiej części. Po drugiej wojnie światowej obecność Amerykanów na tych wodach jedynie uspiła piractwo, po czym odżyło ono u wybrzeży chińskich i na wodach wielkiego Archipelagu Filipińskiego. Żaden pirat nie odważyłby się zaatakować statków amerykańskich, które trochę bardziej na wschód wysadzają rzesze turystów na wyspie Guam. Ale Filipiny są republiką niezależną od wielkiego tumultu politycznego.

Duży księżyc w pełni błędził po niebie niczym jakiś duch, ale słońce, które już wstało, oświetlało błękitne morze. Dwa duże kutry, podpłynąwszy bardzo blisko, zwolniły. Na obu widać było stojących mężczyzn w niebieskich dzinsach oraz w koszulkach koloru khaki lub niebieskiego. Niektórzy mieli panterki. Wszyscy byli uzbrojeni w pistolety maszynowe albo karabiny. Na pokładzie „Doñi Pacity” kobiety zaczęły jęczeć albo płakać, a mężczyźni starali się je uciszyć. Pytani później przez dziennikarzy z Cebu pasażerowie mówili, że pomyśleli wówczas: „Przed wszystkim nie stawiamy oporu” albo „Oby kapitan zdążył powiadomić

przez radio policję! Ale czy zdąży na czas?". Nikt nie wiedział, że kapitan od dziesięciu minut wzywał policję w Cebu przez radio, lecz nie dostał żadnej odpowiedzi. Później miał się dowiedzieć, że radio było odłączone i nadajnik nic nie przekazywał do odbiornika. Sabotaż. Żaden z pasażerów nie orientował się, że w sejfie kapitana spoczywa 100 000 pesos na opłacenie zakupu części zbiorów bawełny z wyspy Masbate.

Dwa kutry jeszcze bardziej zwolniły, a granatowy zaczął pływać tam i z powrotem przed dziobem „Doñi Pacity”, rysując literę S. Kapitan, nie chcąc weń uderzyć, zatrzymał się, a nawet zaczął cofać. Oba kutry powoli podpływały od bakburty do statku.

Kapitan wpadł na fatalny pomysł albo jego rozkaz został źle zrozumiany, ale nagle silniki zaczęły na nowo pracować i śruba okrętowa wzburzyła wodę z tyłu. Z granatowego kutra poszła seria z pistoletu maszynowego. Trafiła dwóch marynarzy na pomoście kapitańskim i trzech pasażerów na pokładzie.

Rozległy się krzyki kobiet, po czym zapadła kompletna cisza. Granatowy kuter włączył silniki, by dopłynąć do statku. Jeden z marynarzy spuścił drabinkę.

Kapitan postanowił nie stawiać oporu, bo co innego mógł zrobić? Piraci z kutra żółtego mierzyli w pozycji stojącej z pistoletów maszynowych i karabinów w stronę statku, gdy tymczasem ich kompani z kutra granatowego wchodzili na pokład „Doñi Pacity”. Na morzu ze wszystkich stron było pusto, jedynie tu i tam wyskakiwały latające ryby i przelatywały niczym srebrzyste błyskawice. Księżyc znikł na zachodzie. Marynarze przenieśli rannych do izby chorych.

Na pokład wszedł pierwszy pirat. Przed sobą trzymał pistolet. Zatrzymał się z lufą wymierzoną w najbliższej stojących pasażerów, podczas gdy jego kompani wchodzili jeden po drugim. W sumie było ich siedmiu. Ostatni, który wydawał się ich dowódcą, wskazał ruchem brody na mostek kapitański i ruszył w tamtą stronę z dwoma ze swoich ludzi.

Piraci, którzy zostali na pokładzie koło drabinki i trzymali pasażerów na muszce, nie wyglądali specjalnie groźnie. Nie odzywali się. Trzej, którzy poszli w kierunku mostku kapitańskiego, długo nie wracali. Po jakiejś chwili kilkoro dzieciaków, które znajdowały się na pokładzie, zaczęło się rozłazić, a rodzice biegali za nimi, by je złapać. Wtedy piraci rzucili kilka krótkich zdań, rozkazujących wszystkim pasażerom wejść

do środka statku. Nie poganiali nikogo. Wystarczyło, że wymachiwali pistoletami maszynowymi, by wszyscy, mężczyźni, kobiety i dzieci, zniknęli jak woda po kąpieli.

W salonach i barach pasażerowie początkowo milczeli, starając się usłyszeć, co dzieje się na pokładzie. Ale oczekiwanie przedłużało się, więc powoli zaczęli rozmawiać między sobą. Czy piraci zabili kapitana albo oficerów, czy też dopiero to zrobią i uprowadzą statek Bóg wie gdzie? Czy też splądrują „Doñę Pacitę”, wszystkich okradną i odpłyną, zabierając zakładników? W poprzednim roku piraci napadli na wiele miejscowości na wybrzeżu i wzięli zakładników, by policja ich nie ścigała. Policja zawsze ustępowała, a zakładnicy wracali cali i zdrowi.

Oczekiwanie przedłużało się. Niektórzy pasażerowie szukali miejsc, gdzie mogliby ukryć portfele i biżuterię, inni wrzuszali tylko ramionami, uważając, że lepiej dać się okraść, nie stawiając oporu i nie próbując przechytrzyć napastników. Kilku mężczyzn ostrożnie poszło zobaczyć, co się dzieje. Wrócili, informując, że piraci stoją u szczytu wszystkich schodów. Czasami było słycać kroki na pokładzie. Barmani zamknęli swoje piwniczki i odmawiali podawania napojów, prócz wody dla dzieci.

Oczekiwanie trwało około dwóch godzin. Kapitan tłumaczył podczas śledztwa, że początkowo przeczył temu, iż na pokładzie ma znajdować się kwota 100 000 pesos. Potem, wobec coraz bardziej natarcywych gróźb, próbował negocjować, żeby nie oddać wszystkiego. Na próżno.

W pewnym sensie ta kradzież 100 000 pesos na zakup bawełny z Masbate okazała się zbawienna dla pasażerów, bo piraci niczego od nich nie chcieli, ani biżuterii, ani portfeli. Pasażerowie usłyszeli jeszcze kroki na pokładzie, a potem nic, cisza i w końcu odgłos dwóch potężnych silników pirackich kutrów, po czym i ten hałas się oddalił.

Dwie minuty później przez głośniki pokładowe usłyszeli głos kapitana - pasażerowie mogli znowu swobodnie poruszać się po statku. Ale „Doña Pacita” zmieniła kurs i wróciła na Cebu, bo piraci dopuścili się poważnej kradzieży i należało to zgłosić na policji.

Słowo „policja” wywołało okrzyki i protesty. Dlaczego policjanci nie pospieszili na ratunek „Doñi Pacity”, tak jak to zrobili w przypadku innego statku. Ale odezwały się też głosy, że gdyby policja interweniowała, doszłoby do walki, a tak historia skończyła się w sumie dla wszystkich nie najgorzej - z wyjątkiem pięciu rannych, o których teraz reszta prawie zapomniała, a z których żaden na szczęście nie umarł.

Po ucieczce piratów dwaj radiooperatorzy znaleźli na pokładzie miejsce sabotażu, gdzie przerwano połączenie radiowe, i mogli porozumieć się z Cebu, dzięki czemu czarno-biała łódź policyjna wypłynęła naprzeciwko „Doñi Pacity” akurat, gdy statek wpływał do portu.

- Piraci mieli współników w siedzibie armatora Go Thong i na pokładzie „Doñi Pacity”.

Takie było głębokie przekonanie komisarza Mangubata, szefa policji w Cebu. Z Manili przyjechali detektywi. Wszyscy oficerowie i marynarze ze statku oraz pracownicy towarzystwa Go Thong byli długo przesłuchiwani, a następnie obserwowani i śledzeni. W kręgu podejrzanych znalazł się kapitan statku, a także dyrektor armatora, bo był doskonale ubezpieczony u Lloyda od wszelkich szkód, w tym także od kradzieży na pokładzie jego statków. Ale ten inteligentny Chińczyk bardzo szybko potrafił znaleźć się poza podejrzeniami. Rezultat tej pierwszej części śledztwa równał się zeru. Zresztą sprawa ewentualnych współników nigdy nie miała zostać wyjaśniona.

Kilka dni po napadzie na „Doñę Pacitę” policja wezwała około 50 pasażerów, wybranych całkiem przypadkowo, i pokazała im zdjęcia rezydystów. Przy dwóch zdjęciach dwaj handlowcy z Cebu zgodnie wykrzyknęli: „O, tego, to znam!”. Mężczyzna zorganizował napad na jeden z ich sklepów. Policjant protokołujący zapisał dwa nazwiska: Isabelo Mayor i Bonito Fabucar. Chodziło o dwóch byłych skazańców na roboty przymusowe. Isabelo Mayor był zdeterminowanym i inteligentnym szefem bandy.

W czasie tych przesłuchań inny pasażer złożył takie oświadczenie:

- Wśród piratów była kobieta. Kiedy nasz statek stał, poszedłem do toalety, gdzie jeden bulaj był otwarty. Usłyszałem głos dochodzący z granatowego kutra, zacumowanego przy boku statku: „Pośpieszmy się, tracimy czas”. Jestem pewien, że był to głos kobiety.

Policjanci nie przynieśli zdjęć kobiet, ale pomyśleli, że w napadzie na „Doñę Pacitę” mogła brać udział Jovita Galino, trzydziestojedno-letnia konkubina Isabela Mayora. Kobietę zatrzymano 5 czerwca. Trzech innych podejrzanych aresztowano 13 czerwca. Policjanci, mając w swoich rękach kochankę Isabela Mayora, natychmiast przystąpili za jej pośrednictwem do negocjacji z szefem gangu, by oddał się w ręce policji. Negocjacje musiały potrwać.

22 czerwca szef policji w Cebu otrzymał przez krótkofalówkę wiadomość od swojego kolegi z Leyte:

- Pokazał się jeden z kutrów pirackich. Granatowy. Komando zjawilo się w Barrio Sillon na Bantayanie. Tym razem była ofiara śmiertelna: Bernabe Sadenello.

- Armator?

- Tak się kazał nazywać, choć miał tylko cztery łodzie rybackie. Ludzie Mayora zabili go serią z pistoletu maszynowego, bo sięgnął po rewolwer i próbował stawić im opór. W strzelaninie została ranna żona Sadenella i jego dwie córki. Piraci splądrowali dom, zabrali pieniądze oraz biżuterię i uciekli. Wysokości łupu jeszcze nie znamy, ale jest duża.

- Czy możesz być pewien, że to ludzie Mayora?

- Zdziwiłbym się, gdyby pożyczili albo sprzedali granatowy kuter. Zwróciłem się do armii o pomoc. Radzę ci zrobić to samo. Koniec.

Komendant wojskowy w Cebu udzielił policji pomocy. W czterech miejscowościach na wybrzeżu rozmieszczono dwudziestu ludzi.

O tym, że cztery razy po pięciu ludzi to za mało, przekonano się, gdy 4 sierpnia piętnastu piratów, uzbrojonych w pistolety maszynowe Thompson, wylądowało kolejno na dwóch plażach w miejscowościach na wschodnim wybrzeżu Cebu. Działali precyzyjnie i skutecznie, najpierw biegnąc na posterunek policji, by unieszkodliwić i związać policjantów. Potem obrabowali dwa urzędy pocztowe i wiele sklepów jubilerskich, po czym odpłynęli dwoma niezidentyfikowanymi o zmroku łodziami motorowymi. Żaden żołnierz nie zareagował.

Tydzień później, 10 sierpnia, na wyspie Palawan po ciężkim upalnym i wilgotnym dniu słońce wreszcie zaszło. Na nadmorskiej promenadzie w Puerto Princesa panował ożywiony ruch - we wszystkich sklepach ze względu na krótki zmierzch tropikalny paliły się już światła. Dwie młode i ładne dziewczyny, elegancko ubrane, Dusiya Otto i Fatima Ma-nalodi, mające po 14 lat (a wyglądające na 18), otoczyła nagle grupa ubranych w płócienne garnitury mężczyzn, którzy bez żenady wyciągnęli rewolwery.

- Pójdziecie z nami i ani słowa. Jeśli nie będziecie krzyczeć, nic się wam nie stanie i za niecałą godzinę będziecie wolne.

Jedna z dziewcząt otworzyła usta do krzyku, ale nie wydała żadnego

dźwięku. Spacerowicze mijali ich, nie zatrzymując się. Gangsterzy weszli z zakładniczkami do jubilera.

- Chcemy biżuterię dla tych dziewcząt. Znasz je?

Jubiler, Chińczyk, zobaczył rewolwer i nie odpowiedział. Bandyci zgarniali już wszystko z wystawy.

- Gdzie masz sejf? Szybciej.

Zabrali wszystkie pieniądze.

- Cześć. Jeśli zadzwonisz na policję przed upływem trzech godzin, te dziewczęta zginą.

Bandyci w ten sam sposób obrabowali wiele innych sklepów i prywatnych domów. Cały napad trwał dwie i pół godziny, po czym zaciągnęli dziewczęta do portu. Myślały, że umrą ze strachu, zobaczywszy skierowane ku molu reflektory wielu samochodów. Nadjeżdżała wreszcie powiadomiona policja. Ale piraci zostawili dziewczęta, nie robiąc im najmniejszej krzywdy, wskoczyli do łodzi i szybko odpłynęli, ginąc w ciemnościach nocy.

Następnego dnia minister spraw wewnętrznych wezwał do Manili wszystkich komendantów policji z całych Filipin, a także szefa sztabu głównego admirała dowodzącego 1. Flotą oraz dwóch generałów. Cztery dni później na głównych wyspach stało w pogotowiu wiele zmotoryzowanych oddziałów armii, mając łączność radiową z okrętami marynarki wojennej, które przeczesywały wewnętrzne morza archipelagu, a ponadto morze Celebes na południu, Pacyfik na wschodzie i wybrzeża na zachodzie. Wszystkie wejścia do portów były strzeżone.

25 sierpnia cztery statki pod państwową banderą i sztandarem policji wpłynęły do portu w Zamboandze, leżącym na półwyspie o tej samej nazwie, w zachodniej części wyspy Mindanao. Gapie tłoczyli się na nabrzeżu:

- Wreszcie jesteśmy chronieni!

Minutę później rzekomi policjanci zaczęli strzelać z pistoletów w różnych kierunkach. Późniejszy raport wykazał, że najpierw strzelali w powietrze dla postrachu. Zjawili się jednak prawdziwi policjanci, którzy zaczęli strzelać do fałszywych i w ciągu kilku minut było czterech zabitych (dwóch fałszywych i dwóch prawdziwych policjantów) oraz wielu rannych. Potem prawdziwi policjanci musieli się wycofać, bo rabusiów było więcej i mieli lepsze uzbrojenie. Bandyci zniszczyli centralę telefoniczną i obrabowali wiele sklepów oraz domów. Zadanie ułatwiały

im mundury, a mieszkańcy wpadali w popłoch, nie odróżniając napastników od broniących ich policjantów. Rozbójnicy przez trzy godziny byli jedynymi władcami Zamboangi. Odplywając, zabrali ciała dwóch swoich zabitych towarzyszy.

Nie oszacowano jeszcze pełnej wysokości łupu, gdy nazajutrz wyższe władze wydały rozkaz rozpoczęcia dochodzenia, które pozwoliłoby odpowiedzieć na najważniejsze może pytanie: gdzie, kiedy i w jaki sposób gangsterzy zdobyli policyjne mundury?

Rzeczywiście, nadszedł najwyższy czas, by rozpocząć dochodzenie, bo dwa dni po splądrowaniu Zamboangi miasteczko Labason na tym samym półwyspie padło ofiarą dokładnie takiego samego napadu. Policzo piratów w mundurach policyjnych - 41. Zajęli pocztę i merostwo, ograbili domy i sklepy. Cała operacja trwała trzy godziny. Łup w gotówce: 100 000 pesos. Pięciu zabitych, w tym jeden bandyta. Jego zwłoki zabrano. Gang wyraźnie nie chciał zostawić żadnego ze swoich zabitych, z pewnością, by uniemożliwić identyfikację.

Śmiałość i skuteczność piratów nie zniechęcały władz filipińskich. Armia lądowa, marynarka wojenna i lotnictwo pomagały w poszukiwaniach i zapewnieniu bezpieczeństwa. Sklepy z bronią i mundurami policyjnymi były specjalnie strzeżone. Radio Manila nadawało rady, jak zachować ostrożność, a czasami osobiste, całkiem niezrozumiałe komunikaty podobne do wygłaszanych przez tajne radiostacje w czasie wojny. Przeznaczone były na przykład dla Isabela Mayora, by powiedzieć mu, gdzie znajdzie wiadomość od swojej konkubiny Jovity Galino, będącej ciągle w rękach policji. Wszyscy policjanci mieli rozkaz strzelania bez ostrzeżenia do Isabela Mayora, a mimo to negocjacje trwały. Każdy środek był dobry, by nie dopuścić do powstania atmosfery terroru. Władze centralne nie mogły oczywiście obiecać bezkarności szefowi gangu, jeśli odda się w ręce policji. Zainteresowany mógł jedynie wybierać między karą więzienia a ryzykiem śmierci od kul. Mayor zdawał się woleć ryzyko i chciał nawet pokazać, że jego banda mogła działać otwarcie bez używania skradzionych mundurów.

Dwa dni po napadzie na Labason, 29 sierpnia, dwudziestu piratów w cywilu splądrowało nadmorskie miasteczko Tubay, zmuszając do otworzenia sejfu w urzędzie pocztowym i grożąc mieszkańcom karabinami oraz pistoletami maszynowymi, ale nie raniąc i nie zabijając nikogo. Może negocjacje przekonały przynajmniej Isabela Mayora, by rozlewać

jak najmniej krwi. Reakcje człowieka ściganego są jednak nieprzewidywalne.

1 września szef policji na wyspie Masbate dostał wiadomość z helikoptera marynarki wojennej: „Podejrzana grupa z dwóch kutrów schodzi na ląd”, a wraz z nią dokładną lokalizację bezludnej plaży lądowania, u stóp góry otoczonej lasem. Podejrzani musieli zauważyć helikopter, bo natychmiast skryli się wśród drzew, ale policja zdążyła tym razem interweniować. Miała szczęście i natknęła się na bandytów, gdy wychodzili spod osłony lasu w kierunku uczęszczanej drogi. Raporty odnoszą, że doszło do „krwawego starcia, które trwało około dwudziestu minut”. Bandytów było dziesięciu. Jeden został zabity, sześciu uciekło, a trzech zatrzymano. Jednym z tych trzech był Isabelo Mayor. Szef policji na Masbate wysłał triumfalny meldunek do Manili.

Isabelo Mayor stanął przed sądem wraz z siedmioma ze swoich ludzi 26 marca 1966 roku i wszyscy zostali skazani na dożywocie. Tymczasem na wyspy wrócił spokój. Niebezpieczeństwo zdawało się zażegnane.

Tak zapewne myśleli Filipińczycy, kobiety i mężczyźni w różnym wieku, którzy pili i tańczyli 21 listopada 1965 roku na leżącym nad brzegiem morza tarasie nocnego klubu w Talisay, modnym kurorcie na wyspie Cebu, niecałe 10 kilometrów od miasta Cebu. W owym nocnym klubie bawiło się też kilka par chińskich, mężczyźni w białych smokingach, kobiety w pięknych wysoko rozciętych sukniach. Po okresie strachu przed piratami ludzie na całych Filipinach czuli się wreszcie bezpieczni, lecz atmosfera w nocnym klubie w Talisay była szczególnie miła i wesoła. Listopadowe noce na Filipinach są ciepłe, przyjemniejsze niż wiosenne, kiedy to zdarzają się ulewy, a nawet huragany. Palmy rosnące wzdłuż plaży za tarasem nocnego klubu pozostawały niemal w kompletnym bezruchu. Orkiestra grała głównie slow-foksy i tanga. Kiedy milkła, słychać było szum fal Oceanu Spokojnego.

Z drugiej strony widać było przez duże szeroko otwarte okna rozświetlone wnętrza, a w nich mężczyzn i kobiety przy stolikach do gry. Filipińczycy i Chińczycy mają hazard we krwi.

O drugiej nad ranem *maitre d'hôtel* wyszedł na taras, prowadząc kilkunastu filipińskich oficerów do dwóch wolnych stolików, oddalonych nieco od parkietu. Wszystkie inne były zajęte. Kobiety z zachwytem szeptały na ich widok:

- To rangersi.

Rzeczywiście, oficerowie ci nosili eleganckie czarne mundury i wszyscy byli przystojni.

Rozmawiali między sobą, rozglądając się wokół jak gdyby niezadowoleni ze stolików, które proponował im *maitre d'hôtel*. Później w ciągu sekundy wszyscy wyciągnęli rewolwery z kabury i zaczęli strzelać. W powietrze i w szklane ściany, zamykające taras z prawej i lewej strony. Rozległ się brzęk tłuczonego szkła i krzyki kobiet. Orkiestra umilkła.

Goście night-clubu nie wiedzieli, że od dobrych dwudziestu minut poczta, merostwo i budynek policji były w rękach fałszywych rangersów. Podczas tych akcji nie padł ani jeden strzał, obyło się bez hałasu. Trzy statki przybiły do brzegu kilometr od miasta. Piraci, niewidoczni w czarnych mundurach, podzielili się po wejściu do Talisay na trzy grupy. Jedna skierowała się na pocztę, druga na posterunek policyjny, trzecia do merostwa. Ich plan był doskonale dopracowany, a ponadto uwzględnił euforię panującą po złapaniu Isabela Mayora - szefa, który ich wyszkolił i którego dzieło zamierzali kontynuować.

- Nie ruszać się! Ręce na głowę.

Napastnicy działali z absolutnym spokojem i opanowaniem. Na tarasie dwóch z nich zbierało do małych worków z czarnego materiału biżuterię i portfele. Panowało takie milczenie, że słychać było uderzenia klejnotów spadających jedno na drugie. Tylko ten dźwięk i szum fal na plaży, nic poza tym. Miasto wydawało się absolutnie spokojne.

Pozostali piraci wykonywali tę samą robotę w sali gier. Szuflady kasjera i przy stolikach, portfele i torebki, biżuteria - tam łup był najcenniejszy.

- Jesteśmy tchórzami! - krzyknął jakiś mężczyzna.

Był to dyrektor gazety w Cebu. Dostał cios kolbą rewolweru w usta, jęknął i wypłuł kilka zębów. Ci, którzy próbowali opierać się, zostali lekko poturbowani albo lekko ranni, a więc chiński handlowiec, dyrektor nocnego klubu, policjant, którego ściągnęły strzały, ochroniarz oraz kasjer. Żadnej kobiecie nic się nie stało.

Piraci wycofali się, zabierając jako zakładnika dyrektora kurortu.

- Zostanie uwolniony, kiedy wsiądziemy na statki, jeśli nikt nas nie będzie ścigał.

Policjanci na posterunku byli zamknięci i związani. Piloci statków pirackich mieli wystarczająco dużo czasu, by podплыnąć z plaży, gdzie wylądowali, do portu. Po drodze do portu uderzeniami rewolwerów

tłukli lampy na promenadzie. Wszyscy się spotkali, uwolnili zakładnika i wsiedli na statki. Na spokojnym morzu słychać było hałas potężnych silników. Policja i oddział wojskowy zjawiły się pół godziny później.

Archipelag Filipiński liczy jedenaście dużych wysp oraz 7000 małych wysp i wysepek. Jak znaleźć piratów w tych tysiącach możliwych kryjówek? Zwłaszcza że na owych 7000 wysepek nie ma zwykle ani me-rostwa, ani posterunku policji, ani poczty. Nie ma żadnego przedstawiciela władzy ani żadnego środka komunikacji z jakąkolwiek władzą.

Na niektórych wysepkach tubylcy żyją dość prymitywnie dzięki rybołówstwu i polowaniom, a nawet dzięki zbieractwu, tak jak w czasach prehistorycznych. Inni żyjący bliżej wysp, na których rozwijają się uprawy i wydobywanie surowców, są na wyższym etapie rozwoju. W rzeczywistości na archipelagu występują wszystkie etapy cywilizacji. Spostrzeżenie to dotyczy także wysepek wzdłuż północnego wybrzeża wyspy Borneo.

Po południu 6 grudnia 1965 roku rybacy z jednej z wysepek, Ma-lawali, naprawiali sieci. Nie mieli na sobie strojów jak ich dalecy przodkowie, lecz podarte i mocno sprane szorty, które przeszły już wielu właścicieli.

Jeden z nich powiedział coś, wskazując podbródkiem morze na wprost plaży. Wszyscy spojrzeli we wskazanym kierunku. Na morzu coś się poruszało i nie była to ryba. Człowiek. Płynął, wyciągając raz jedną, raz drugą rękę, ale wolno - musiał być zmęczony. Wyspiarze wstali. Dwóch z nich wyciągnęło pirogę na wodę i zaczęło wiosłować pagajem.

Człowiek, którego wyciągnęli, okazał się Filipińczykiem. Ubrany był tylko w płócienne spodnie, ale fryzurę miał jak z miasta, a na rękę po-błyskiwał mu złoty pierścień. Ponadto na ramieniu miał ranę, niebieską od wody morskiej, która dla znajdującego się na rzeczy wyglądała na ślad po kuli. Udało mu się wytłumaczyć, że przyplłynął wpław z sąsiedniej wyspy Straggler. Tubylcy zaprowadzili go do jednej z chat, gdzie rozpalili ogień. Wyczerpany mężczyzna zasnął. Zbudził się w nocy, poprosił o picie i z powrotem zapadł w sen. Następnego dnia rano wódz wioski, po którego rybacy posłali, siedział w kucki przy wejściu do chaty i czekał.

Dwa oficjalne języki na Filipinach to angielski oraz pilipino, którego podstawę stanowi język tagalski z grupy języków indonezyjskich. Zresztą różne inne języki, jakimi mówią mieszkańcy wysp, należą do tej samej grupy, więc wódz wioski bez trudu rozmawiał z pływackim mistrzem. Ten zaś powtórzył wodzowi, że przyplłynął wpław z wyspy Straggler

i teraz jest głodny. Tubylcy dali mu ryby i owoce, po czym wrócili do rozmowy.

- Pójdiesz ze mną na policję - powiedział wódz wioski.

Miał odbiornik tranzystorowy, który podarował mu kiedyś szef policji nadmorskiego miasteczka Kudat na północy Borneo. Dlatego słyszał o piratach, którzy od wiosny łupili archipelag. Zgodnie ze swoim kodeksem moralnym nie był ani za, ani przeciw piratom, ale pomyślał, że jeśli pływak jest piratem, to komisarz policji z Kudatu chętnie go zatrzyma, a jemu, wodzowi wioski Malawali, w ten czy inny sposób okaże wdzięczność.

- Na policję?

Patrzył na wodza i trzech osiłków stojących przy wejściu do chaty.

- Jesteś piratem? - zapytał z nadzieją w głosie wódz.

- Nie, jestem handlowcem. I to właśnie na mój statek napadli piraci. Zabili pięciu ludzi, a ja jestem ranny.

- Chodźmy na policję.

Ocalony nie wyglądał na zachwyconego, ale nie miał wyboru. Tubylcy przyłożyli mu do rany roślinny opatrunek, pożyczyci stary dziurawy sweter i zabrali pirogą do Kudatu. Droga zajęła im sześć godzin.

Szef policji w Kudacie wiedział już, że na plaży na wyspie Straggler znaleziono dwa trupy mężczyzn, którzy zginęli od kul.

- Było sześciu zabitych - opowiadał ocalony. - Pięciu zastrzelonych na naszym statku, a przecież nie stawialiśmy oporu. Mój szwagier i ja zostaliśmy ranni, ale wyskoczyliśmy za burtę i popłynęliśmy w kierunku wyspy Straggler. Mój szwagier był ciężiej ranny i utonął. Boli mnie ramię i wydaje mi się, że kula nadal tam tkwi. Chciałbym, by obejrzano ranę w szpitalu, a także zadzwonić do rodziny w Zamboandze.

- Stąd nie można zatelefonować do Zamboangi, ale zawiadomię twoją rodzinę przez radio. Zawieziemy cię do szpitala w Kudacie.

- To chyba nie jest duży szpital.

- Na pewno jest równie dobry jak ten w Zamboandze. Zbadają cię tam i tak szybko, jak tylko się da, przetransportują do Zamboangi. Ilu było piratów? Jaki mieli statek?

- Chyba było ich pięciu na pokładzie potężnego i szybkiego kutra.

- W jakim kolorze?

- Żółtym. Nas było siedmioro na pokładzie małego statku żaglowego z zapasowym silnikiem. Nie wiem, co się z nim stało.

- Piraci pewnie wzięli go na hol i zabrali. O której dokładnie was zaatakowali?

Komisarz policji sam notował odpowiedzi. Przesłuchanie trwało już dość długo, gdy rozbitek znów poskarżył się na ramię. Komisarz zapytał go, jaki towar przewoził na statku. Handlowiec odpowiadał dość mglście.

- Różny, ale dokładniej? Jesteś jedynym ocalałym i chyba wystąpisz do ubezpieczyciela?

- Nie ubezpieczyliśmy całości ładunku.

To pytanie miało zostać wyjaśnione dopiero później. Filipińscy „handlowcy” mieli na pokładzie papierosy pochodzące z przemytu. Złapani za jakiś czas piraci przyznali się, że zgarnęli 439 skrzyń z papierosami o wartości 7000 dolarów malajskich, czyli 2330 dolarów amerykańskich. Były to niedobitki gangu Isabela Mayora. Nie przyszło im nawet do głowy, by przemalować duży żółty kuter. Zabili sześciu ludzi bez żadnej potrzeby.

Z filipińskiej kroniki kryminalnej jasno wynika, że Isabelo Mayor chciał przeprowadzać napady doskonale zorganizowane, z jak najmniejszą liczbą ofiar śmiertelnych i że po aresztowaniu szefa jego spadkobiercy działali w sposób coraz bardziej okrutny, a potem po prostu zawsze uciekali się do zabijania.

Na ich konto można prawdopodobnie zapisać liczne napady na tak zwane *chris-crafty*, płynące z Borneo na Mindanao. Depesza agencji United Press przedrukowała artykuł korespondenta „Sunday Times” w Jesselton, który relacjonował te wydarzenia.

Filipińczycy nieustannie udawali się nielegalnie na Borneo, bez paszportu, by pracować na wschodnim wybrzeżu wyspy. Po dwóch-trzech latach wracali na Filipiny na stałe bądź na wakacje.

Ci, którzy znajdowali się na pokładzie *chris-craftów* płynących na Mindanao w styczniu 1966 roku, mieli przy sobie trzyletnie oszczędności. *Chris-crafty* odnaleziono porzucone, bez załóg i pasażerów, zakrwawione jak po dzikich walkach, a po pasażerach zaginał wszelki ślad.

Bandyci, którzy nigdy nie znali Isabela Mayora, dołączyli do jego ekstowarzyszy. W marcu 1966 roku banda, która przyplęwała morzem i napadała na nadmorskie miasteczka San Narciso i Caramoan, liczyła

50 ludzi. Innym dowodem degradacji tej grupy są zapisane w kronice ich przestępstw gwałty dokonywane na młodych dziewczętach. Nie napadali już w mundurach policyjnych lub wojskowych jak za czasów Isabela Mayora, bo nie potrafili ich ukraść w magazynach policji czy wojska. Mimo to nazywali się rangersami, jak gdyby tą nazwą chcieli zrekompensować swoją podłość. Policja, wojsko, marynarka wojenna i lotnictwo uporało się wreszcie z nimi na początku 1968 roku. Gang został rozbity i unicestwiony.

9

W falach Pacyfiku

W 1961 roku prezydent John Kennedy wzruszył się, przypinając Medal za Odagę do piersi ładnej osiemnastolatki Shirley O'Neill.

Rok wcześniej Shirley kąpała się ze swoim chłopakiem Albertem Koglerem, jak ona studentem uniwersytetu w San Francisco, na wysokości plaży Bakers nieopodal Golden Gate. Oboje, doskonali pływacy, wypłynęli poza ciężkie grzywacze. Albert płynął z przodu. Nagle Shirley usłyszała jego krzyk i zobaczyła wielką szarą masę kłębiącą się w powietrzu. „To był odgłos uderzeń w wodę, po czym Albert krzyknął: To rekin, uciekaj!”. Wokół niego piania była już czerwona. Jednak Shirley, zamiast uciekać, popłynęła ku niemu, jak najszybciej potrafiła i próbowała złapać go za rękę. „Ale zobaczyłam, że jego ręka wisi już na jednej nitce”. Złapała Alberta wpół i doholowała do plaży. Stracił jednak zbyt dużo krwi i zmarł dwie godziny później. Sierżant armii amerykańskiej, pełniący służbę na stanowisku obserwacyjnym przy nabrzeżu, widział całą scenę: „To największy przykład odwagi, jaki kiedykolwiek widziałem”.

Rekiny wszędzie na świecie sieją przerażenie, ale Pacyfik jest ich ulubionym terytorium. Wzdłuż kalifornijskiego wybrzeża ciągną się publiczne i prywatne baseny, bo większość Amerykanów obsesyjnie boi się tych morskich morderców.

Podczas drugiej wojny światowej toczyły się na Pacyfiku straszliwe bitwy. Amerykańskie dowództwo marynarki wojennej wydało broszury na użytek ewentualnych rozbitków. By dodać im otuchy, minimalizowano

niebezpieczeństwo grożące ze strony rekinów: „Rekin nie atakuje bez powodu człowieka, jeśli nie jest ranny lub nie znajduje się w pobliżu rannego. Przede wszystkim nie należy tracić zimnej krwi i trzeba spokojnie płynąć itp.". W rzeczywistości rekiny są ostatnimi i bardzo rzadkimi zwierzętami, które atakują człowieka nawet niesprovokowane.

Jedna z najbardziej krwawych bitew wodno-powietrznych drugiej wojny światowej rozegrała się między Amerykanami a Japończykami w rejonie wyspy Guadalcanal. Wśród okrętów zatopionych podczas tego bezlitosnego starcia znalazł się krążownik „Juneau”, który na skutek eksplozji poszedł w 20 sekund na dno 13 listopada 1942 roku o godzinie 11.10 rano. Wielu marynarzy zginęło od razu, ale około stu walczyło z pokrytym ropą morzem.

Warstwa ropy miała 15 centymetrów grubości. Ludzie płynęli ku tratwom ratunkowym, unoszącym się tu i tam na wodzie. Marynarzowi Allanowi Cliftonowi Heynesowi udało się wciągnąć na jedną z nich. Wokół tratw pływało mnóstwo rzeczy z rozprutego okrętu, w tym tysiące rolek papieru toaletowego.

Zdrowi marynarze, którzy wdrapali się na tratwy, byli jeszcze ogłuszeni eksplozją. Rozglądali się wokół, nic nie widząc, nie słysząc krzyków i jęków rannych. Jeden z marynarzy wołał: „Ratunku! Nie mogę płynąć, urwało mi nogę”. Koledzy wciągnęli go na tratwę. Było pochmurno, morze dość spokojne.

Marynarze mieli różne stroje - niektórzy byli prawie nady, gdyż ich ubrania zniszczyła eksplozja. Zaledwie połowa zdążyła włożyć kamizelki ratunkowe.

Na tratwie, na której znalazł się Allan Clifton Heynes, było 15 rozbitków. Gdy tylko otrząsnęli się trochę z szoku, zaczęli mówić jeden przez drugiego. W różnych punktach na morzu widzieli dym. Mówili: „Niszczyciele nas znajdą i zabiorą”.

Niektórzy byli ciężko ranni, a z czerwonych dziur w ich ciałach płynęła krew. Ci, którzy umarli, przez chwilę pozostawali bez ruchu, po czym koledzy zsuwali ich do morza, by zrobić miejsce tym, którzy nie zmieścili się na tratwie i płynęli uczeplieni jej krawędzi. Tragiczna historia rozbitków z „Juneau” wiele nam mówi o mentalności i postawie ludzi porzuconych na morzu po krótkim i bolesnym dramacie, którzy później musieli zmierzyć się z przerażającym nieprzyjacielem.

„Rzecz dziwna - opowiadał Heynes - ale popołudnie minęło

szybko na bezładnych rozmowach". Wszyscy mówili wyłącznie o tym, kiedy ich uratują. Gdy tylko ktoś rzucił jakąś myśl, wszyscy jej wysłuchiwali, po czym żywo dyskutowali i natychmiast o niej zapominali, kiedy inny marynarz powiedział coś nowego. I tak w kółko. Przed zapadnięciem nocy zaczęło padać - deszcz drobny, raczej ciepły. Tratwy nie oddaliły się jeszcze zbyt od siebie. Marynarze, siedzący na tyle jednej z nich, zaczęli ją popychać, ruszając nogami w wodzie. Inni poszli za ich przykładem. Również Heynes i wielu jego kolegów. Trzy tratwy połączyły się razem.

Noc nie przyniosła spokoju, przede wszystkim dlatego, że co chwila na któreś z tratw rozlegał się okrzyk: „Statek!”. Wszyscy patrzyli we wskazanym kierunku, krzyczeli i kręcili się. Ale żadnego okrętu nie było ani śladu. Po dwóch-trzech godzinach to podniecenie opadało, lecz reszta nocy z powodu konających wcale nie była lepsza. Konający tylko jęczeli, za to inni rozpaczliwie, wprost nie do zniesienia, krzyczeli. Wszyscy odychali z ulgą, gdy śmierć odbierała im głos. Od czasu do czasu znowu złudzenie: „Statek! Statek!” Lecz nic z tego. Marynarze złorzeczyli temu, któremu zdawało się, że widzi okręt.

14 listopada. Wstający dzień przynosi na ogół ulgę oraz nadzieję ludziom cierpiącym. Jednak w przypadku rozbitków z „Juneau” nadzieja ta trwała tylko chwilę. Mazut zrobił swoje, zaczęli cierpieć na potworny ból oczu.

Oczy szczypią i palą. Czym je przemyć? Woda morska jeszcze pogarsza ich stan. Wytrzeć oczy? Ubrania, czy to całe, czy podarte, przesiąknięte są mazutem, a ręce, tak jak całe ciało, pokrywa czarna, tłusta, drażniąca maź, której w żaden sposób nie można usunąć.

- Oślepiemy!

Okrzyk ten wywołuje panikę, w pewnym sensie uzasadnioną, bo oczy nie wytrzymają długo tego palenia. Ludzie mówią o rzuceniu się do morza i pójściu na dno.

- A papier toaletowy, bando idiotów?

Pomysł genialny w tych okolicznościach. Tysiące białych rolek unoszą się na spokojnej tafli morza. Wyłowić część ich, nic trudnego. Pobrudzone są mazutem, ale gdy się je rozwinie, środek jest czysty i suchy. Wreszcie można wytrzeć oczy i widmo ślepoty oddala się.

Dolegają im jednak nie tylko oczy. Zaczynają wymiotować, zwijają się z koszmarnego bólu żołądka. Można przyjąć za regułę, że każdy

tonący od razu łyka potężny haust wody. Ale haust mazutu także nie jest wskazany. Prędszej czy później żołądek reaguje.

- Wszyscy zdechniemy zatruci!

Mężczyźni doznali potężnego szoku i od wczorajszego śniadania nic nie jedli ani nie pili - poza mazutem. Ich zbiorową nerwowość łatwo wytłumaczyć. Na szczęście jednak nie osiągnęli jeszcze stadium, w którym nikt już nie ma żadnych pomysłów. Dowodem tego był pomysł z papierem toaletowym. A także ten:

- Przede wszystkim musimy oddalić się od mazutu. Możemy płynąć tratwami, poruszając nogami w wodzie. Choć bardzo wolno, ale od dalimy się od mazutu i dopłyniemy do czystej wody.

Odezwał się jakiś głos:

- Zwariowałaś! W czystej wodzie będą rekiny!

Istnieje ponad 350 gatunków rekinów. Niektóre mają tylko 15 centymetrów długości. Inne, bardzo duże, nie są niebezpieczne, jak na przykład rekiny wielorybie spotykane często w wodach zachodniego Pacyfiku, sięgające czasami 15-18 metrów. Żywią się planktonem, nie są agresywne i głupio zaplątują się w sieci rybaków. Rekiny zabójcy mierzą od 1,5 do 9 metrów i należą do 30 różnych rodzin. Najgroźniejszy jest żarłacz lu-dojad, ważący często 4 tony, potwornie umięśniony, szybki i bezlitosny, oraz młot, obrzydliwy i dziwny, z głową w kształcie litery T, z dzikim okiem na końcu każdego ramienia litery T. Wyłania się z głębokości, wynurza z wodnych ciemności niczym prehistoryczny potwór i gdy zobaczy ofiarę, zaczyna zataczać wokół niej coraz mniejsze kręgi.

Rozbitkowie z „Juneau” nie znali tych wszystkich nazw, ale samo słowo „rekin” wystarczająco ich przerażało. Kiedy zostało wypowiedziane na głos, wszyscy zamilkli. Słychać było tylko nieustające jęki rannych.

Na jednej z trzech tratw, które trzymały się razem, był też oficer -porucznik Blodgett. Rano 15 listopada - był to trzeci dzień ich dryfowania - oznajmił, że obejmuje dowództwo:

- Kiedy „Juneau” zatonał, widać było ład. Powinniśmy być 20 mil od San Cristobal, a może nawet mniej. Musimy więc kierować się w stronę ład. Zwiążemy linami nasze trzy tratwy, zostawiając między nimi nie wielkie przerwy. Rannych umieścimy na dwóch ostatnich. Na pierwszej zdrowi będą ruchami nóg w wodzie posuwać tratwy do przodu. Jeśli nawet będziemy posuwać się powoli, to lepsze to niż tkwić bez ruchu.

Rozległo się wiele głosów:

- A rekiny?
- Rekiny nie atakują żywych ludzi, jeśli jest ich wielu razem.

Porucznik wziął na serio uspokajające zapewnienia z broszur drukowanych na użytek rozbitków. W rzeczywistości rekiny ludojady atakują tak często, jak chcą, i nie ma znaczenia, czy ofiara jest żywa czy martwa, czy jest samotna czy w większej grupie. Między rekinami a ludźmi nie ma mowy o żadnym porozumieniu. Ich mały mózdzek tkwi w chrząst-kowatej czaszce. Może dlatego są tak potwornie umięśnione, że nie mając pęcherza pławnego, muszą bez przerwy się ruszać, by nie utonąć. Ich siła i żywotność są niewyobrażalne. Łowcy wielorybów oprawiający zwierzynę na brzegu złapali rekiny, które przyplwały się pożywić, przekroili je, wypatroszyli i wrzucili z powrotem do wody, a te potwory rzuciły się jeszcze na martwego wieloryba. Podniecone rekiny zagryzają się i nawzajem zżerają. Ranne potrafią zjeść swoje wnętrzności.

Rekiny mają wyjątkowy węch. Może z powodu rozlanego na morzu mazutu do tej pory żaden nie pojawił się w pobliżu rozbitków z „Juneau”, którzy poruszając nogami w wodzie, bardzo powoli wypłynęli tratwą na czyste wody. Ani śladu rekinów. Rozbitkowie mało rozmawiali, bo dręczył ich głód i przede wszystkim pragnienie.

Rankiem 16 listopada, czwartego dnia po katastrofie, B-17, czyli Latająca Forteca, z hukiem silników przeleciał bardzo nisko nad tratwami. Rozbitkowie wszyscy się zerwali, krzyczeli i wymachiwali rękoma. Samolot nie mógł oczywiście wylądować na morzu, ale dostrzegł ich i zamierzał z pewnością podać ich położenie okrętowi. Nim odleciał, zrzucił pomarańczowy przedmiot, który unosił się na wodzie.

- To nadmuchiwana gumowa dinghy!

Widzieli pomarańczowy pakunek unoszący się na falach, ale jak go dosięgnąć?

- Można popłynąć wpław.
- A rekiny?

Oficer postanowił, że trzech ludzi na jednej z tratw popłynie po łódź. Popłynęli, wyłowili ją i za pomocą specjalnych tub nadmuchali, po czym wrócili.

- I co z nią zrobimy? - rozległy się pytania. - Wszyscy się do niej nie zmieścimy!

W końcu umieszczono w łodzi ciężko rannego porucznika Wanga z dwoma marynarzami. Wzięli na hol tratwy i zaczęli wiosłować pa-

gajami, by zwiększyć tempo - tempo rozpaczliwie wolne, tak jak rozpaczliwie śmieszny był ich wysiłek przy coraz silniejszych falach.

Wody Pacyfiku miały barwę ciemnoniebieską, taką samą jak niebo, na którym świeciło palące słońce. Rozbitkowie z zalem myśleli o pochmurnym niebie i deszczu. Ci, którzy zachowali wstrętne nasiąknięte mazutem ubrania, teraz byli zadowoleni z takiej osłony. Tym, którzy nie mieli na sobie ubrań, pragnienie jeszcze bardziej dawało się we znaki - żar słoneczny ich odwadniał i byli równie bezbronni jak noworodki. Wielu śmiertelnie się zatrulo. Żyjący byli rozpaczliwie świadomi, że płyną tak wolno.

- Trudno, popłynemy wpław!

Chcieli popłynąć, wspomagając się deskami i drągami unoszącymi się jeszcze na wodzie wokół tratw.

- A rekiny?

- Trudno!

Wielu niecierpliwych rzuciło się do wody i oddaliło. Jeden z nich wrócił po godzinie, mówiąc: „Nie, to niemożliwe”. Po innych zaginął wszelki ślad. Ze stu zostało ich już tylko pięćdziesięciu. Płynęli na trzech tratwach. Pod koniec dnia dwaj marynarze, którzy wiosłowali pagajami, zauważyli:

- Lepiej będzie, jak was zostawimy i popłyniemy naprzód w kierunku łądu po pomoc. To sensowniejsze.

Nie czekając na odpowiedź, odczepili łódź i odплыnęli, zabierając rannego. Więcej ich nie zobaczono.

Po upalnym dniu zapadła zimna noc, która prawem kontrastu wydawała się jeszcze zimniejsza. Rozbitkowie na tratwach na próżno tulili się do siebie. Ci, którzy machali nogami w wodzie, zawołali, że morze jest ciepłe, i wielu wskoczyło do wody dla rozgrzania się. Trzymali się tratw, a z wody wystawały im tylko głowy i ramiona.

- O jak dobrze!

- A rekiny?

- Jak mamy zdechnąć, to i tak zdechniemy!

Zresztą w dalszym ciągu nie było ani śladu rekinów. Wielu rozbitków płynęło tak zanurzonych w ciepłej wodzie, która ich rozgrzała i zmniejszyła dokuczliwe pragnienie. Księżyc był w pierwszej kwadrze i nie panowała absolutna deprymująca ciemność. Niestety morze coraz bardziej się burzyło. Rozległ się trzask pękających lin, którymi związane

były tratwy. Rankiem 17 listopada - piątego dnia - rozbitkowie z przerażeniem zobaczyli, że ich tratwy oddalały się od siebie, a oni nic nie mogli na to poradzić.

Na tratwie z Heynesem płynęło 12 marynarzy. Morze było zbyt wzburzone, by próbować płynąć szybciej, tylko poruszając nogami w wodzie. Mogli jedynie czekać, a ci, co wierzyli, modlić się, co wielu, nic nie mówiąc, już robiło.

Ranek był szczególnie przygnębiający psychicznie, bo rozbitkowie nie przywykli do przerażającego widoku oddalających się tratw, które to unosiły się, to opadały na potężnych falach. W dodatku wiele samolotów przelatywało bardzo nisko - na pewno widziało tratwy, po czym zawracało i odlatywało. Rozbitkowie wymachiwali im pięściami.

- Postanowili zostawić nas, byśmy tu zdechli! To zbyt kosztowne wysłać po nas niszczyciel!

Heynes myślał po cichu, że niszczyciele może dlatego nie przyływały, bo bitwa jeszcze się nie skończyła. Opowiadał, że tego dnia jeden z rozbitków położył się na brzuchu na tratwie i zaczął pić wodę morską. Mimo usilnych próśb kolegów, nie mógł się powstrzymać i wypił jej całą litry. Zmarł niedługo potem.

Rekiny przypłynęły u schyłku popołudnia. Najpierw zobaczyli, jednego, potem dwa, trzy, cztery i jeszcze więcej. Nie zbliżyły się do samej tratwy, ale krążyły wokół, ukazując czasami biały brzuch. „Prze-ganiamy je, uderzając w wodę, ale ich liczba stale rośnie”. To było tylko złudzenie. Nie można przegonić rekinów, uderzając w wodę. Po prostu nie zdecydowały się jeszcze zaatakować.

„Im dłużej mamy do czynienia z rekinami, tym mniej je znamy - napisał kapitan Cousteau. - Nigdy nie można przewidzieć, co robi rekin”. Amerykański oceanograf Leonard Engel twierdzi, że nikt nie wie, dlaczego dany rekin rozplata tego akurat człowieka, ani dlaczego tamten rekin zatoczy krąg wokół człowieka i odpłynie, a jeszcze inny w ogóle obok niego przepłynie obojętnie.

Zdarzało się, że rekin wybierał swoją ofiarę w tłumie kąpiących się i tylko ją ścigał. W 1952 roku siedemnastoletni chłopiec kąpał się 200 metrów od brzegu kalifornijskiej plaży, gdy nagle pojawił się rekin. Pływak pomachał ręką i pięciu silnych mężczyzn ruszyło mu na ratunek z nadmuchaną dętką, by pomóc zmęczonemu i przerażonemu widokiem rekina chłopakowi. Otoczyli go i razem płynęli w stronę plaży. Rekin

spokojnie zataczał kręgi wokół grupki, po czym nagle ruszył do ataku i ugryzł śmiertelnie nieszczęsnego chłopca.

Noc z 17 na 18 listopada była tak zimna w okolicach Guadalcanalu, że kilku rozbitków z tratwy, na której był Heynes, zanurzyło się w wodzie mimo bliskości rekinów. Szaleńcy myśleli, że jeśli zabójcy zaczną się przybliżać, zdążą wciągnąć się na tratwę.

Rekiny zbliżyły się i było ich dużo. Tej nocy jeden z marynarzy z tratwy został pożarty. Gdy rekin go ugryzł, krzyknął i próbował wciągnąć się na tratwę, ale podплыnęły inne rekiny i porwały go, rozszarpując na strzępy. Pozostali rozbitkowie trzęśli się ze strachu. Obawiali się, że zwariują. Jeden oznajmił, że popłynie wplaw ku plaży. Nie zrobił nawet dwudziestu metrów, gdy rekiny wciągnęły go w głąb morza.

Mężczyzn, szukających ratunku na tratwie, wokół której pływały rekiny, naprawdę zaczęło ogarniać szaleństwo. Jeden powiedział, że „Juneau” jest pod wodą tuż pod tratwą. Widział go dokładnie, zanurkuje i znajdzie na pokładzie krążownika jedzenie, picie oraz suche ubrania. Wtedy wszyscy nagle zobaczyli światła w głębinach oceanu i wielu, w tym także Heynes, skoczyło do wody, by dotrzeć na pokład „Juneau”. „Oczywiście niczego nie znalazłem. Wówczas oprzytomniałem, zrozumiałem, co robię. I przestałem wierzyć w to, co opowiadali inni”. Mieli niewiarygodne szczęście, że podczas tej szalonej eskapady nie zbliżył się do nich żaden rekin.

Rankiem 18 listopada 1942 roku, szóstego dnia, wstała zorza, morze się uspokoiło i wokół tratwy nie widać było żadnego rekina. Niebo dalej było pogodne i gdy tylko słońce powędrowało wyżej, do męczarni pragnienia dołączyła męczarnia poparzeń na nagich ciałach. Plecy i ramiona stanowiły jedną żywą ranę. Powtarzali, że dłużej już nie wytrzymają i że wolą się utopić.

Wszyscy rozbitkowie na tratwie to wpadali w otępienie, to stawali się nerwowi i rozdrażnieni. Gdy dwóch potarćło się, natychmiast obrzucali się wyzwiskami i brali do bitki. Cóż za żalony widok - te niezdarne starcia ślaniających się na nogach nieszczęśników. Czasami gorączkowo zaczynali rozprawiać i opowiadali, co będą robić, gdy wrócą do domów. Wielu mówiło, że rodzinom pewnie teraz wszystkiego brakuje i że przyjdzie im ciężko pracować. Będą wykonywać obojętnie jaki zawód, w razie konieczności nawet robić na roli. Ale pływać nigdy już nie będą, nigdy więcej!

- Jeśli tratwa dobije do jakiejś wyspy, zostaną tam - odgrażał się jeden z nich. - Nigdy już nie wejdem na statek!

Inni mu przytaknęli. Zostaną wszyscy razem na tej wyspie, będą co-
kolwiek robić, ale nigdy już nie postawią nogi na pokładzie statku. Nagle
zapominali kompletnie o losie rodzin, o które trzy minuty wcześniej tak
się martwili.

Zapadła noc i jeden z rozmówców wyraźnie zobaczył kanoniera z
„Juneau”, spokojnie siedzącego pod wodą i dającego mu znaki ręką.

- Popłynę do niego.

Nikt nie zareagował, gdy spokojnie zdjął kamizelkę ratunkową i
ubranie, skoczył do wody i oddalił się. Zobaczyli tylko biały brzuch
rekinia i potem nic więcej. Tej nocy rekiny pożarły dwóch mężczyzn,
którzy zanurzywszy się w morzu, trzymali się tratwy.

Siódmego dnia, 19 listopada, na tratwie zostało już tylko czterech
mężczyzn. Morze znowu było niespokojne, ale niebo zachmurzyło się i
zaczęło padać. To prawdziwe błogosławieństwo dla rozbitków zno-
szących męki pragnienia. Udało im się zebrać trochę deszczówki w żagle
tratwy.

Około południa zobaczyli mewę. Zbliżyła się, krążyła nad tratwą i
w końcu usiadła w jej rogu.

W czasie drugiej wojny światowej rozbitkowie, dzięki kamizelkom
ratunkowym utrzymujący się w morzu w pozycji pionowej, z przera-
żeniem patrzyli na zbliżające się do nich mewy. Pełna wdzięku mewa nie
nienawidzi człowieka, czasem można ją nawet oswoić, ale jest to ptak
mięsożerny i na pełnym morzu jest bezlitosna, bo szuka pożywienia.
Rozbitkowie, doskonale widoczni w pomarańczowych kamizelkach ra-
tunkowych, to świeży i obfity posiłek. Gdyby już nie żyli, sprawa byłaby
najprostsza w świecie - mewy spokojnie zaczęłyby ich dziobać. Jeśli
jeszcze żyją, poruszają się i krzyczą, to najlepiej zaatakować najpierw oczy.
Żadnego doświadczenia nie zdobywa się tak szybko jak doświadczenia
w zdobywaniu pożywienia. Pomaga w tym instynkt przetrwania. Nieraz
podczas wojny morskiej wyławiano rozbitków wyglądających przera-
żająco - podziobanych, z pustymi oczodołami, wyżartymi twarzami.

Mewa, która przysiadła na tratwie 19 listopada 1942 roku, nie prze-
straszyła rozbitków z „Juneau”, przede wszystkim dlatego, że było ich
czterech i nie znajdowali się w wodzie. Nie tylko ich nie przstraszyła,
ale nasunęła im pomysł, by ją zjeść.

Patrzyła na nich nieruchomym wzrokiem. Tymczasem dwóch zbliżało się do niej bardzo powoli, z otwartymi ustami, z ciekącą już śliną, ale też z jakąś dziką zwinnością. Ten ptak to ich życie. I nagle, równocześnie rzucają się do przodu i mewa jest już w ich rękach, masa piór miotająca się i skrzesząca. Oni też krzyczą z podniecenia, ręce im drżą, lecz są osłabione tak bardzo, że ptak im się wyrывa. Obaj zaczynają bluźnić, a dwaj pozostali przeklinać ich. Wymachując rękoma i płacząc z wściekłości, ciskają najgorsze bluźnierstwa i najordynarniejsze przekleństwa, jakie przychodzą im do głowy.

Mewa zatoczyła kręgi nad falami, a chwilę później wróciła i znowu siadła na tratwie. Żeby tak postąpić, musiała być albo bardzo zmęczona, albo ranna, ale rozbitkowie nie zastanawiali się nad tym i na czworakach powoli zaczęli się do niej zbliżać. Tym razem złapali ją i już jej nie wypuścili. „Skręciliśmy jej kark i zjedliśmy ją. Niewiele jej było dla każdego z nas, ale wreszcie ją zjedliśmy”.

Morskie annały często podają przykłady rozbitków, którzy wykazywali się nieprawdopodobną pomysłowością, żeby złapać ryby. Heynes nie wytłumaczył, dlaczego on i jego towarzysze nie próbowali zdobyć takiego pożywienia. To prawda, że bardzo długo sądzili, iż pomoc szybko nadejdzie, a może bali się, że łowiąc ryby, przyciągną rekiny.

Tego dnia, 19 listopada 1942 roku, niedługo po zjedzeniu mewy, nad tratwą znowu przeleciał na małej wysokości samolot i zrzucił dinghy. Ale za daleko - między łodzią ratunkową a rozbitkami pływały rekiny.

A jednak, kiedy noc zapadła, cała czwórka mimo obsesyjnego strachu przed rekinami zsunęła się do wody i rozgrzewała się w niej uczepona tratwy. Powietrze wydawało im się lodowate, a woda taka ciepła. Poza tym kąpiel była też lekarstwem na pragnienie.

Rano 20 listopada tylko trójka mężczyzn wciągnęła się na tratwę. Czwarty utonął albo po cichu został porwany i pożarty. Nieważne w ich sytuacji. Trójka żyjących to: Heynes, marynarz nazywany przez Heynesa Meksykaninem i mężczyzna bez nazwiska, całkiem nagi. To on, gdy tylko się rozwidniło, utkwiał nieruchomy wzrok w morzu i powiedział:

- Niecałą milę stąd jest wielki okręt-szpital pomalowany na biało. Musimy zostawić tratwę i popłynąć w jego kierunku.

Mówił to z takim przekonaniem, że Heynes i Meksykanin zawahali się. Po chwili Heynes oprzytomniał.

- Wiem tylko jedno: wszyscy, którzy opuścili tratwę, nie żyją. Jeśli ją opuścimy, zginiemy.

Nagi mężczyzna przestał mówić o okręcie-szpitalu. Tego dnia nic więcej się nie wydarzyło. Kiedy znowu zapadła zimna noc, nagi mężczyzna poprosił Heynesa, żeby oddał mu swoje ubranie. Heynes nie ukrywa, że odmówił. Wtedy nagi mężczyzna zaczął mieć takie same halucynacje, jakie miało wielu rozbitków w nocy z 17 na 18 listopada: „Juneau” jest w morzu, dokładnie pod tratwą, można zejść na jego pokład i wziąć wszystko, na co ma się ochotę itd.

Na tratwie w świetle księżycy rozegrała się dziwna walka. Heynes i Meksykanin próbowali powstrzymać nagiego mężczyznę w delirium, ale byli niemal bez sił, gdy tymczasem szaleństwo spotęgowało siły ich towarzysza. Wyrwał im się, rzucił do wody i zaczął płynąć. „Zobaczyliśmy na czarnej wodzie kłębowisko rekinów. Nagi mężczyzna uderzeniami pięści usiłował je przegonić”.

Oto jedna z żelaznych zasad dla kąpiących się przy wybrzeżu kalifornijskim: „W przypadku, gdy zbliża się rekin, uderzyć go ciężkim przedmiotem w pysk. Nie używać do tego pięści. Uderzenie rekina w chropowatą skórę tylko skaleczy rękę, która będzie krwawić”. Skóra rekina od paszczy aż po ogon jest jak tarka. Pokryta jest łuskami zbudowanymi z powleczonej szklawki zębiny, które w zasadzie są ostrymi guzami. Uderzenie ogonem dużego rekina może być równie niebezpieczne jak cios maczugą. Jego zęby (ułożone w wiele szeregów wzdłuż całej szczęki) są ostre i spiczaste jak igły, a najdłuższe mogą przegryźć główną tętnicę.

Niewielu kąpiących się ma w razie spotkania z rekinem do dyspozycji jakiś „ciężki przedmiot”, by się bronić, a na pewno niczego takiego nie miał przy sobie ten nieszczęsny nagi rozbitek, który skoczył z tratwy do morza. W świetle księżycy jego towarzysze zobaczyli po prostu obrzydliwe kłębowisko czarnych grzbietów i białych brzuchów, usłyszeli krzyk i potem już nic.

21 listopada było więc już tylko dwóch rozbitków na tratwie. „Myślałem, że to siódmy dzień. W rzeczywistości był to już dziewiąty dzień. Całymi godzinami rozmawialiśmy o tym, co nam się przydarzyło, i pamiętam, że dałem Meksykaninowi na pamiątkę mój nóż”. Po uratowaniu go Heynes odzyskał pamięć oraz jasność myśli i opowiedział swoją przygodę. Ale tego dziewiątego dnia głód, pragnienie, które znowu ich nękało, które ich zżerało, skwar w dzień i zimno w nocy, ta dramatyczna

sytuacja obłożonych pośrodku bezkresnego oceanu odbierała i jemu, i towarzyszowi zdolność myślenia. Siedzieli na dwóch krańcach tratwy i pracując nogami w wodzie, wyobrażali sobie, że w ten sposób odstraszają rekiny. Na szczęście kapryśne bestie tego dnia nie zaatakowały. „Mam wrażenie, że następnej nocy trochę przysnęliśmy”. Heynesa zbudził jęk Meksykanina.

- Ktoś dźga mnie w nogę nożem!
- Kto może cię dźgać? Jesteś tu tylko ty i ja, a dobrze wiesz, że wczoraj dałem ci mój nóż. Chyba sam się nie dźgnałeś?
- Boli mnie. Zabierz mnie szybko do lekarza.

„Majaczyłem i ruszałem nogami w wodzie. Nie wiedziałem, co robię. Wyobrażałem sobie, że prowadzę Meksykanina do lekarza. W pewnym momencie głośno krzyknął i przyczołgał się do mnie. Wtedy zobaczyłem, co mu się stało. Zrozumiałem, że ugryzł go rekin, i trzymałem go mocno. Ale rekin wrócił i chwycił go od dołu, a potem zaczął go jeść i ciągnąć. Nie miałem siły go utrzymać, a one wszystkie ciągnęły go i wciągnęły pod wodę”.

Dlaczego rekiny nie złapały i nie pożarły również Heynesa? Czy był na tratwie, czy wdrapał się na nią? Musimy wybaczyć autorowi i zarazem aktorowi tego reportażu, że nie wszystkie szczegóły potrafił podać. Przypomniał sobie, że noc ta wydawała mu się bez końca, a następnego dnia już tylko majaczył. Widział kolegów pod wodą, prosił, żeby przyszli do niego, ale odpowiadali, że nie mogą, bo są na wachcie. „Ale czy na pokładzie wszystko jest w porządku?” - pytał ich. Tak, wszystko w jak najlepszym porządku. Heynes zsunął się do wody, by do nich popłynąć, ale jakiś przebłysk świadomości kazał mu wrócić na tratwę. Powtórzyło się to dwa albo trzy razy.

Świadomość odzyskał koło południa. Wytrzymać za wszelką cenę, oto, co musi zrobić, a przede wszystkim zostać na tratwie. Trochę później nad tratwą zaczął krążyć samolot, po czym oddalił się. „Byłem zrozpaczony. Ten także, jak wszystkie inne, zostawi mnie tu! Pomyślałem, że może piloci brali mnie za Japończyka, bo byłem cały czarny”. Był czarny od mazutu. Ale nadleciały inne samoloty i rozrzuciły wokół tratwy bomby dymne. Dymiły długo. Ich dym unosił się jeszcze, kiedy na horyzoncie pojawił się maszt okrętu.

Tylko ktoś, kto sam był rozbitkiem, może sobie wyobrazić, co znaczą te słowa, powtarzane do znudzenia, doszczętnie wytarte - maszt na ho-

ryzonicie, dym, okręt, który płynie wprost na ciebie. Pierś twoją zalewa życionośna fala, niemal cię dusi, rozpiera cię uczucie, niedające się ani opisać, ani zrozumieć. Heynes powiedział po prostu, i miał rację, że przyplęnęła po niego szalupa, że wciągnięto go na pokład krążownika i przewieziono do izby chorych.

„Morze kryje wiele niespodzianek dla człowieka, który podłogę ma na wysokości powierzchni wody i posuwa się powoli oraz bezgłośnie” - napisał norweski odkrywca Thor Heyerdahl. Chciał przez to powiedzieć, że w ten sposób można doskonale obserwować różne gatunki ryb. Widzieliśmy, że rozbitkowie z „Juneau”, znajdujący się również na poziomie powierzchni wody, z bogactw morza poznali wyłącznie rekiny. Ich sytuacja na nic więcej nie pozwalała. Doświadczenia Heyerdahla i jego towarzyszy mogły być owocne, gdyż warunki, jakie mieli na tratwie, można by nazwać zadowalającymi.

Przypomnijmy, że Heyerdahl wyruszył na „Kon-Tiki” przez Ocean Spokojny, by wykazać, że Wyspa Wielkanocna i Polinezja zostały zasiedlone przez ludzi przybyłych z kontynentu południowoamerykańskiego. W zamierzonych czasach mieszkańcy Peru mogli dotrzeć na tratwach aż do archipelagu pośrodku Pacyfiku, wykorzystując najpierw Prąd Peruwiański, a potem pasaty. Heyerdahl postanowił udowodnić swoją hipotezę, wyruszając śladem tych pionierów na wiernie zrekonstruowanej tratwie.

Najpierw musiał zbudować taką samą tratwę. Dzięki opisom pozostawionym przez pierwszych hiszpańskich zdobywców, którzy widzieli je jeszcze na własne oczy, wiedział, że tratwy robiono z pni balsy. Balsa to ogromne tropikalne drzewo, które bardzo szybko rośnie i jest lżejsze od korka. Heyerdahl z ogromnym trudem zdobył te drzewa, które ścięto w równikowej dżungli i sprowadzono na wybrzeże. Pociął je tak jak należy i połączył bez użycia śrub oraz gwoździ. Nie użył ani centymetra drutu, bo dawni Peruwiańczycy go nie mieli. Zastosowanie lin okazało się nie tylko odpowiednie, ale i zbawienne. Dzięki temu bale nie były połączone sztywno. Tratwę nazwano imieniem wodza i boga Kon-Tiki, zdaniem Heyerdahla wspólnego dla cywilizacji inkaskiej i polinezyjskiej. Cała załoga liczyła sześciu ludzi.

- Nie chciałem zatrudniać zawodowych żeglarzy - oświadczył Norweg - bo nie wiedzieli więcej niż my o tratwach, a poza tym nie

chciałem, by potem mówiono, że udało nam się, gdyż byliśmy lepszymi marynarzami od dawnych peruwiańskich budowniczych tratw.

Norweg zaangażował jednak nawigatora i radiooperatora. „Kon--Tiki” była wyposażona w szalę z bambusowej trzciny o ścianach z plecionki, kryty mocnymi jak skóra liśćmi bananów, ponadto w dwa maszty, żagiel rejowy wciągnięty na reję z dwóch związanych ze sobą bambusowych żerdzi oraz wiosło sterowe. Zapasy żywności i słodkiej wody miały wystarczyć na rok.

„Kont-Tiki” wypłynęła z portu Callao 18 kwietnia 1947 roku. Miejscowy holownik wyprowadził ją 50 mil na północny wschód, to znaczy do miejsca, gdzie Prąd Peruwiański skręca na zachód w poprzek oceanu nieco poniżej równika.

Minister peruwiańskiej marynarki wojennej, który odwiedził tratwę przed jej wypłynięciem, był „przerażony” tym, co zobaczył. Wezwał He-yerdahla do swojego gabinetu i kazał mu podpisać oświadczenie, zwalniające władze peruwiańskie z wszelkiej odpowiedzialności. Historia miała pokazać, że przerażenie było nieuzasadnione.

Gdy tylko holownik pozostawił „Kon-Tiki” własnemu losowi, zaczął wiać silny południowo-wschodni pasat. Tratwa zachowywała się doskonale. „Musieliśmy trzymać tratwę na takim kursie, żeby wiatr wypełniał żagiel od tyłu”. Pokład był 30 centymetrów nad powierzchnią, nie miał żadnej poręczy czy relingu, więc gdy fala rozbijała się o tratwę, sternik musiał podskakiwać i chwycić się bambusowej żerdzi, żeby go nie zmyła z pokładu. Bardzo szybko okazało się, że przy wiosle musi być dwóch sterników i muszą być obwiązani w pasie liną, której drugi koniec był zamocowany na tratwie, żeby nie porwały ich rozbijające się o tratwę fale.

Po kilku dniach pogoda poprawiła się i czasami była naprawdę ładna, ale nie można przepłynąć Pacyfiku, nie napotykając jej kaprysów. „Kon-Tiki” musiała stawić im czoło pod koniec lipca, trzy miesiące po wypłynięciu w morze. Najpierw całkowity brak wiatru i nie trzeba było nawet patrzeć na barometr, by stwierdzić, że ciśnienie atmosferyczne nagle gwałtownie spadło - w tej kompletnej ciszy żeglarze dusili się jak ryby wyjęte z wody. Następnie inny klasyczny schemat: gwałtowne wichry ze wszystkich stron, po czym wiatr z południa ustabilizował się i z godziny na godzinę wzrastał, wywołując wielkie ryczące fale z groźnymi grzbietami piany i głębokimi dolinami. Przez pięć dni i pięć nocy żaden z członków załogi arii na chwilę nie zmrużył oka.

Gdy burza ucichła, mogli obejrzeć wyrządzone przez nią szkody - rozdarty żagiel, złamane tylne wiosło, kilka dziur w tratwie - które szybko naprawili. Liny trzymające pnie balsy połuźniły się, ale wytrzymały i można było je mocniej ściągnąć.

- Widzicie - powiedział Heyerdahl - gdybyśmy użyli metalowego drutu, to pod naporem fal przeciąłby albo połamał pnie. Mieliśmy rację, naśladując dawnych Peruwiańczyków.

Jeśli o to chodzi, to miał rację. Ale „Kon-Tiki” różniła się od dawnych tratw w tym sensie, że żeglarze mogli niemal codziennie wszystko sprawdzać dzięki sekstansowi i chronometrowi, a przez radio mogli wielokrotnie nawiązać łączność z ziemią oraz ze statkami i samolotami. Z całą pewnością wyprawa „Kon-Tiki” nie była wakacyjnym rejssem, bo jej uczestnicy musieli zmagać się z ryzykiem i ciężkimi warunkami w czasie fatalnej pogody, ale morale zachowali dobre. Nigdy nie czuli się samotni czy opuszczeni, niepewni własnego losu jak rozbitkowie czy - zobaczymy to później - niektórzy żeglarze samotnicy.

„Kon-Tiki” była doskonałym obserwatorium, nawet wtedy, gdy jej pasażerowie nie myśleli o robieniu obserwacji. „W takie noce zdarzało się, że z oceanu wynurzało się znieścacka przy tratwie dwoje okrągłych, świecących oczu, które uparcie wlepiły w nas hipnotyczne spojrzenie jak jakiś diabeł morski”. Ci nocni goście często okazywali się ogromnymi ośmiornicami. Maksymalna wielkość tych zwierząt ciągle pozostaje sprawą otwartą, bo największe z nich żyją na głębokości ponad setek metrów (i tam są atakowane przez kaszaloty), skąd wyłaniają się jedynie wtedy, gdy wszystko wydaje im się spokojne. Heyerdahl i jego towarzysze widzieli okazy, które „miały wielkość podłogi średniej wielkości pokoju”. Ale gdy tratwa do nich się zbliżała, znikwały w głębinach morza.

Odkrywczy widzieli też inne ogromne „świecące widziadła”, prawdopodobnie ogromne płaszczki, fosforyzujące w nocy w świetle księżyca. Krążyły wokół tratwy. Lampa przyciągała mnóstwo różnych ryb, niektóre za nią płynęły i w dzień, i w nocy, inne zadomowiły się pod tratwą, która od spodu stała się ruchomym gąszczem glonów.

Jeszcze inne rzucały się na balsowe pnie. Którejś nocy jednego z uczestników wyprawy obudził dotyk czegoś lepkiego i ruchliwego. W świetle lampy zobaczył i ściągnął z szyi długą cienką rybę, niebiesko--fioletowo-stalową, która wiała się jak węgorz. Ichtiolodzy nazywają ją *Gemphylus* albo makreła wężowata. Żyje ona na dnie morza, na wielkich

głębokościach i do czasu pojawienia się na „Kont-Tiki” nigdy nie widziano jej żywej. Nagle wypluła z siebie dwie białe wielkookie ryby, długie na 20 centymetrów, częściowo już rozszarpane, które jednak udało się zidentyfikować jako gatunki zamieszkujące również głębiny i niezwykle rzadkie. „Kon-Tiki” stawała się prawdziwym pływającym muzeum oceanograficznym.

Tratwa poruszała się w ulubionej strefie ryb latających (co nie było udziałem rozbitków z „Juneau”), które coraz to spadały na pokład, dzięki czemu nigdy nie brakowało codziennego głównego dania. Jedzenie nie stanowiło najmniejszego problemu. Zabrane na wyprawę zapasy uzupełniały bowiem ryby zarówno te latające, jak i łowione na wędkę.

Problemem mogła stać się woda pitna, bo Thor Heyerdahl chciał wzorem dawnych Peruwiańczyków magazynować ją w bambusowych tykwach umieszczonych pod tratwą. W ten sposób nie zajmowała ona miejsca i zawsze była chłodna. Ale po pewnym czasie zgromadzony na „Kon-Tiki” zapas słodkiej wody nabrał przykrego smaku. Żeglarze zaczęli zbierać deszczówkę i wymierzali sobie dzienne racje - jeden i jedna czwarta litra wody na osobę. Później zorientowali się, że sam ocean może gasić pragnienie.

Widzieliśmy, jak rozbitkowie z „Juneau” umierali po wypiciu wody morskiej. Nie mogąc dłużej znieść męki pragnienia, wypili ogromne jej ilości. Pili jak szaleni i za późno. Alain Bombard podczas swojego samotnego rejsu przez Atlantyk dowiódł, że picie wody morskiej nie jest niebezpieczne pod warunkiem, że zachowa się umiar i zacznie się ją pić dosyć wcześnie, nim człowiek będzie całkowicie wyczerpany i odwodniony.

Thor Heyerdahl i jego towarzysze nie zaspokoili całkowicie pragnienia wodą morską, ale pili ją w sposób inteligentny: „W upalny dzień w strefie podzwrotnikowej można wlewać w siebie litrami letnią wodę aż po dziurki od nosa, nie zaspokajając pragnienia. Nie płyn jest wówczas tym, czego potrzebuje organizm, lecz, rzecz szczególna, sól. Nasze specjalne racje żywnościowe zawierały także tabletki soli, które należało łykać w czasie upałów, kiedy pocenie się pozbawia organizm soli. Przeżywalismy dnie, kiedy wiatr zamierał, a słońce prażyło tratwę bez miłosierdzia. Wypijaliśmy wydzielane racje wody, aż bulgotało w żołądkach, lecz gardła złośliwie domagały się więcej. Dodawaliśmy wtedy do wody słodkiej 20 do 40 procent gorzkiej wody morskiej i stwierdziliśmy

ku naszemu zdziwieniu, że ta mieszanka zaspokaja pragnienie. Przez długi czas pozostawał w ustach smak wody morskiej, lecz nigdy nie czuliśmy się źle. Zmniejszyło to również tempo zużywania naszego zapasu wody".

Heyerdahl przypomniał również, iż żując surową i świeżą rybę albo ją wyciskając, albo też robiąc w niej małe otwory, wydobywało się ciecierz z gruczołów limfatycznych, którą można pić. Alain Bombard na pontonie „Heretique” za pomocą wyciskarki do owoców wyciskał z ryb ten płyn i pił go aż do mdłości. Jednak badacze z „Kon-Tiki” nie musieli się chyba do tego uciekać.

Odnotowali, że największego strachu napędziło im spotkanie z rekinem wielorybim. Piętnaście metrów długości, czyli mniej więcej długość dwóch autobusów. „Potwór był tak wielki, że kiedy zaczął zataczać kręgi dookoła tratwy i przepływać podnią, głowa znajdowała się po jednej stronie, a cały ogon po drugiej”. Zabawa ta trwała godzinę. Napęczenie na pokładzie „Kon-Tiki” było tak wielkie, że żeglarze mieli wrażenie, iż rekin osaczał ich przez cały dzień. Przypuszczalnie mniej by się denerwowali, gdyby wiedzieli, że rekin wielorybi żywi się planktonem i małymi rybami. Tak można spekulować, bo przecież żadne rozumowanie nie ostoi się w obliczu takiego potwora, a poza tym zawsze trzeba obawiać się jakiegoś kaprysu, na przykład uderzenia ogonem.

Ktoregoś wszakże dnia pojawił się jeszcze większy potwór, który jednak nie przeraził. „Pewnego dnia siedzieliśmy jak zwykle na krawędzi, spożywając posiłek tak blisko wody, że wystarczyło pochylić się wstecz, żeby wypłukać kubki, kiedy nagle coś prychnęło za nami głośno jak płynący koń. Wielki wieloryb podpłynął, patrząc na nas z tak bliska, że widzieliśmy błysk jego wilgotnych nozdrzy świecących jak lakierowany but. Było to tak niezwykle słyszeć prawdziwy oddech tu na morzu, gdzie wszystkie żywe stworzenia przewijały się cicho, wachlując skrzelami - że naprawdę mieliśmy serdeczne uczucia dla naszego dalekiego kuzyna, który podobnie jak my błędził tak daleko od łądu”. Uczucie doskonale wyrażone. Widok wielkiego wieloryba robi zawsze ogromne wrażenie ze względu na jego rozmiary - płetwal błękitny ma do 30 metrów długości i waży do 150 ton - i budzi braterskie uczucia ze względu na oddychanie.

Pasażerowie „Kon-Tiki” widzieli też z bliska rekiny mniejsze niż rekin wielorybi, które z pewnością były niebezpieczne, a nawet łowili

je na wędkę i zabijali. W przeciwieństwie do rozbitków z „Juneau” byli w doskonałej formie, świetnie wyposażeni i nie wyobrażali sobie, że przegania się rekiny, bijąc nogami o wodę.

Badacze z „Kon-Tiki” mieli gumową dinghy, którą oddalali się od tratwy, by ją fotografować. Nie odpływali jednak zbyt daleko i robili to tylko przy ładnej pogodzie. Ocean Spokojny zasługiwał wówczas w pełni na nazwę, jaką mu nadał Magellan. „Kon-Tiki” unosiła się na idealnie błękitnej tafli, błękitnej jak niebo, z którym ocean zlewał się do tego stopnia, że żeglarze mieli czasami wrażenie, że unoszą się w przedziwnej przestrzeni, w pustym i błękitnym świecie.

Dzisiaj, tak jak za dawnych czasów, bliskość lądu zapowiadają ptaki lądowe. Obywatel Ziemi nabiera wtedy otuchy, rozbitek również. Ale żeglarz wie, że właśnie teraz mogą czyhać na niego wielkie niebezpieczeństwa.

W nocy z 29 na 30 lipca żeglarze dostrzegli ziemię, małą wyspę Puka-Puka w archipelagu Tuamotu. Zwinęli żagiel, ale prąd zniósł ich na północ, gdzie nie mogli dobić do brzegu. Wyspa Angatau ukazała się na horyzoncie 2 sierpnia, jakby wyłoniła się z chmury. Minęło 97 dni, odkąd „Kon-Tiki” wypłynęła z Peru. Żeglowanie stało się nagle bardzo burzliwe z powodu prądów, zmiennych wiatrów i raf koralowych. Kiedy wreszcie wyszli na ląd na wysepce niedaleko od rafy Rairoa w archipelagu Tuamotu, tratwa była niemal kompletnym wrakiem. Pocieszyło ich gorące przyjęcie ze strony tubylców. Następnie przewieziono ich na Tahiti. Dzięki dynamicznemu i towarzyskiemu charakterowi Thora Heyerdahla wyprawa „Kon-Tiki” zdobyła światową sławę. I trzeba przyznać, że była osiągnięciem wspaniałym.

10

Nieszczęsna odwaga

Eric de Bisschop zaokrętował się, by udowodnić teorię, która pozostawała w całkowitej sprzeczności z teorią Thora Heyerdahla:

- Cywilizacja polinezyjska, całkowicie oryginalna, narodziła się na Pacyfiku i rozprzestrzeniła się od zachodu na wschód. Pokażę, że Pacyfik można przepłynąć na tratwie w obie strony. Wyruszę z Polinezji do Ameryki Południowej, po czym wrócę tam, skąd wypłynąłem.

Eric de Bisschop słusznie dodawał, że rejs z zachodu na wschód będzie zdecydowanie najtrudniejszy.

- Przepłynięcie tratwą w drugą stronę, płynąc z wiatrem albo idąc kursem zbliżonym do półwiatru, jak to robiła „Kont-Tiki”, było łatwe i wykazało jedynie, że tratwa pływa po morzu, o czym zawsze wiedziano. Ja natomiast chcę pokazać, że można żeglować tratwą nie dzięki wiatrom i prądom doskonale znanym, ale walcząc ze zmiennymi wiatrami i nie znanymi prądami. To właśnie nazywam żeglowaniem.

Ten zdecydowany mężczyzna miał 64 lata, kiedy przystąpił do realizacji swego projektu. Jego *curriculum vitae* pozwalało mu żywić nie tylko morskie ambicje, ale też wszelkie ambicje mające charakter wielkiej przygody: wychowanek jezuitów, majtek na pokładzie żaglowca, który opłynął przylądek Horn, porucznik na statku dalekomorskim, kapitan trałowca, następnie pilot w siłach lotniczych marynarki wojennej, ogrodnik w Prowansji, prywatny doradca chińskiego generała, kapitan dżonki, konsul francuski, kapitan statku kabotażowego w Polinezji, a i to nie jest jeszcze pełna lista.

W latach trzydziestych XX wieku Eric de Bisschop przepłynął na pokładzie polinezyjskiej pirogi o dwóch kadłubach z Honolulu do Cannes przez Australię i Przylądek Dobrej Nadziei. Podobnie jak słynny samotny żeglarz Slocum nie umiał pływać.

- Nigdy nie chciałem się nauczyć. Byłem pewien, że zaraz potem bym się utopił.

Przesąd? Wyzwanie? Zobaczmy później, że niektóre cechy tego żeglarza czyniły z niego kogoś niepospolitego. Ale kiedy pytano go, dlaczego w swój pokazowy rejs woli wypłynąć na tratwie niż na pirodzie o podwójnym kadłubie, na której tak wspaniale żeglował, dał pełną zdrowego rozsądku odpowiedź:

- Dawni migrujący żeglarze mieliby za mało miejsca na pirogach, nawet tych największych. Tylko tratwa pozwalała im zabrać kobiety, dzieci, zwierzęta, a także ogromne ilości zapasów jedzenia i słodkiej wody.

On sam pływał do tej pory na statkach różnego rodzaju i o różnym tonażu, ale nigdy nie żeglował na tratwie. Musiał mieć jednak swoje zdanie na temat tratew, a zwłaszcza „Kon-Tiki”, którą uważał po prostu za śmieszność.

- Jest czym sobie chcecie, ale na pewno nie tratwą dalekomorską. Dlaczego? Bo nie miała *guaras*.

Ktoś, kto nie jest Polinezyjczykiem, ma prawo nie wiedzieć, co to takiego *guaras*. Jest to płaska pionowa deska długości 6,5 metra i szerokości 10 centymetrów, mniej lub bardziej zanurzona w wodzie i zabezpieczająca przed bocznym dryfem. To nie dokładnie to samo co kil, bo *guaras* musi być kilka. Muszą być ułożone równolegle, mieć przewiercone otwory i ustawione na wybranej wysokości dzięki zablokowaniu za pomocą kołków. Ułożone są zarówno z przodu, jak i z tyłu tratwy. Eric de Bisschop tłumaczył ich funkcjonowanie:

- *Guaras* są równocześnie sterem i pionowym statecznikiem. Kiedy jedna *guara* jest zanurzona na dziobie, statek wyostrza. Kiedy jest podniesiona, statek żegluję pełniej. Na odwrót jest w przypadku *guaras* na rufie. Jeśli się nimi dobrze manewruje, pozwalają ustawić kurs i się go trzymać, jednym słowem sterować bez steru.

Rzeczywistość zmusiła załogę tratwy „Tahiti-Nui” do zweryfikowania tych twierdzeń. „Tahiti-Nui” to nazwa tratwy, którą Bisschop zaczął budować na Tahiti jesienią 1956 roku. Podobnie jak tratwy dawnych mieszkańców Polinezji była zbudowana z pni bambusa - ogromnych, to prawda, bo sześć- lub siedmiokrotnie większych od człowieka - połączonych bez użycia metalu, drewnianymi kołkami i linami plecionymi z włókna kokosowego. Pośrodku tej platformy zrobiono dwie wzdłużne drewniane studnie od dziobu do rufy, które miały pozwalać na przesuwanie się sławetnych *guaras*. Żadnego steru, tylko te ruchome miecze. Żagle sporządzono z plecionych liści pandana.

A oto skład załogi, jaką skompletował Eric de Bisschop:

Francis Corvan, trzydzieści lat, członek jednej z najbardziej szacownych rodzin na Tahiti, z pochodzenia Szkot, z domieszką krwi francuskiej po matce, doświadczony marynarz, łowca żółwi i pogromca rekinów.

Michel Brun, żeglarz, były pierwszy oficer na „Oiseau des Iles”, trój-masztowym szkunerze Francuskiej Kompanii Fosforytowej Oceanii, żonaty zaledwie od kilku dni z uroczą młodą Chinką.

Jego brat, Alain Brun, żeglarz już w wieku siedemnastu lat, który przyłynął na Tahiti z Afryki na pokładzie małego szkunera, a obecnie porucznik w porcie na Makatei.

Juanito, młody odważny Chilijczyk, kochający przygodę.

„Tahiti-Nui” miała 13 metrów długości, 4,5 metra szerokości, dwa maszty i solidne ożaglowanie. Na pokładzie znajdowała się duża kabina,

wcale nie prymitywna, wygodna nawet, szczelna, służąca za mieszkanie i magazyn żywności. Umieszczono w niej również porządną radiostację, kamery i aparaty fotograficzne oraz przyrządy nawigacyjne i meteorologiczne.

Tratwa wypłynęła z redy w Papeete 8 listopada 1956 roku przy pięknej pogodzie, spokojnym morzu i przyjemnej bryzie. Na pokładzie wszystko układało się dobrze, oprócz zdrowia kapitana. Żądny przygód sześćdziesięcioletni odkrywca, skłonny do kataru, chory na rozedmę, cierpiący na chroniczny bronchit, zaledwie przed kilkoma dniami wygrzebał się z niedobrego odoskrzelowego zapalenia płuc. Te dolegliwości nie miały wpływu na jego charakter, tym bardziej na zły charakter, który bardzo wyraźnie doszedł do głosu w jego dzienniku podróży, zatytułowanym *Cap a lest* i wydanym w 1958 roku.

Pierwsze pięć miesięcy podróży minęły bezproblemowo. Uczestników wyprawy męczyła jedynie jej długość. Tratwa płynęła z prędkością trzech węzłów (5,5 kilometra na godzinę), a gdy nie było bak-sztagu, robiła zwrot przez rufę, bo *guaras* nie tylko nie zastępowały steru, ale nie pozwalały nawet zmienić halsu. Bisschopa te trudności denerwowały jednak mniej niż drobiazgi bez większego znaczenia, jak na przykład to, że Michel Brun za często korzystał z radia, by porozmawiać ze świeżo poślubioną żoną. Jego uwagi zagęszczały atmosferę i napięcie stale rosło, aż w szóstym miesiącu podróży, w kwietniu 1957 roku, do akcji wkroczył sam Pacyfik. Zafundował żeglarzom tydzień prawdziwego sztormu.

Nagle wszystkie konflikty wróciły do swoich rzeczywistych rozmiarów - śmiesznie małych, natychmiast zapomnianych. Zresztą żadnej kłótni nie byłoby nawet słycać w ryku wiatru. „Tahiti-Nui” wspinała się na góry z wody, po czym przy przerażających trzaskach opadała w dół, gdzie nagle ogromne fale przewalały się przez nią, zupełnie jakby zaraz miały zmyć z pokładu żagle, maszty, a nawet kabinę. Ale nie, wszystko to wytrzymało nawałnicę. Natomiast po całej nocy sztormu zauważono, że duże pnie bambusowe podtrzymujące platformę zostały wyrwane; inne, połamane, ukazały swoje wnętrza, zniszczone i całkowicie wyżarte przez małże świdraki. Jak długo jeszcze wytrzymają?

Bisschop, przekonany, że najbardziej zniszczone bambusy nie przetrwają długo, wysłał 18 maja przez radio dwa komunikaty do chilijskiego przyjaciela, konsula honorowego. Ich treść była krótka: „Zawinę

do portu na wyspach Juan Fernandez, by naprawić tratwę. Proszę o asystę holownika, bo dostęp do wysp Juan Fernandez jest bardzo trudny dla tratwy". Podał też swoją pozycję.

Obydwa komunikaty Bisschopa odebrały amatorskie radiostacje i natychmiast przekazały dalej, w ferworze akcji dramatyzując je jednak do tego stopnia, że władze chilijskie pomyślały, iż „Tahiti-Nui” nie tyle ma kłopoty, ile tonie.

U wybrzeży chilijskich szalał na Pacyfiku sztorm jeszcze silniejszy niż tam, gdzie znajdowała się tratwa. Prawo morskie nakazuje jednak, by podejmować wszelkie możliwe działania dla ratowania każdego tonącego statku. Z Valparaiso więc, mimo zależącej na morzu nawałnicy, wypłynęła chilijska fregata „Baquadano”.

We wtorek 21 maja, w miotanej na falach kabinie na „Tahiti-Nui”, Michel Brun odebrał komunikat z „Baquadana”: „Płyniemy do was. Stop. Potwierdźcie pozycję”. Brun odpowiedział: „Szerokość 34°28'S, długość 89°7'W”. Fregatę dostrzegli na spokojniejszym już nieco morzu wczesnym rankiem, o godzinie 4.42 (lokalnego czasu w Valparaiso), następnego dnia, 22 maja. Załoga tratwy widziała, jak zbliżała się, stawała się coraz większa i była coraz bliżej. Wreszcie zastopowała w pobliżu tratwy, a na pokład „Tahiti-Nui” dotarł zapach dymu. Z silnikami pracującymi na dziobie bardzo wolno, żeby niemal całkowicie zamortyzować uderzenia fali, spuściła na wodę ratowniczego welbota. Ledwo łódź dotknęła powierzchni wody, a już wiosła poszły w ruch. Eric de Bisschop przyglądał się temu wszystkiemu bardzo uważnie.

- Co to za facet w białym fartuchu?

Był to pielęgniarz. Radio-Paris, zaalarmowane przez radio chilijskie, nadało na swoich falach, że na pokładzie „Tahiti-Nui” jest ranny. Bisschop był wściekły i w pierwszej chwili okazał swoją wściekłość, ale potem cała załoga tratwy przeniosła się na pokład fregaty, gdzie mogła się posilić i odpocząć.

- Proszę - powiedział Bisschop - o zaholowanie nas aż do archipelagu Juan Fernandez.

- Takie właśnie mam instrukcje - odpowiedział chilijski kapitan.

Załoga „Tahiti-Nui” wróciła na pokład tratwy. Hol przymocowano do pachołków dziobowych, a całą tratwę zabezpieczono stropami opasującymi. „Baquadano” ruszył „wolno naprzód”.

Holowanie na pełnym morzu przy niesprzyjającej pogodzie w niczym

nie przypomina holowania na drodze popsutego samochodu. Prędkość spacerowa fregaty wynosi 13 węzłów, czyli 33 kilometry na godzinę, a przy złej pogodzie, jeśli prędkość spada poniżej 6 węzłów, to taki okręt z trudem może utrzymać kurs. Natomiast „Tahiti-Nui” skonstruowana została tak, że mogła płynąć tylko bardzo wolno - przy 6 węzłach jej dziób zanurzał się w wodzie, nawet na głębokość trzech metrów, i kabina była wtedy na w pół zatopiona.

Chcąc za wszelką cenę uratować tratwę, chilijski kapitan płynął fregatą z prędkością 3 węzłów. Ster niemal nie pracował. Kapitan „Ba-quedana” przez radio informował na bieżąco chilijską admiralicję o sytuacji. Holowanie tratwy z prędkością 3 węzłów aż do Juan Fernandez zajęłoby tydzień pod warunkiem, że jednostka holowana nie zaczęłaby tonąć i że fregacie wystarczyłoby mazutu, by pokonać taką trasę z taką prędkością. Admiralicja chilijska poleciła kapitanowi fregaty: „Operacja zbyt niebezpieczna i zbyt kosztowna. Zostawić tratwę i zabrać załogę”. Równocześnie zwróciła się do Paryża z zapytaniem, czy pokryje koszty holowania, praktycznie rzecz biorąc, bezsensownego. Odpowiedź była negatywna.

Poinformowany o wszystkim Bisschop odpowiedział swemu wy-bawcy, że on sam pokryje koszty holowania. Porzucenie tratwy tak blisko celu było dla niego zupełnie nie do pomyślenia.

- Zgoda - odpowiedział chilijski kapitan.

Nie chciał, aby ktokolwiek mógł powiedzieć, że wycofał się w obliczu niebezpieczeństwa. Bezsensowne holowanie trwało nadal. Hol pękł 24 maja o godzinie 10 rano.

Musimy podać tu trochę szczegółów. Historię tego trudnego holowania znamy z dwóch źródeł: z już wspomnianej relacji Erica de Bis-schopa i z relacji Michela Bruna (*Le destin tragique de Tahiti-Nui*, Paryż 1959).

Według Bisschopa „Baquadano”, manewrując, by założyć nowy hol, zbyt mocno się zbliżył i uderzył w tratwę, poważnie uszkadzając jej olinowanie i pokład. Konstrukcja z bambusów puściła, a pnie bambusowe powysuwały się i pozostały w morzu, najpierw za tratwą, potem coraz dalej. Tratwa była teraz w tak oplakany stan, że można było myśleć o jej porzuceniu. Z powodu, powtarzał Bisschop, złego manewru fregaty.

Zupełnie inaczej sprawa wygląda w opowieści Michela Bruna. To

nie hol pękł, lecz wyrwany został drewniany pacholek, do którego był przymocowany. Strop opasujący całą tratwę trzymał jeszcze hol. „Ba-quedaño”, ostrzeżony sygnałami, zastopował. Wzmocniono hol, pod tratwą zabezpieczono linami konopnymi pnie bambusowe, żeby przestały się wysuwać. I o dwunastej 24 maja, dwie godziny po wypadku, holowanie rozpoczęło się na nowo.

Ani wzmianki o uderzeniu tratwy w burtę fregaty.

25 maja zerwał się silny wiatr. Fale rosły, a holowanie - przy prędkości 2,5 węzła - traciło sens. „Tahiti-Nui” gubiła jedno po drugim pnie bambusowe, duże i małe. W niedzielę 26 maja o godzinie 8.25 hol ponownie pękł i przy tak wzburzonym morzu nie można go już było umocować.

Marynarze z „Baquadana” wykazali tyleż samo odwagi i cierpliwości, co zręczności w przeokrętowaniu z tratwy na fregatę żeglarzy i ich najcenniejszego sprzętu. Cała operacja trwała ponad siedem godzin. Wreszcie fregata mogła płynąć z normalną prędkością. Około godziny 15.30 wrak „Tahiti-Nui”, przedstawiający żałosny widok, zniknął w dali za oddalającą się fregatą.

Bisschopa i jego towarzyszy powitano w Valparaiso nie jak rozbitków, ale jak zwycięzców. Porywczy żeglarz miał łzy w oczach.

- Przed ponad dwudziestoma laty tak witano mnie w Cannes.

Przypłynął wtedy ze swoim bretońskim kolegą z Tahiti na pokładzie dwukadłubowej pirogi „Kaimiloa”. Gdy wiwaty ucichły, Bisschop wyruszył prosto do szpitala, znowu wściekły, bo chciał jak najszybciej napisać relację z wyprawy „Tahiti-Nui”. Diagnoza lekarska była jednak bezlitosna - ostre zapalenie płuc.

Rozbitkowie często odwiedzali swojego kapitana. Któregoś dnia podzielili się z nim cudowną ich zdaniem wiadomością:

- Pracownicy stoczni w Constitución ofiarowują nam statek, byśmy mogli wrócić na Tahiti. Zbudują go specjalnie dla ciebie. Za darmo.

Constitución to mały port znany ze swych stoczni, położony na południe od Valparaiso. Słyszając słowo „statek”, Bisschop usiadł na łóżku:

- Jaki statek?

- Drewniany żaglowiec. To ich specjalność.

- I zgodzicie się wrócić na Tahiti na pokładzie żaglowca? Zwarowaliście albo uknuiliście spisek, by zniszczyć moją reputację?

Potrzebna była tratwa, tylko tratwa. Wyruszyli na tratwie i na tratwie

musieli wrócić. Jeśli ofiarodawcy z Constitución nie chcieli zbudować tratwy, niech się wypchają!

Owi tak serdeczni robotnicy i inżynierowie chcieli przede wszystkim sprawić przyjemność dzielnym Francuzom. Niech będzie tratwa. Druga. Miała nazywać się po prostu „Tahiti-Nui II”. Alain Brun dopilnuje jej budowy, podczas gdy Bisschop po wyjściu ze szpitala będzie pisał swoją książkę.

W Chile nie ma bambusów. Gdyby były, Eric de Bisschop domagałby się, żeby ich użyto, nawet mimo niezbyt dobrych doświadczeń z „Tahiti--Nui”. Pozostawało więc drewno. Thor Heyerdahl chciał, żeby „Kon-Tiki” zbudowano z drewna stosowanego przez indiańskich budowniczych najstarszych tratw, lekkiego i niewchłaniającego wody - z balsy. Sprowadzenie potężnych pni z górzystej równikowej dżungli (bo tam tylko rośnie) byłoby trudne, kosztowne i trwałoby długo, a poza tym Bisschop jak najmniej chciał naśladować Heyerdahla. Pokład „Tahiti-Nui II” zrobiono więc z drewna cyprysowego. Jest ono bardzo gęste, czyli nie tak lekkie jak inne gatunki drewna. Wybrano je jednak dla innej jego zalety. Dzięki ścisłej teksturze prawie wcale nie wchłania wody.

Pokład „Tahiti-Nui II” niewiele różniący się od swej poprzedniczki, miał podobne wymiary. Tratwa dysponowała dwoma masztami zaopatrzonymi w fok, grotżagiel i bezan. Tak jak na „Tahiti-Nui”, przewidziano kabinę dla żeglarzy. Podczas budowy tratwy Eric de Bisschop urządzał konferencje prasowe:

- Będzie to tratwa bez steru. *Guaras* doskonale zastępują ster.

I tłumaczył, jak działają te miecze. Na przodzie tratwy będzie ich sześć, a z tyłu czternaście. W końcu jednak zainstalowano również ster.

- Ale użyjemy go dopiero u celu, gdy będziemy musieli manewrować bardzo szybko, aby nie zniosło nas z powrotem na pełne morze.

W rzeczywistości ster okazał się przydatny, ilekroć chcieli zmienić hals, gdyż same *gauras* nie wystarczały.

Tak jak „Kon-Tiki” podobnie i „Tahiti-Nui II” wykorzystywała Prąd Peruwiański, prawdziwy wodny transporter, by popłynąć bardziej na północ w poszukiwaniu sprzyjającego im pasatu, który skierował tratwę na zachód. Udziału w rejsie nie brał Michel Brun - cierpiąc z powodu rozłąki ze swą młodą chińską żoną, wsiadł na najbliższy statek, jaki płynął na Tahiti. Jego młodszy brat przejął po nim funkcje radiotelegrafisty

i pierwszego oficera. W skład załogi wchodził ponadto: francuski oceanograf Jean Pelissier, jeden z jego przyjaciół Hans Fisher - Chilijczyk niemieckiego pochodzenia oraz wierny Chilijczyk Juanito, oficjalnie będący kucharzem. Bisschop nadal czuł się nie najlepiej.

13 kwietnia 1958 roku „Tahiti-Nui II” wypłynęła z Callao, gdzie podczas postoju zamontowano na jej pokładzie radioodbiornik. Od razu następnego dnia Alain Brun wypróbował aparat. Bez rezultatu. Radioodbiornik milczał, z całą pewnością coś było nie w porządku. Nie wpłynęło to zupełnie na morale załogi, a Erica de Bisschopa nawet ucieszyło, bowiem podczas drogi w tamtą stronę Michel Brun irytował go, rozmawiając bez przerwy ze swoją młodą żoną i z radioamatorami. Pogoda była piękna, morze łatwe do żeglowania, a wiatr umiarkowany i sprzyjający. Jedynym mankamentem było to, że z powodu gęstości drewna cyprysowego tratwa żeglowała w większym zanurzeniu i woda przykrywała podłogę kabiny.

-To tylko drobna niewygoda - uspokajał kapitan. W najgorszym razie wylądujemy na Markizach, skąd zaholują nas na Tahiti.

Było to małe ustępstwo wobec przewidywanego programu, ale nie zmieniało ono w zasadniczy sposób tego, co chciał w dalszym ciągu udowodnić Bisschop - tratwy mogły przepływać Pacyfik w obu kierunkach.

Pogoda popsuła się 26 maja i potem dalej się pogarszała, a wiatr osiągał prędkość 30,40 i w końcu 50 węzłów. Choć tratwa płynęła pod pełnymi żaglami, nie stawała się lżejsza - wręcz przeciwnie. W połowie czerwca jej dziób stale znajdował się 50 centymetrów pod wodą, a rufa niewiele mniej. Innymi słowy coraz trudniej było nią manewrować. I coraz trudniej na niej mieszkać.

- Przeniesiemy się na dach kabiny - postanowił Eric de Bisschop.

Nie pozostawało zresztą nic innego do zrobienia, zwłaszcza w przypadku kapitana, który fizycznie mocno niedomagał. Załoga zbudowała dla siebie na dachu kabiny mały schron, gdzie umieszczono również zapasy, mapy morskie i przyrządy nawigacyjne, którym wilgoć mogłaby zaszkodzić. Bisschop przeniósł się do schronu i praktycznie nie opuszczał łóżka, oddając dowództwo Alainowi Brunowi.

Żaglowa łódź podwodna - oto, czym stała się „Tahiti-Nui II” pod koniec czerwca. Żaden marynarz w świecie nie jest w stanie żeglować poprawnie taką jednostką.

Bardzo szybko okazało się, że trzeba usunąć boczne ściany kabiny, gdyż przez wodę zgromadzoną w tej zamkniętej przestrzeni tratwa traciła stabilność. Kilka dni później trzeba było ściąć maszt na rufie, bezan mógł bowiem przewrócić tratwę. Alain Brun, dobry żeglarz, obserwował słońce i robił obliczenia - przy silnym znosie prądu i znacznym dryfie spowodowanym sztormowymi wiatrami ominęli Markizy „prze-gapili” je. Z każdym dniem tratwa zanurzała się coraz głębiej i stawała się coraz mniej stabilna. W obawie przed jej wywróceniem się ścięli grotmaszt.

Bez masztów, bez żagli, bezwładny przedmiot na bezkresie morza. Kto udzieli pomocy „Tahiti-Nui II” na tym tak mało uczęszczanym szlaku? Kto dostrzeże ten tak śmieszny przedmiot, tę małą kabinę ledwo wystającą z wody? Przez całą noc Alain Brun usiłował uruchomić nadajnik i nadawał sygnały SOS. Jego brat Michel, który wrócił na Tahiti, wstawał co noc koło trzeciej nad ranem i starał się odebrać jakiś komunikat z „Tahiti-Nui II”. Owey nocy, kiedy Alain bezskutecznie walczył z nadajnikiem, Michel nasłuchiwał także. Nic. A Alain nie słyszał żadnej odpowiedzi, znikąd. Ale nie tracił nadziei.

- Za wszelką cenę musimy płynąć dalej.

To prawda. Tylko wiatr, pchając ten wrak na zachód, mógł go uratować. Rozbitkowie zastąpili przedni maszt mniejszym masztem, na który wciągnęli żagiel.

20 lipca. Podwodny żaglowiec wlecze się w kierunku zachodnim. W każdej chwili grozi mu wywrotka. Czy jest jeszcze jakieś wyjście, jakieś rozwiązanie? Tak, rozbitkowie mają pomysł - pływak. Dzięki pływakowi pirogi oceaniczne są praktycznie niezatapialne.

Zrobiono go z pięciu małych 50-litrowych beczek, przymocowanych do czterech wzdłużników wykonanych z bomów. Z tratwą połączono go za pomocą drążków z pociętych masztów. Kilka dni ciężkiej pracy z rękoma i nogami w wodzie i zmyślne urządzenie było gotowe. Podwodny żaglowiec, na wpół zanurzony, z żaglem i pływakiem, statek, jakiego nigdy dotąd nie widziano na żadnym morzu, żeglował powoli na zachód.

- Płyniemy prosto na Samoa. Na pewno dopłyniemy do jednej z wysp archipelagu.

Tratwie „Tahiti-Nui II” nie groziła już wywrotka, ale coraz bardziej się zanurzała. Powoli, ale każdego dnia trochę więcej. Czyżby drewno

cyprysowe, wbrew opinii, jaką się cieszy, wchłaniało wodę? Na pewno nie, ale flora i fauna, składająca się z glonów, małżów i skorupiaków, przyczepia się do każdego przedmiotu pozostającego przez jakiś czas w tropikalnym morzu i go obciąża. Balsa zapewne lepiej wytrzymałaby ten ciężar, który powoli zatapiał drewno cyprysowe. Co począć?

Zdarzało się, że rozbitkowie, wyrzuceni na bezludny brzeg, budowali łódź ze szczątków swego statku, ruszali nim na morze i wychodzili cało z opresji. Wydaje mi się, że w morskich annałach niewiele jest przykładów - może nawet tylko jeden - żeglarzy, którzy na tonącej tratwie zbudowali, dysponując tylko tym, co na niej mieli, nową tratwę, na której się schronili i którą dalej płynęli. A dokonała tego załoga „Tahiti-Nui II”. Sporządzili plan i przedstawili go Ericowi de Bisschopowi, leżącemu pod dachem kabiny. Gdy kapitan, wprawdzie chory, ale przytomny, zaakceptował go, wzięli się 1 sierpnia 1958 roku na środku Pacyfiku do roboty.

Plan przewidywał pokład umieszczony na centralnym pływaku i dwóch dodatkowych pływakach. Na pokładzie w małej budce o takim samym przeznaczeniu, jakie miała kabina na „Tahiti-Nui II”, znajdzie schronienie chory kapitan, przyrządy nawigacyjne i zapasy żywności.

Pięć dwustulitrowych beczek pitnej wody - to będzie pływak centralny. Od niego zaczęli pracę. Umieścili go na holu i od niego rozpoczęli budowę tratwy numer trzy. Innymi słowy budowniczy musieli pracować w wodzie, pływając.

Dodatkowe pływaki - małe pięćdziesięciolitrowe beczki - zostały przymocowane do centralnego pływaka za pomocą wzdłużników, które utworzą pokład. Oczywiście rozbitkowie nie użyli do tego żadnego cyprysowego pnia z dużej tratwy, bo coraz słabiej unosiły się one na wodzie. Wykorzystali belki eukaliptusowe, pozostałości ściętych masztów. Liny cumownicze zrobili z want i lin odciągowych, podłogę - z desek zdejmowanych kolejno z dużej tratwy.

Prawie dwa tygodnie pracowali w warunkach wprost niewyobrażalnych. Duża tratwa, nie licząc kabiny, była już metr pod wodą i z każdym dniem zanurzała się coraz bardziej. Gdy pływający budowniczy wracali z pracy nad małą tratwą, nie mogli się nawet wysuszyć, bo pokład był pod wodą. Byli mokrzy 24 godziny na dobę. Nie mogli pracować w nocy, ani gdy morze było wzburzone. Godziny beczynności znosili najgorzej, bo mieli czas myśleć - jeśli hol pęknie, stracą

małą tratwę ratunkową i co poczną na dużej, teraz w trzech czwartych rozebranej i coraz bardziej zanurzonej w morzu?

Gdy tylko pogoda trochę się poprawiała, natychmiast wracali do pracy. Łódź ratunkowa będzie miała krótki pochyłony do przodu maszt z trójkątnym żaglem.

- Musimy mieć też ster - oznajmił Alain Brun.

Zbudowanie i zainstalowanie tego urządzenia należało do najcięższych prac. Na pokładzie „Tahiti-Nui II”, spisanej już na straty, żeglarze pracowali zanurzeni w wodzie po piersi.

Kiedy pojawią się rekiny?

Cytowałem już kapitana Cousteau: „Nigdy nie wiadomo, co zrobi rekin”. Nie wiedzieli też, czy rekiny w ogóle się pojawią, czy też nie. Drapieżniki te nie mają ani stałych tras, ani ulubionych miejsc. Niektórych żeglarzy płynących na tratwie rekiny osaczały, by nie powiedzieć, oblegały, innym dłużej lub krócej towarzyszyły. Mężczyźni na „Tahiti-Nui II” zanurzeni w wodach Pacyfiku, nie mogli nie myśleć o rekinach. Ale obaj autorzy relacji z tej odysei (Michel Brun i Jean Pelissier) o nich nawet nie wspomnieli. Na szczęście ani śladu rekinów. Gdyby się pojawiły, nie byłoby żadnej relacji, bo pracujący poniżej poziomu wody żeglarze byłiby cały czas w zasięgu straszliwych szczęk.

Wreszcie 12 sierpnia „Tahiti-Nui III” - nie, wcale nie nadano jej takiej nazwy, zawsze będzie to „mała tratwa” - była gotowa. Z pokładu swej dogorywającej dużej siostry wyglądała dziwacznie, ale tym, co teraz na nią patrzyli, wydawała się ósmym cudem świata...

Jej budowniczy jeszcze raz przepłynęli wpływ z dużej tratwy na małą 13 sierpnia. Tym razem jednak już po raz ostatni. Następnie małą tratwą ostrożnie zbliżyli się na holu do dużej, żeby przenieść Erica de Bisschopa. Umieszczono go w małej budce razem z instrukcjami żeglarskimi. Zabrano też żywność i pitną wodę. 14 sierpnia tratwę definitywnie porzucono. Rozbitkowie, którzy schronili się na małej tratwie, widzieli już tylko kabinę „Tahiti-Nui II”, kiwającą się jak pijak na morzu. Po chwili znikła pod falami.

Pogoda nie poprawiała się, do końca zresztą była fatalna. Gdy tylko zrywały się wysokie fale, woda przelewała się po pokładzie małej tratwy. Nie zanurzała się ona jednak głębiej i dobrze trzymała się na morzu. Od początku do końca jej rejsu miały upłynąć całe dwa tygodnie...

Dwa ciężkie tygodnie, nie tylko z powodu złej pogody. Żeglarze, wy-

czerpani i fizycznie, i psychicznie, cierpieli z głodu i pragnienia. Dzięki silnym deszczom udało im się zebrać słodką wodę. Ale każde racjo-nowanie jedzenia prowadziło do dyskusji, a nawet kłótni i oskarżeń. Dwaj żeglarze byli bardziej od innych nerwowi. Alain Brun starał się ich uspokoić. Codziennie zdawał sprawozdanie z przebytej drogi kapitanowi, nieopuszczającemu w ogóle swojej budki.

- Płyniemy ze średnią prędkością dwóch węzłów. Wiatr kieruje nas w stronę Penrhynu. Spróbujemy przybić tam do brzegu.

Bisschop zgodził się na takie rozwiązanie. Penrhyn to najbardziej północna wyspa z polinezyjskiego archipelagu Wysp Cooka. Alain Brun starał się utrzymać tratwę na kursie, ale prądy znosiły tę tak powolną łódkę. Przepłynęli 40 mil od Penrhynu.

Alain Brun razem z Bisschopem zaczęli ponownie studiować mapę. Na wprost przed nimi było wiele wysp rozrzuconych na Pacyfiku, ale mogli mieć pecha i po tym, jak tratwa z trudem przecisnęłaby się między nimi, wyrzuciłoby ją gdzieś na brzegu z samymi trupami na pokładzie.

- Nie - zdecydowanie powiedział Alain Brun. - Musimy dopłynąć na Manihiki lub Rakahangę.

Południowy prąd nie pozwolił na dopłynięcie do Manihiki. Alain Brun zobaczył jednak, że tratwa zbliża się do atolu Rakahanga. Pozostawał prawie cały czas przy sterze.

- Już tylko pięćdziesiąt mil.

Taką mniej więcej odległość tratwa pokonywała w 24 godziny. 29 sierpnia byli już tylko 10 mil od upragnionej wyspy. Ukazała się wreszcie ich oczom późnym popołudniem.

Na bezmiarze Pacyfiku zobaczyli spokojną i przejrzystą wodę laguny, oprawioną w pierścień zieleni z niemal białym piaskiem wokół. Wszystko to okalała piana fali przybojowej. Nic tak nie przypomina drogocennego klejnotu jak atol widziany z samolotu w świetle tropików.

Żeglarze zobaczyli Rakahangę nie z samolotu, ale pokładu małej tratwy sunącej po powierzchni oceanu w zachodzącym świetle pochmurnego dnia. Wiedzieli, że wyspę opasuje pasmo raf koralowych i należy podpłynąć po jej zawietrznej, bo w przeciwnym razie można ją minąć. Następnie trzeba wykonać trudny manewr - znaleźć przesmyk między rafami i nim przepłynąć.

Zapadał zmierzch. Tratwa zbliżała się do wyspy niesiona nadbie-

gającą falą, raz bardzo wolno, raz dużo szybciej. Alain i Juanito zrobili naprędce dryfkotwę, którą wyrzucą w ostatniej chwili, by złagodzić dobiec do brzegu.

Zapadła noc. Pasażerowie tratwy zapalili elektryczne latarki. Słyszeli coraz bliższe odgłosy fali przybojowej.

O godzinie 21.30 Alain Brun krzyknął: „Przybój!”. W świetle latarek widzieli białą linię piany. Juanito trzymał ster. Brun stał pochylony do przodu. Wyciągał rękę:

- Tam, tam. Widzisz?

Juanito zobaczył ciemną plamę w białej linii przyboju - przejście. Tratwie udało się tam wcisnąć. Trzema ruchami Alain wyrzucił za rufę dryfkotwę i spuścił żagiel. Morze huczało, uderzając o brzeg. Jean Pelissier i Hans Fisher podtrzymywali we dwóch Erica de Bisschopa.

Tratwa, uderzona wielką falą, poszybowała w górę jak niesiona windą, po czym przechyliła się o czterdzieści pięć stopni i runęła do wody. Uderzając o rafę, zrzuciła pasażerów do kotłującej kipieli. Skotłowani, poturbowani dowlekli się jeden po drugim do plaży.

- A gdzie kapitan?

Eric de Bisschop zaklinował się między dwoma belkami pod przewróconą do góry dnem tratwą. Trudno go było stamtąd wyciągnąć. Jego towarzysze, ciężko dysząc, mordowali się tak długo, aż w końcu go wydostali i zanieśli na brzeg. Nie ruszał się.

Biała koralowa plaża, wysadzana palmami kokosowymi, w zimnym blasku księżycy wyglądała ponuro. Przemoczeni rozbitkowie, pochyleni nad swoim dowódcą, starali się go reanimować - do rana robili sztuczne oddychanie. Na próżno. Tratwa, przewracając się do góry dnem, śmiertelnie uderzyła Erica de Bisschopa w głowę.

Tak kończyła się smutna epopeja. Trzy tratwy, trzy katastrofy na morzu. Eric de Bisschop najpierw został pochowany na wyspie Raka-hanga, potem ekshumowany i przewieziony wraz z tymi, co przeżyli, do Papeete. Do ludzi tych odnosić się mogłyby banalne i rutynowe słowa: „Cześć honorowi i odwadze”.

Między niebem a głębinami

Cokolwiek chcemy powiedzieć o Oceanie Spokojnym, musimy najpierw wspomnieć o jego bezmiarze. I trzeba też mówić o nim potem, aż do końca. To on daje siłę i nadaje kierunek jego wiatrom i prądom, on kształtuje charakter jego klimatów, mieszkańców wysp i wybrzeży, a tych wszystkich, którzy wyruszyli w ten morski bezmiar, jak widzieliśmy i jak jeszcze zobaczymy, mniej lub bardziej zmienia.

Nie da się opisać Pacyfiku w jakiś jednoznaczny sposób. Można operować jedynie kontrastami. Tak więc może być on czasami oceanem dzikim, wyniszczającym i zabójczym, a czasami w pełni zasługuje na miano, jakie nadał mu Magellan, przez chwilę zachwycony jego nieoczekiwanym spokojem.

Pacyfik może ukołysać do snu. Tańce przy dźwiękach ukulele, boska słodycz ciepłych nocy pod niebem rozgwieżdzonym wielkimi gwiazdami - to nie mity. Masy wód Pacyfiku stanowią niemający sobie równego termostat, gromadzący ciepło i oddający je powoli, co sprawia, że na prawie wszystkich wyspach panuje cudowny klimat. Nowa Cytera, jak przemianował Tahiti Bougainville, zawdzięcza nazwę nie tylko urodzie mieszkających tam kobiet, ucztom, tańcom i miłosnym uniesieniom -to wszystko byłoby niemożliwe, gdyby nie cudowne ciepłe powietrze. Sami widzieliśmy bywalców nocnego klubu w Talisay, rozkoszujących się słodyczą nocnego powietrza na brzegu oceanu tuż przed napadem piratów*.

A przecież Filipiny to archipelag narażony na cyklony. O powstawaniu tych wiatrów decyduje bezmiar Oceanu Wielkiego. Na północ od równika istnieje pas ciszy na morzu, którego dawniej żaglowce tak bardzo się obawiały. Najczęściej powietrze jest tam duszne, gorące, wilgotne i nieruchome. Ciemne ciężkie chmury wiszą nad powierzchnią oceanu - *cloud-ring*, jak mawiają marynarze, czyli obręcz chmur - i zasłaniają horyzont. W dziwnym mglistym świetle lśni gładka tafla oceanu. Przez kilka dni ten bezruch zakłócają wiatry zmienne i lekkie, szalone podmuchy, a potem znowu nic, kompletna cisza.

* Patrz rozdział 8 „Piraci dzisiaj”.

Wędrujące w górę ciepłe i wilgotne masy powietrza znad tego pasa ciszy wywołują wiatry z północy i południa, ruch obrotowy Ziemi przekształca je w pasaty, a niskie ciśnienie tworzy głęboki układ o charakterze wirów. Zaczyna się gigantyczny taniec, w którym wirują masy powietrza od poziomu morza po lodowate warstwy atmosfery ziemskiej, gdzie wieją prądy strumieniowe.

Cyklony, na zachodnim Pacyfiku zwane tajfunami, jakby pijane tym, że nie napotykają żadnej przeszkody, wirują z prędkością 180 kilometrów na godzinę. Niemal wszystkie archipelagi w jakimś momencie ucierpiały od ich niszczycielskiej mocy. Jedyne Hawaje względnie dobrze chroni przed nimi stabilny lokalny antycyklon.

Te przerażające kaprysy aury, jak i ogromne odległości, nie sprzyjały pierwszym lotom nad Pacyfikiem. Ale energia oraz pomysłowość mężczyzny i jednej kobiety nie znały granic i zwycięsko stawily czoło bezmiarowi Oceanu Spokojnego, zanim ta kobieta w nim zaginęła.

Wspominałem już o amerykańskiej pilotce Amelii Earhart*, niemal kobiecemu sobowtórówi Lindbergha, uroczej i sympatycznej, która 20 maja 1932 roku jako pierwsza kobieta przeleciała samotnie nad Atlantykiem, choć nigdy przedtem nie latała w nocy. Pokonawszy ten ocean, pilotka postanowiła zmierzyć się z Pacyfikiem. 11 stycznia 1935 roku wyleciała sama z Hawajów samolotem Lockheed i 18 godzin później wylądowała w Oakland w Kalifornii. Była pierwszą istotą ludzką, która dokonała tego wyczynu w pojedynkę.

Amelia Earhart - w dokumentach pani Georgebwa Palmerowa Putnam, żona bogatego wydawcy - przyjęła po tym wyczynie stanowisko na uniwersytecie Purdue i jej rodacy z żalem myśleli, że teraz będzie już prowadziła bardziej siedzący tryb życia. Ale pod koniec 1936 roku rozeszły się pogłoski, że Amelia Earhart zamierza przedsięwziąć podróż samolotem dookoła świata wzdłuż równika.

W tę bezprecedensową podróż nie wyruszyła jednak sama. Firma Pan Am wypożyczyła jej Freda J. Noonana, cieszącego się opinią najlepszego nawigatora lotniczego w Stanach Zjednoczonych. Samolot Lockheed Elektra, ostatni model, został wyposażony w latające laboratorium ofiarowane przez uniwersytet Purdue.

Amelia i jej nawigator wystartowali z Miami 2 czerwca 1937 roku,

* Patrz część *Atlantyk*, rozdział 7 „Niebo nad Atlantykiem”.

dolecieli nad linię równika i polecili na wschód. Pod koniec czerwca byli w Lae na Nowej Gwinei. Następnym etapem - trzeci od końca - liczył 4000 kilometrów bez lądowania nad Pacyfikiem. Zakończyć się miał lądowaniem na małej płaskiej wysepce Howard o wymiarach 3 na 1,5 kilometra, przygotowanej specjalnie na potrzeby tego lotu przez amerykańską marynarkę wojenną. Wszyscy w Stanach uważali za normalne, że Amelia cieszy się takimi przywilejami. Jej popularność w pełni to uzasadniała.

Technicy z wyspy Howard nie zobaczyli jednak lotników o przewidzianej godzinie lądowania. Ani później, ani w kolejne dni.

Rozpoczęły się zakrojone na szeroką skalę poszukiwania, prowadzone przez niezliczone okręty i samoloty. Oficjalnie przerwano je 18 lipca i ogłoszono: samolot spadł do oceanu i należy uznać go za zaginiony.

Konkluzja ta, z założenia prawdopodobna, nie została jednomyślnie zaakceptowana. Na temat „tajemnicy Amelii Earhart” powstały liczne książki. Wielu nieoficjalnych badaczy jej losu twierdziło, że lot dookoła świata wzdłuż równika był tylko przykrywką - Amelia Earhart poleciała z misją szpiegowską na Mariany, gdzie Japończycy potajemnie budowali bazy do ataku na Stany Zjednoczone. Amelia i jej nawigator wylądowali przymusowo na wyspie Saipan, a tam zostali pojmani i straceni przez Japończyków. Na potwierdzenie tych wywodów przedstawiono niepokojące fakty i dokumenty. Od zakończenia oficjalnych poszukiwań 18 lipca 1937 roku wszystkie służby amerykańskie - armia, marynarka wojenna, departament stanu - zachowały na ten temat całkowite milczenie.

Historię mieszkańców wysp i wybrzeży Pacyfiku znaczą straszliwe zjawiska atmosferyczne - nie tylko cyklony, ale i wielkie fale morskie, tsunami, oraz trzęsienia ziemi. Wysoka jak mur fala, która w 1724 roku całkowicie zniszczyła Callao w Peru, miała 27 metrów wysokości. Trzęsienie ziemi w Arice w Chile w 1868 roku wywołało falę morską, która wdarła się na ląd i zalała dolne dzielnice miasteczka Lyttelton w Nowej Zelandii, oddalonym o 11 000 kilometrów. Bardziej współczesne trzęsienia ziemi w Ameryce Środkowej i w Ameryce Południowej stały się dla prasy okazją do przypomnienia jeszcze straszniejszych kataklizmów, jakie nawiedziły Chile w 1922 roku i Japonię w 1923 roku.

Trzęsienia te powstają w głębi mórz. Dno Oceanu Spokojnego przypomina olbrzyma niespokojnie śpiącego lub dręczonego koszmarami sennymi, którego najmniejszy ruch jest groźny. Na Pacyfiku widać na wschód od Hawajów dziwne podwodne stożkowate góry, których szczyty są jakby obcięte nożem. To dawne wulkany. Czynne nadal wulkany znajdują się na Archipelagu Hawajskim oraz na Nowej Gwinei i niektórych innych wyspach Melanezji.

Podwodne grzbiety górskie ciągną się na dnie całkowicie na wschodzie, wzdłuż wybrzeża amerykańskiego. A skorupa ziemska najchętniej pęka wzdłuż podwodnych łańcuchów górskich. Uczeni twierdzą, że w bliższej lub dalszej przyszłości w regionie San Francisco należy obawiać się katastrofy równie wielkiej albo jeszcze większej jak trzęsienie ziemi w 1906 roku. Perspektywa ta zdaje się nie przerażać Kali-fornijczyków, którzy przy każdym kolejnym wstrząsie mówią, że jak na razie *Big One* jeszcze nie nadszedł... Czyż każdy z nas tak czy inaczej nie żyje na wulkanie?

Tak jak wszystkie oceany, Pacyfik jest najgłębszy wcale nie pośrodku. Wielkie głębie znajdują się na jego obwodzie. Najgłębszy jest rów oceaniczny położony na wschód i południe od wyspy Guam - 11000 metrów, ponad 2000 metrów więcej niż wysokość Mount Everestu.

W 1905 roku dwudziestojednoletni Szwajcar Augustę Piccard, student fizyki, zaprojektował urządzenie do nurkowania na dużą głębokość. Skonstruowanie go odłożył na później, bo nie miał środków na realizację projektu i miał tysiące różnych innych pomysłów. Stał się sławny w 1932 roku, gdy wzniósł się balonem na wysokość prawie 17000 metrów, aż do stratosfery. Wtedy wrócił do swojego projektu batyskafu. W 1948 roku skonstruował pierwsze tego typu urządzenie, nazwane „FNRS 2”, sfinansował je bowiem belgijski Fonds National de la Recherche Scientifique (Narodowy Fundusz Badań Naukowych). W 1953 roku Piccard i jego syn Jacques, który został współpracownikiem wynalazcy, zbudowali w Trieście drugi batyskaf, „Trieste”. Tymczasem batyskaf „FNRS2” sprzedano francuskiej marynarce, która go ulepszyła i nazwała „FNRS 3”. Później marynarka zbudowała jeszcze jeden batyskaf, „Archimedes”. Ale nas interesuje „Trieste”.

Batyskaf nie jest zawieszony na linie - zagłębia się i wypływa samodzielnie. Jego główny element stanowi kulista kabina z bardzo grubej

stali (9-15 centymetrów) o wewnętrznej średnicy 2 metrów, w której mieści się dwóch ludzi. Aby nie pójść na dno jak kula armatnia, kabina jest połączona ze zbiornikiem nośnym wypełnionym benzyną, który razem z nią zanurza się i wynurza z prędkością regulowaną przez zwalnianie balastu i wypuszczanie benzyny. Balastem jest ołowiany śrut. Gdy kabina osiadzie na planowanej głębokości, zwalnia się balast, przerywając po prostu obwód prądu. Unika się tym sposobem ryzyka awarii i pozostania na głębokościach.

Na pokładzie „Trieste'a” profesor Auguste Piccard zszedł razem z synem w zatoce Castellamare we Włoszech na głębokość 3150 metrów. Podczas podróży do Stanów Zjednoczonych w 1956 roku zainteresował swoim projektem ważnych przedstawicieli marynarki amerykańskiej, która w następnym roku podpisała z nim kontrakt. Amerykańscy uczeni różnych specjalności prowadzili na „Triście” badania na wodach włoskich. Wreszcie w sierpniu 1958 roku batyskaf przewieziono do San Diego w Kalifornii. Nowy kontrakt przewidywał, że marynarka amerykańska ponosić będzie koszty konserwacji i wszystkich przyszłych badań. W zamian rząd Stanów Zjednoczonych sfinansuje laboratorium badawcze w Szwajcarii.

Na wschodzie Pacyfiku wielkie podwodne kaniony wchodzą głęboko w skarpe lądową. Kanion Monterey u wybrzeży Kalifornii ma podobne wymiary jak Wielki Kanion w Kolorado: 1800 metrów głębokości i 800 kilometrów długości. Tu właśnie na „Triście” odbyły się pierwsze amerykańskie zejścia w głąb oceanu. Uczestniczył w nich Jacques Piccard, ale oficerem odpowiedzialnym za batyskaf, którym zajmowała się też cała ekipa naukowców, mianowany został porucznik Don Walsh z marynarki Stanów Zjednoczonych.

- Marynarka amerykańska była perfekcyjna - opowiadał Jacques Piccard. - Mogliśmy poprosić o jakiegokolwiek urządzenie, jakiegokolwiek narzędzie, odpowiedź zawsze była „tak”, choć nie miano jeszcze nawet pojęcia o jego cenie.

Batyskaf zanurzał się i wypływał na powierzchnię wód u wybrzeży San Diego, naukowcy zbierali obserwacje, zwłaszcza dotyczące prędkości dźwięku w wodzie na różnych głębokościach. Ci, co zajmowali miejsce w stalowej kulistej kabinie, widzieli przez iluminatory w rozproszonym świetle lamp kwarcowych przede wszystkim meduzy i plankton. W dzienniku pokładowym notowali najdrobniejsze szczegóły każdego

najmniejszego choćby przedmiotu, który dostrzegli: „Widziana ryba ano-plopoma, około 30 centymetrów długości, dwoje dużych oczu”.

Wysokie i hojne amerykańskie władze morskie miały inne, poważniejsze niż beztroskie nurkowanie, plany związane z „Trieste'em”. Chciały zbadać najgłębsze miejsce na Ziemi - Rów Mariański. Projekt został nazwany Necton, „nawiązując do zwierząt morskich zdolnych do aktywnego przemieszczania się”, a w przeciwieństwie do planktonu. Amerykańscy oceanografowie dosyć się już napatrzyli na plankton.

Członkowie Grupy Necton, w tym przede wszystkim Jacques Piccard i porucznik Walsh, przybyli na wyspę Guam w połowie października 1959 roku. Wśród nich znajdowali się marynarze różnych specjalności, wojskowi, oceanografowie, biolodzy, fotografowie, elektrycy oraz mechanicy.

Zdemontowany „Trieste” został przewieziony na pokładzie specjalnego statku towarowego „Santa Mariana” i zmontowany z powrotem na Guamie. Na początku listopada zaczęły się treningi schodzenia w głąb oceanu - najpierw 1500 metrów, potem 7000 metrów i 7025 metrów.

19 stycznia 1960 roku członkowie Grupy Necton wsiedli na pokład holownika „Wandank”, który miał odholować „Trieste” na miejsce nurkowania, które znajdowało się dokładnie w linii pionowej nad Głębią Challenger - największą głębią na Ziemi. Ta mała podróż była długa oraz nieciekawa. 23 stycznia Piccard i Walsh zajęli miejsca w stalowej kabinie. Batyskaf zaczął zanurzać się o godzinie 8.30. Piccard ustalił prędkość schodzenia w głąb oceanu:

- Do 8000 metrów metr na sekundę. Potem do głębokości 9000 metrów 60 centymetrów na sekundę, a potem aż do dna 30 centymetrów na sekundę.

A oto streszczenie istoty dziennika pokładowego:

Godzina 9.00. Głębokość 240 metrów.

Godzina 9.01. Głębokość 300 metrów. Ciemność morza prawie całkowita. Piccard zapala przedni reflektor. Widać dużą ilość substancji zawieszonych w wodzie.

Godzina 9.20. Głębokość 735 metrów. Widać tylko niewielkie ilości fosforyzującego planktonu. Temperatura morza 10°C. Do kabiny dochodzi zimno. Przebywający w niej zmieniają ubrania, które zamokły podczas wsiadania do kabiny. Zjadamy tabliczkę czekolady.

Godzina 10.20. Głębokość 4100 metrów. Od czasu do czasu ciemność

morską rozświetla kilka punkcików fosforyzującego planktonu. Nic poza tym.

Godzina 11.30. Głębokość 8250 metrów. Piccard zmniejsza prędkość schodzenia do 60 centymetrów na sekundę.

Godzina 11.44. Głębokość 8800 metrów, wysokość Everestu. W świetle reflektorów widzimy, że woda jest doskonale przejrzysta. Schodzimy dalej bardzo powoli. Nic na widoku.

Godzina 12.56. Na sondzie ukazuje się czarna linia - to dno, które jest teraz 80 metrów pod batyskafem.

Godzina 13.00. Widzimy słabe światło dochodzące z głębi i nagle małe zwierzątko (2-3 centymetry długości) przepływa, trzepocząc wzdłuż iluminatora. „Chyba czerwona krewetka”.

Do dna pozostało już tylko 18 metrów, 8 metrów, 5 metrów. Widać je doskonale. „Ma sedimentację lekką i jasną, rozległa pustynia barwy kości słoniowej; wygląda to na okrzemki” (okrzemki to jednokomórkowe glony z krzemowymi muszelkami; ich resztki gromadzą się na dnie mórz i tworzą błoto).

Godzina 13.06. „Trieste” łagodnie siada na dnie. Manometry wskazują ciśnienie 1156 atmosfer, co - biorąc pod uwagę zasolenie morza, jego średnią temperaturę i ściśliwość oraz grawitację na tej szerokości geograficznej - odpowiada głębokości 10 916 metrów.

Obaj naukowcy postanowili zostać pół godziny i przeprowadzić planowane obserwacje, między innymi zrobić pomiar prędkości wody (lodowatej, płynącej z bieguna) na tej głębokości oraz promieniowania jądrowego, o ile występuje. W kabinie jest bardzo zimno, poniżej 10°C, a nie można było zainstalować żadnego ogrzewania. Naukowcy ocieplali się dwoma „doskonałymi termoformami”.

Siedzą w lodowatej kabinie i obserwują bezludne głębiny. Czyżby ci, co wyobrażali sobie, że nic tam nie ma, mieli rację? Niezupełnie, bo nagle „duża ciemnoczerwona krewetka pojawia się za szybą iluminatora”. Mija jeszcze kilka minut i pojawia się ryba. „Bardzo podobna do soli, ma jakieś trzydzieści centymetrów długości i piętnaście szero-kości. Dwoje dużych oczu. Czemu mogą służyć w tej całkowitej ciemności?” Uчени postawili przynajmniej to pytanie, nad którym długo można się zastanawiać.

Po zwolnieniu balastu na dnie morza „Trieste” wynurzył się o godzinie 16.56 na powierzchnię bez żadnych przeszkód, może trochę

wolniej, niż się zanurzał. Grupa Necton wróciła na Guam, skąd specjalny samolot zabrał Jacques'a Piccarda i porucznika Walsha prosto do Waszyngtonu. Byli serdecznie witani w Białym Domu, fetowani na licznych przyjęciach, a kilka dni później Piccard dostał list od prezydenta Eisenhowera:

„Szanowny Panie. Ze szczególną przyjemnością miałem okazję wręczyć Panu w ostatni czwartek odznaczenie, które upamiętnia Pana znaczący wkład w dzieło, jakie Stany Zjednoczone przedsięwzięły dla nauki w dziedzinie oceanografii. Pan, obywatel szwajcarski, obywatel kraju, który budzi podziw wolnego świata swoim umiłowaniem wolności i niezależności, zasłużył na wdzięczność całego narodu amerykańskiego za to, że tak bardzo przyczynił się Pan do otwarcia bram tej tak ważnej dziedziny nauki. Życzę dalszych sukcesów. Z poważaniem. Dwight D. Eisenhower”.

Dwie krewetki, jedna ryba z wielkimi oczyma - to skąpe żniwo obserwacji z całą pewnością nie było całym plonem Operacji Necton. Na pewno poczyniono inne jeszcze obserwacje, zebrano inne informacje, niepodane do publicznej wiadomości, ale które uzasadniały wdzięczność całego narodu amerykańskiego. Poza tym fakt, że pasażerowie „Trieste'a” widzieli tak niewiele żywych istot w głębinach oceanu, nie znaczy wcale, że nie są one bardziej zamieszkane. Najgłębsze rowy mogą nie podobać się zwierzętom morskim. Wiadomo zresztą, że najliczniejsza fauna skupia się przy platformach kontynentalnych. Jedno jest pewne - „Trieste” pobił rekord nie do pobicia i zasłużył na umieszczenie go na liście bohaterów 'Pacyfiku. Jego wynalazca, profesor Augustę Piccard, mógł cieszyć się tym sukcesem, bo zmarł dopiero w 1962 roku.

12

Człowiek opętany morzem

Żadna przygoda przemysłowa, nawet olbrzymia, nie może równać się z przygodą ludzką, która nas wzrusza, bo zawsze możemy wyobrazić sobie siebie na miejscu tego, kto ją przeżył, nawet jeśli w rzeczywistości jest to zupełnie niemożliwe do zrealizowania. Widok pierwszych ludzi, którzy stąpali po Księżycu, tak bardzo nas wzruszał wcale nie dlatego,

że było to wspaniałe osiągnięcie techniczne, ale dlatego, że poruszał nas los kosmonautów i ich odwaga oraz denerwowaliśmy się, czy stamtąd wróca.

Dlatego też, chcąc zamknąć historię Pacyfiku, przedstawię człowieka zmagającego się samotnie z niebezpieczeństwem i wściekłym gniewem oceanu, a który tę walkę podjął dobrowolnie.

- Powiedziała mi: „Na *Kon-Tiki* było ich szczęście i w czasie brzydkiej pogody żaden z nich nie próżnował. Jesteś szalony, chcąc wyruszyć samotnie”. Próżne słowa. Chciał wypłynąć samotnie. Wiedziała, że będę cierpieć.

Powiedziała mi to Teddy Willis, metr pięćdziesiąt pięć, uroczą i pełną kobiecego wdzięku. Za jej plecami za oknem widziałem wieżę Eiffla. Był rok 1956, mieszkałem wtedy na bulwarze nad Sekwaną. Obok Teddy stał jej mąż William Willis, 67 lat, jasne oczy, otwarta twarz. Niezbyt wysoki, ale o silnych mięśniach, sprężysty i prosto się trzymający, dobrze zbudowany. Podziwiałem jego proste jak struna plecy i podziwiałem go także z zupełnie innych powodów. Czułem się zaszczycony i szczęśliwy, mogąc gościć u siebie Willisa.

Drobniutka Teddy nie była chucherkiem ani mięczakiem. W 1948 roku razem z mężem przeżyła na pokładzie ich słupa długości 9,3 metra huragan na Morzu Karaibskim. W najgorszym momencie tornada powiedziała do męża: „Przywiążmy się do siebie. Nie boję się śmierci, Bill, nie martw się o mnie. Chciałabym tylko umrzeć minutę lub dwie przed tobą. Nie chciałabym zostać sama z rekinami”. I mówiła to jak gdyby nigdy nic, tonem sekretarki, proszącej o połączenie telefoniczne. Ale później, kiedy mąż powiedział jej o swoim projekcie przepłynięcia Pacyfiku samotnie na tratwie, sprzeciwiła się: „To szaleństwo”. Mimo to William Willis popłynął i udało mu się. W 1954 roku powtórzył wyczyn „Kon-Tiki”. Osiągnął nawet więcej - na pokładzie tratwy był sam i pobił rekord Heyerdahla, jeśli chodzi o czas i dystans. Trasa z Peru na Samoa była półtora razy dłuższa niż trasa „Kon-Tiki”.

Nazwisko Thora Heyerdahla jest znane na całym świecie. Ale kto słyszał o Williamie Willisie? Niewielu. Nawet w Stanach Zjednoczonych nazwisko to nie jest znane, choć Willis był obywatelem amerykańskim i gazety w Stanach Zjednoczonych pisały o nim z okazji jego udanej wyprawy, a potem też po jego śmierci. William Willis nigdy nie dbał o reklamę i nie zabiegał o popularność.

Trzeba udać się do Kinnelon w stanie New Jersey, niedaleko Nowego Jorku, i pchnąć drzwi, na których wisi zwykła dobrze wypolerowana miedziana tabliczka „The Adventurers Club” - Klub Poszukiwaczy Przygód. Jest to najbardziej hermetyczny klub w Stanach Zjednoczonych, a może nawet w świecie. W środku znajduje się pełno niezwykłych trofeów, egzotycznej broni, modeli statków, zdjęć i map geograficznych. W przybytku tym pamięć Williama Willisa jest żywa i czczona. To tu dowiedziałem się wszystkiego o jego szalonym i chwalebny koniec.

Willis wypłynął nie po to, by pobić rekord „Kon-Tiki” ani by dowieść jakąś teorię etnograficzną, naukową czy jakąkolwiek inną. Sam napisał, dlaczego wypłynął w morze. Nie przepadam za długimi cytataami, ale ten chcę przytoczyć. Nadaje sens życiu najbardziej uroczego żeglarza Pacyfiku.

„Zawsze żywiłem głęboką wiarę w Naturę, przekonanie, że wiodąc surowe życie, zgodne z tym, co wydaje mi się prawami Natury, będę mógł zbliżyć się do niej jeszcze bardziej i mieć udział w jej sile. Droga ta była dla mnie drogą szczęścia. Kroczyłem nią od dzieciństwa i mijające lata umocniły moje wrażenie, że się nie myliłem. Teraz, kiedy jestem w pełni sił fizycznych i psychicznych, chcę poddać się najwyższej próbie, jakiej powinien poddać się prędzej czy później każdy człowiek. Chcę poddać się pracy bez kresu, bez wytchnienia, odżywiać się skromnie najzwyczajniejszym jedzeniem, wystawiać się na kąsanie żywiołów, na lęki samotności i jak żołnierz na polu bitwy żyć pod nieustanną groźbą śmierci”.

W swoim życiu Willis parał się różnymi zawodami - był drwalem, hutnikiem, akrobatą, zapaśnikiem, myśliwym na Alasce, kelnerem w kawiarni, murarzem. I oczywiście marynarzem - związał żagle na wielkich masztach trójmasztowca, opłynął przylądek Horn. Ale był także poetą. Francuski wydawca, który wydał jego relację z wyprawy tratwą przez *Le Chant du Pacific* (Śpiew Pacyfiku), podpisał z nim umowę, nie widząc nawet tekstu, tylko dlatego, że czytał zbiór wierszy Williisa *Heli, hail and hurricanes* (Piekło, grad i huragany), wydany w Stanach Zjednoczonych.

William Willis urodził się w Hamburgu, gdzie spędził młodość. Spytałem go, czy tam zrodziło się jego powołanie człowieka morza.

- Z pewnością. Ani mój ojciec Niemiec, ani moja matka Czeszka nigdy nie podróżowali po słonej wodzie. Kiedy jednak miałem cztery lata,

dreptałem po wybrzeżu morskim w Hamburgu. Wielki port, w którym roilo się od wielkich statków, fascynował mnie. Pewnego dnia, gdy miałem pięć lat, wsiadłem do łodzi, odczepiłem linę i chwyciłem za wiosła. Były wszakże za duże dla rączek pięciolatka i prąd zaczął znosić mnie na morze. Wezwana przez marynarzy i dokerów łódź policyjna wybawiła mnie z opresji. W wieku piętnastu lat zaciągnąłem się na pokład czteromasztowca płynącego do Ameryki Południowej. Oto początek. Później zdarzało się, że przez wiele lat nie żeglowałem. Ale morze na zawsze wryło się w moją duszę.

Potem w 1951 roku nagle przyszło mu do głowy, by przepłynąć tratwą Pacyfik. Samotnie.

- Dobrze wiedziałem, że będzie się o mnie mówić dużo mniej niż o żeglarzach z „Kon-Tiki”, a nawet że będzie się mówić bardzo mało, przede wszystkim dlatego, że o nich się mówiło bardzo dużo. Nieważne. Po prostu chciałem poddać samego siebie próbie.

Po doświadczeniach „Kon-Tiki” trudno nie wiedzieć, że najlepszym drewnem do budowy tratwy, która przez długi czas ma przebywać na morzu, jest balsa.

Willis chciał, aby jego tratwa była zbudowana z pni o średnicy 80 centymetrów, ale drwale ekwadorscy nie dopuszczają do tego, by drzewa tak urosły, gdyż wtedy trudniej transportować je z dżungli. Poszukiwania trwały długo i były trudne. Willis latał wysoko nad dżunglą na pokładzie wynajmowanych nędznych małych samolotów, które wpadały w dziury powietrzne. W końcu znalazł to, co chciał. Ścięte drzewa zostały spławione rzekami aż do Guayaquilu, gdzie 2 kwietnia 1954 roku rozpoczęto budowę tratwy.

- Moim zamiarem wcale nie było kopiowanie dawnych tratw. Po trzebałem tratwy, którą może sterować jeden człowiek.

Główny warunek techniczny: nie wiosło sterujące, lecz prawdziwy ster.

- Musiałem mieć zwykłe koło sterowe połączone z klasyczną płetwą. Zbudowałem je i zainstalowałem. Później urządzenie to do wiodło, że wbrew ponurym przepowiedniom wielu marynarzy radziło sobie doskonale ze wzburzonym oceanem i nadchodzącymi od rufy falami.

Pnie balsy związane były linami tak jak na „Kon-Tiki”. Tratwa Willisa mierzyła 10 metrów długości i 6 szerokości. Miała dwa maszty

i jeden bukszpryt, jeden grot i jeden fok. Na pokładzie była mała zamknięta kabina. Dziób był trójkątny.

Jeśli chodzi o żywność, żeglarz postanowił zabrać nie racje naukowo wyliczone, ale *machicę* i *raspadurę*.

- *Machica* to tradycyjne jedzenie Indian z Andów, czyli mąka ze zboża. Indianie mieszają ją z odrobiną wody, robią kulki i zjadają. Nie potrzebna jest kuchnia, niepotrzebne garnki. Daje ci końską siłę. Indianie jedzą to bez przerwy, kiedy transportują przez góry w rozrzedzonym powietrzu ogromne ciężary. *Raspadura* to nierafinowany cukier. Mając *machicę* i *raspadurę*, byłem pewny, że dam radę.

Willis musiał jednak zabrać kuchenkę, „by piec ryby”. Zapasy słodkiej wody stanowiło 450 litrów w zaspawanych kanistrach. Wszyscy ciekawscy, którzy kibicowali przy budowie tratwy i przygotowaniach do wyprawy, kręcili głowami: „To jeszcze większe szaleństwo niż *Kon-Tiki*, bo będzie sam. To niemożliwe”. Niektórych ludzi słowo „niemożliwe” podnieca.

Spotkałem wielu żeglarzy samotników. Czemuż miałbym nie powiedzieć, że nie wszyscy byli absolutnie sympatyczni. W tym zastępie ludzi wyjątkowo odważnych były też jednostki aspołeczne, mizantropi, więksi lub mniejsi hipochondrycy, osoby o skomplikowanej psychice. Mało było takich jak William Willis, otwartych, tak naturalnie serdecznych i towarzyskich. Nie przybierał żadnych póz, nie miał żadnych zahamowań. Ten człowiek popłynął samotnie po prostu dlatego, że uważał, iż taka próba będzie dla niego korzystna.

11 czerwca 1954 roku gotowa tratwa została załadowana na pokład statku towarowo-pasażerskiego, który miał ją dowieźć do Callao w Peru. Pomagając w operacji załadunku, Willis rzucił się na dziób holownika, który zagrażał tratwie. „Pchałem z całą siłą swych mięśni i czułem, jak wszystko pęka mi pod skórą. Wszedłem do kabiny, by się obejrzeć. Wyskoczyła mi przepuklina. Postanowiłem nic nie mówić żonie ani w ogóle nikomu. Nic już nie mogło mnie zatrzymać”.

- Czekałam na niego w Callao - opowiada Teddy Willis. - Spędzi liśmy cztery dni w hotelu. 22 czerwca zeszliśmy na śniadanie i wróciliśmy na kilka minut do pokoju. Kazałam mu przysiąc, że nie popłynie aż do Australii, i obiecał mi, że zatrzyma się na Samoa. Wtedy nabrałam ufności. No, trochę więcej ufności. Następnie wyszliśmy i czekały nas dwie okropne godziny z powodu fotografów i dziennikarzy, którzy wyciągali

do nas mikrofony. Mielśmy wypowiedzieć pożegnalne słowa, a scenę pożegnania kazali nam powtarzać wielokrotnie. Miałam tego dość, ale wytrzymałam. I tratwa się oddaliła.

- I znalazła jeszcze siłę, by się do mnie uśmiechnąć - powiedział William Willis.

Tak jak „Kon-Tiki”, tratwa „Seven Little Sisters” (Siedem Siostrzyczek) została odholowana aż do Prądu Peruwiańskiego, 60 mil od wybrzeża. Willis nadał jej takie imię na cześć gwiazd z konstelacji Plejad, nazwanej tak przez starożytnych Greków.

Samotnik nie był jednak zupełnie sam na tratwie. Zabrał ze sobą dwa ofiarowane mu zwierzaki - czarną kotkę Meekie i papugę Eckie. Meekie czasami była na smyczy, a czasami swobodnie chodziła po balsowych pniach. Eckie miała klatkę, z której mogła wychodzić. Chętnie siadywała na samej górze masztu.

„Statek - napisał William Willis - można tak wyposażyć w maszty i olinowanie, że jeden człowiek może sterować nim z kokpitu niezależnie od okoliczności. Na tratwie jest inaczej. Przy każdym manewrze musiałem być wszędzie naraz. Moje ruchy musiały być zaplanowane co do minuty i wyjątkowo szybkie”.

Ten doświadczony żeglarz bardzo prędko zobaczył, że jego tratwa doskonale trzyma się na morzu nawet przy niesprzyjającej pogodzie. „Siedem Siostrzyczek” unosiła się na fali i zachowywała stabilność. Pasażerem, który na początku najbardziej ucierpiał, była kotka, zbyt często zalewana wodą morską, ale wytrzymała i przystosowała się do takich warunków. Willis zabrał dla niej konserwy, a dla papugi kolby kukurydzy i banany.

Mimo całej swej zręczności i morskiego doświadczenia Willis uskarżał się na konieczność bycia wszędzie naraz: „Nie mogłem skupić całej uwagi na jednej pracy. Cały czas musiałem pilnować kompasu i żagli. Dziesiątki razy zabierałem się do najprostszej pracy, bo musiałem rzucać się na ster, gdy tylko tratwa zbaczała z kursu”.

Dzisiejsi żeglarze samotnicy korzystają z automatycznych sterów, wprawianych w ruch przez specjalną przekładnię, którą porusza wiatr i którą można regulować. Dzięki temu ich statek trzyma kurs, ale pod warunkiem, że wiatr nie zmienia zbyt często kierunku. Takiego urządzenia nie można zainstalować na tratwie, dużo wolniejszej i mniej sterowalnej od statku.

Jednak to brak snu okazał się dla żeglarza najcięższą i codzienną próbą. Podczas rejsu przez Pacyfik wiele razy pokonał go sen, któremu musiał ulec. I zobaczymy, że jeszcze trzykrotnie, z innych powodów, musiał opuścić ster i zostawić tratwę własnemu losowi. Ale poza tymi wypadkami nigdy nie spał prawdziwym snem i gdy tylko zrywała się bryza, stawał się niewolnikiem steru wiele metrów od kabiny dającej mu schronienie, a im gorsza była pogoda, tym bardziej musiał stać przy sterze. Stan permanentnego czuwania przerywany krótkimi drzemkami i raptownymi przebudzeniami - tak wyglądał jego tryb życia na tratwie.

„Chcę narazić się na koszmary samotności”. Jeśli wypowiesz takie słowa, możesz być pewien, że twoje życzenie zostanie spełnione ponad twoje wszelkie oczekiwania. Przedmioty na tratwie jakby rozumiały, że muszą dołączyć się do dręczenia Willisa. Kiedy kuchenka odmawiała posłuszeństwa, nie stanowiło to poważnego problemu. Gdy jednak psuł się chronometr, był to już problem. Willis miał już tylko zegarek kieszonkowy, doskonały w codziennym życiu, mało przydatny do obliczania długości geograficznej. Kolejne położenia, jakie podał w swojej opowieści i które można sprawdzić na mapie, świadczą jednak, że żeglował bardzo poprawnie. Pomyślałem, by zapytać go, czy czasami radio podawało mu jego położenie. Teddy Willis wzruszyła ramionami, słysząc to pytanie:

- Jego radio! Trzeba było je zobaczyć! Nie miało baterii, tylko małą prądnicę elektryczną. Jedną ręką musiał kręcić korbką, a drugą przy nim manipulować. Aparat mógł również działać jako odbiornik, ale jedynie na pięciu kilocyklach*. W rzeczywistości Bill nigdy nie dostał żadnej wiadomości drogą radiową, a z tych, które wysłał albo sądził, że wysłał, odebrano tylko jedną - w przeddzień jego przybycia na Samoa.

- Tego nie chciałem. Chciałem, by Teddy od czasu do czasu miała ode mnie wiadomości.

14 lipca 1954 roku William Willis minął wyspy Galapagos i znalazł się w strefie wiejących pasatów. „Z rękoma zaciśniętymi na sterze, którego nie puszczałem, obserwowałem wiatry, chmury i fale, ich kształt i kierunek, analizowałem je tak dokładnie, jak pozwalał mi na to mój rozum. Dotyk wiatru na twarzy cały czas mówił mi o pogodzie. Wiatr był moją

* Jednostka częstotliwości drgań, równa 1000 cykli na sekundę (przyp. red.).

ewangelią, chmury i morze decydowały o uśmiechu lub gniewie mego losu".

Słońce zachodziło nad ogromnymi falami, malując na czerwono zachodnią stronę każdego bałwana. Druga strona była ciemna, prawie czarna. Zbliżała się noc, która każdemu cierpiącemu na bezsenność, czy to na morzu, czy na lądzie, wydaje się niemiłosiernie długa. Żeglarz nie skarżył się, czasami śpiewał, czasami rozmawiał w wyobraźni ze starymi kumplami: „Willis, co tu robisz całkiem sam, na tych pniakach? - Chcę wam zaimponować, towarzysze. Żegluję dzięki temu, czego się od was nauczyłem, starzy gawędziarze, i ta duchowa odyseja jest tylko kontynuowaniem waszej roboty".

Co rano był posiłek godny epoki kamiennej - łyżka mąki rozpuszczona w filizance z odrobiną wody, tyle tylko, by zrobiło się gęste ciasto. Willis jadł tę *machicę* przez cały dzień, a w ciężkich chwilach albo dla obrony przed snem także nierafinowany cukier. Kotka i papuga nie były jego jedynym towarzystwem. Był jeszcze Długi Tom.

Długi Tom to trzymetrowy rekin, brązowy, z płetwami o białej obwódce, wspaniały okaz swojego gatunku. Czasami rekiny podpływały i krążyły wokół tratwy, po czym odpływały. Tom natomiast nie opuszczał posterunku. „Na początku jego obecność trochę mi przeszkadzała, ale potem się do niej przyzwyczailem. Myślałem, że gdybym wpadł do wody, dopadłby mnie swymi zębami, nim zdążyłbym na dobre się zamoczyć".

12 lipca zdarzyło się coś, co byłoby prawdziwym suspensem, gdyby wszystko zostało sfilmowane. Rano Willis, chcąc złowić delfina, wpadł do wody. W dwadzieścia sekund znalazł się 60 metrów od tratwy. Na szczęście nie wypuścił z ręki wędkę, której drugi koniec był przytwierdzony do tratwy. Decymetr po decymetrze, obawiając się, że linka, która trzymała go przy życiu, zerwie się, żeglarz doholował się do pni balsy i zdołał się na nie wciągnąć.

- A Długi Tom, co wtedy robił?
- Nie zaatakował mnie. Byłem pod opieką.

Opowiadając o wielu poważnych i trudnych sytuacjach, z jakich się wy dostał, Willis powtarzał te słowa: „Byłem pod opieką". Nigdy nie pytałem go o jego wiarę, ale wszystko, co napisał, świadczy, że był co najmniej deistą, a dziennikarze, którzy pisali o nim po śmierci, wszyscy mówili o jego duchowości. Relację ze swojej wyprawy przez Pacyfik za tytułował *The Gods Were Kind* (Bogowie byli miłosierni).

Miłosierni, ale nieszczędzący mu żadnej próby. 19 lipca Willis związał się z bólu na swojej tratwie, na wpół żywy i jęczący. Ból na wysokości splotu słonecznego dopadł go nagle, bez jakiegokolwiek powodu zewnętrznego, niewytłumaczalny. Dokładnie taki sam przypadek jak wtedy, gdy wzywacie lekarza, który nic nie rozumie, ale na wszelki wypadek daje wam zastrzyk uspokajający i telefonuje do szpitala.

Willis obieżyświat, Willis twarżdził, zatytułuje rozdział opisujący to wydarzenie „Agonia”. Dwadzieścia cztery godziny bólu paralizującego wszystkie mięśnie. Fale przewalały się przez pokład, zapadła noc. „Miałem nadzieję, że ból stanie się tak silny, że zemdleję i mięśnie się rozluźnią”. Nie. Rano Willis całą siłą woli doczołgał się do kabiny i otworzył torbę z lekarstwami. Nie miał morfiny, tylko aspirynę. Wziął garść pastylek, z dodatkiem odrobiny wody zrobił z nich ciasto i połknął. Rezultat: zero. Jęcząc, jedną ręką kręcił korbką radiodbiornika, drugą usiłował nadać. Nikt nie odebrał tego sygnału SOS, a on nigdy nie dowiedział się, czy naprawdę go nadał.

„Myślałem, że jestem bardzo silny, a byłem tylko mały i nędzny. Widziałem, jak moje ciało rozkłada się jak jakaś substancja, która nigdy nie miała rzeczywistej postaci, niczym prochy na wietrze. Komu zawiniłem na powierzchni Ziemi? Niewyjawione winy... Może zgrzeszyłem myślą! Dla mnie myśli są czynami, są nawet ważniejsze niż czyny”.

Ból ustąpił równie nagle, jak się pojawił.

- Czy to nie skutki przepukliny, jakiej dostałeś przed wyjazdem? -zapytałem.

- Nie sądzę. Lekarze nie widzieli związku jednego z drugim. Myślę, że cierpiałem nie tylko fizycznie. Przyczyna bólu tkwiła w mojej duszy.

- Sądzisz, że była to jakaś kara?
- Może. Może niechcący naruszyłem jedno z praw Natury.
- Czy pomyślałeś wtedy o tych delfinach?
- Tak.

Willis mówił mi o nich wcześniej. Tak jak to było w przypadku „Kon-Tiki”, latające ryby, które spadały na pokład, urozmaicały jego codzienny jadłospis. Ale łowił też na wędkę delfiny. Mimo że pierwszy z nich wciągnął go do wody, to potem łowił je dalej.

- Jadłem ich surową wątrobę, pożywną, wzmacniającą i pełną witamin. Nie miałem czystego sumienia, kiedy zabijałem delfiny, to prawda.

Oddychają podobnie jak my. Odcinałem im głowę, ale nigdy nie otwierałem czaszki, bo wiedziałem, że ich mózg dziwnie przypomina mózg ludzki.

- A jedzenie ryb latających nie było grzechem?
- Spadały na moją tratwę jak dar Natury. A czasami widziałem, jak całe ich masy są pożerane w wodzie wokół mnie. Skakały i latały, by umknąć przed delfinami, które goniły je w wodzie, podczas gdy ptaki nawałniki, fruujące nad falami, pikowały i chwytwały je dziobami z powierzchni morza.

Pojedźmy palcem po bezkresnym oceanie śladem „Siedmiu Siostrzyczek”. Mniej więcej w połowie drogi między wyspami Galapagos a Markizami, przy dacie 6 sierpnia widnieją dwa słowa: „Brak wody”.

Wypluwając na ocean, miał 450 litrów wody. Ale słona woda morska przeżarła spawy w kanistrach i słodka woda wyciekała. Zostało jej jeszcze 36 litrów. Willis od razu przemyślał inne rozwiązania:

1. Ograniczenie racji dziennej do jednej miseczki i zawinięcie do portu na Markizach zamiast na Samoa. Nie do przyjęcia.
2. Wydobyć trochę wody ze złapanych ryb po ich rozgnieceniu. Rozwiązanie połowiczne, bo „zdarzały się dni, gdy nie widziałem ani jednej ryby”.
3. Pić wodę morską.

„Na pokładzie statków często wypijałem filizankę słonej wody, by rozruszać jelita. Przed czterema laty na tankowcu linii Port Le Cruz codziennie wypijałem ćwierć litra wody morskiej, by zabić skutki oparów benzyny. Byłem pewien, że dziennie bez problemu mogę wypić co najmniej miseczkę słonej wody”.

Willis pił wodę morską bez żadnych skutków ubocznych, a słodką zostawił do rozrabiania *tnachiki*. Nabierał miseczkę wody z morza, upewniwszy się najpierw, czy w bezpośredniej bliskości nie ma rekinów - poza zawsze wiernym Długim Tomem. „W nocy pływał na głębokości półtora albo dwóch metrów, ale w dzień wypływał i utrzymywał się jakieś 30 do 50 centymetrów pod powierzchnią. Zastanawiałem się, co i kiedy je. To, co mu rzucałem, nie wystarczało, by mógł się najeść. Z pewnością mógł pościć przez miesiąc. Spał, pływając. Trzy piętnastocentymetrowe ryby piloty płynęły tuż przed jego przeraźliwymi szczękami i czasami go trącały. Długi Tom nie zwracał na nie najmniejszej uwagi”. Do „Siedmiu Siostrzyczek” podpływały też wieloryby. Willis widział je z równie bli-

skiej odległości jak Thor Heyerdahl i jego towarzysze oraz słyszał oddech tych olbrzymich koni morskich.

Jeśli na pełnym morzu o wschodzie słońca zobaczycie, że niebo przybiera miedziany odcień, sprawdźcie wszystko na pokładzie. 1 września tratwa znajdowała się dokładnie na północ od archipelagu Markizy. Nie było widać ryb latających, delfinów było mniej, a chmary morskich ptaków odlatywały w kierunku południowym - ku lądowi. W dzień panowała ładna pogoda, ale o zachodzie słońca na horyzoncie pojawiły się smugi w kolorze siarki. Noc tropikalna zapadła nagle i prawie natychmiast zerwał się szkwał z ulewnym deszczem.

Willis był teraz zdrowy, w dobrej formie, i trzymał ster pewną ręką, a deszcz siekący po twarzy sprawiał mu przyjemność - to słodka woda. Ulewa uderzała w kolejnych szkwałach, wyłaniających się z nocy niczym czarne ściany, a wiatr jęczał. Żeglarz zdążył pomyśleć: „Lepiej byłoby wciągnąć grot”. Zdążył też zwolnić fał przymocowany koło steru. Żagiel opuścił się o metr, po czym nagle dał się słyszeć trzask, odgłos pękającego materiału. Zaczął się taniec.

Sztorm przetaczał się z wielkim hukiem, dochodzącym z głębin, raz wzmagającym się, raz słabnącym, ale nieustannym, do którego dołączały inne hałasy dobiegające z nieba lub oceanu albo z pływającego przedmiotu, któremu powierzyliście swoje życie. Willis, doświadczony wilk morski, doskonale się w tym zgiełku czuł, rozpoznając różne odgłosy żywołów i utrzymując tratwę na wzburzonej morzu mimo bocznego wiatru dmącego w fok, który jednak usiłował przetrzymać nawałnicę. Mała latarnia okrętowa, światełko maciupęńkie i dzielne, cudowny znak woli ludzkiej, oświetlała różę kompasową. „Jeśli dalej będziemy tak utrzymywać się na morzu, nie musiałem się martwić. Sztorm mógł szaleć tygodniami - prędkość, z jaką piana pędziła wzdłuż pokładu, świadczyła, że nie tracimy czasu”.

Ocean rozszalał się na dobre, a tratwa cudownie wzbijała się na falach. Olinowanie wytrzymało. Kiedy nadszedł świt, Willis zobaczył fale rozbuchane pod pogodnym niebem - wysokie jak góry i w takich chwilach naprawdę robiące takie wrażenie. Od czasu do czasu samotnik brał do ust garść nierafinowanego cukru i wyczuwał pod swoją chudą ręką wychudzoną twarz. „Miałem już niemal tylko skórę i kości. To dobrze, powtarzałem sobie, pozbądź się swego ciała, tego ciała z minionych lat, na wpół martwego i skazanego na obrócenie się w proch.

Zacznij od nowa, stwórz nowe ciało, dziewicze, w którym płynie świeża krew, ciało zrodzone z podróży".

Przez trzy dni stał tak u steru niczym żywy posąg, pożywiając się odrobiną cukru i gasząc pragnienie deszczem. Egzaltacja przyprawiająca niemal o zawrót głowy kazała mu zapomnieć o zmęczeniu. Przy pięknym słońcu morze było jeszcze burzliwe, ale już nie ciemne i ponure - tratwa wznosiła się i opadała wśród krystalicznych gór. I w tej przejrzystości Willis dostrzegł lśniące tuż obok albo nad sobą smukłe sylwetki rekinów. Rekiny wspinają się i opadają na falach, obojętne, a może przez moment braterskie, porwane kosmicznym falowaniem, które upaja istotę ludzką, opętaną morzem.

5 września. Na spokojnym błękitnym oceanie, lekko tylko rozkołysanym, mężczyzna siedzący obok steru szyje i śpiewa. Po doprowadzeniu do porządku olinowania naprawia grot. Śpiewa, bo przekroczył południk wyspy Raroia w archipelagu Tuamotu, czyli pobił rekord „Kon--Tiki” płynąc o 28 dni krócej. Wypłynął nie po to, by pobić ten rekord, ale stało się faktem, że zrobił to sam na swojej tratwie. I płynął dalej.

- 9 września spadłeś z masztu, próbując odplątać linę, która zacięła się na krążku.

- Spadłem tylko z wysokości trzech metrów, ale na głowę. Zemdlałem, a przytomność odzyskałem w nocy. Byłem wściekły, bo zmarowałem dwadzieścia cztery godziny i byłem ciągle 1600 mil od celu.

1600 mil, czyli około 3000 kilometrów - William Willis potrzebował ponad trzech miesięcy, by pokonać tę odległość. Żywił się rybami latającymi i rybami złowionymi, swoją sławetną *machicą* i od czasu do czasu garścią nierafinowanego cukru. Pił wodę morską i czasami deszczówkę, zbieraną w żagle i piłą z rozkoszą, ale zawsze z pełną wdzięczności myślą o wodzie morskiej, bez której samotny żeglarz umarłby z pragnienia.

Piękna pogoda i znowu brzydka, ale w swojej opowieści William Willis gwałtowne burze wspomina jedynie mimochodem, jak gdyby rozszalały ocean nie mógł już nic zrobić temu wychudzonemu, ogorzałemu, przesiąkniętemu solą ciału, tym mięśniom jak ze stali, tej żelaznej woli podsycanej obojętnością: „Poddany wszelkim kaprysom morza, miłym lub nie, obcowałem sam na sam z Naturą, wiodąc normalne życie, które nieustannie rodzi formę i radość życia”. Czy to naprawdę normalne życie? Czy bogowie sądzą, że ten samotny człowiek jest zbyt szczęśliwy i zaczyna czuć dumę? Możliwe.

2 października. Pałące słońce, kompletna cisza na morzu. „Siedem Siostrzyczek” unosi się na bezludnym Pacyfiku i nawet unieruchomiona przez ciszę tratwa wydaje się opuszczona z wyjątkiem papugi tkwiącej nieruchomo w klatce zawieszonej na maszcie i czarnego kota śpiącego w skrawku cienia kabiny. Nikogo przy sterze. Wszystko zdaje się mówić, że dusza Williama Willisa szybuje w górę ku niebieskim przestrzonom wysoko nad oceanem, podczas gdy jego ciało, w wielu kawałkach, pływa pod błękitną i spokojną powierzchnią w żołądkach kilku rekinów. Tymczasem samotny żeglarz żyje. Ale po raz pierwszy od wypłynięcia schronił się w kabinie. Nie porusza się, wszystkie otwory są szczelnie zamknięte tak, aby nie przedostawał się ani promyk słońca. William Willis jest ślepy.

Poprzedniego dnia, obserwując wysokość słońca nad południkiem, stracił wzrok w 80 procentach, a w chwilę później kompletnie. Przez tę krótką chwilę ściągnął i zamocował sejingiem żagle, dosypał ziarno do klatki papugi i położył duży kawałek ryby przy kotce, po czym wszedł do kabiny i ją zamknął.

- Moje oczy, wyczerpane solą, słońcem i brakiem snu, nie wytrzymały zmęczenia obserwacjami za pomocą sekstansu. Wiele lat wcześniej miałem już kłopoty ze wzrokiem na skutek eksplozji na pokładzie statku towarowego. Po powrocie do Nowego Jorku usłyszałem diagnozę lekarza: „Możliwa ślepotą obu oczu”. A wyzdrowiałem w ciągu kilku tygodni. Na pokładzie „Siedmiu Siostrzyczek” myślałem, że też wyzdrowię i wystarczy kilka dni w całkowitej ciemności, bym odzyskał wzrok. Ślepotą nie niepokoiła mnie, bo wiedziałem, że ocean stoi przede mną otworem. Nawet ślepy dobiję w końcu do jakiejś plaży.

- I naprawdę wtedy tak pomyślałeś?

Zobaczyłem zdziwienie w spojrzeniu Willisa. Zdziwienie tym „naprawdę”, które mi się wyrwało. Odpowiedziała mi Teddy:

- Wierz mu, naprawdę tak pomyślał. Rodzaj szaleństwa. Ale i tym razem miał rację.

Willis odzyskał wzrok 8 października, a trzy dni później na horyzoncie wyłoniła się wysepka Tau należąca do archipelagu Samoa. Samotny żeglarz wysłał wtedy jedyną wiadomość, jaka dotarła na ląd: „Tratwa 7H TAS 25 mil od Tau. Prośba o pomoc przy dobijaniu do brzegu. Stop. Na pokładzie wszystko w porządku. Willis”.

Nazajutrz, 12 października, przypadała rocznica przybycia Kolumba

na amerykańską wysepkę nazwaną San Salvador. Szczęśliwy przypadek, pomyślał żeglarz. Ale ład odmówił przyjęcia tego człowieka, który tyle się bez niego obywat. Wokół wysepki Tau kłębiły się fale przyboju, a otaczające ją rafy koralowe tworzyły jakby mur obronny. Nie udało mu się tam przybić mimo dwunastu godzin manewrowania. Następna wyspa podobnie broniła dostępu do brzegu, a po niej jeszcze następna.

Ratunek przyszedł z morza pod postacią amerykańskiego statku straży przybrzeżnej, który odebrał wiadomość i szukał tratwy między wysepkami archipelagu. O znalezieniu jej poinformował ziemię przez radio, po czym zaholował „Siedem Siostrzyczek” do Pago-Pago, gdzie wpłynął 15 października o godzinie 1.30 nad ranem. Na molo, w ostrym świetle reflektorów, czekał na zwycięzcę Pacyfiku tłum krajowców, nieruchomych i milczących, z wieńcami z kwiatów.

„Wzruszenie ogarnęło zarówno mnie, jak i ich, i wzbijało się ku ciemnym górom, które otaczały całą uroczystość. Milczałem, byłem jak sparaliżowany w ciszy, której nic nie zakłócało. Z pokorą pochyliłem głowę, by przyjąć zgotowane mi powitanie. Tratwa wpłynęła w oświetloną strefę, po czym przybiła do brzegu”.

Kilka dni później w samolocie do Nowego Jorku Teddy płakała, ściskając w ramionach męża:

- Czekanie było koszmarne. Następnym razem płynę z tobą.
- Myślałaś, że zaginałem? - spytał Bill.
- Nie, powiedziałaś mi, żebym się nie niepokoila. Ale inni uważali, że nie żyjesz.

Teddy, dzielnie się uśmiechając, opowiedziała mi o tych trudnych chwilach.

- Ale później wszystko było cudowne - powiedziałem. - Byliście sławni, robiono wam zdjęcia, przeprowadzano wywiady, byliście zapraszani.

- Słomiany ogień. Aby być w centrum uwagi, trzeba tego chcieć.
- Twój mąż wydał książkę, która stała się bestsellerem.
- Nie, tak naprawdę nie była bestsellerem. Ukazała się po książce Heyerdahla, a Bill niczym się nie zajął.

Wydaje mi się to niesprawiedliwe z dwóch powodów - samego wy czynu, jak i literackiej wartości książki. Ale to prawda, że otrzymuje się jedynie to, czego naprawdę się pragnie, a widzieliśmy, czego pragnął William Wilfis. Pamiętam, że Teddy dodała:

- Wiem, że znowu wypłynię. Samotnie. I że znowu będę cierpieć.

Bill powiedział: „Nie, już nie będziesz cierpieć” i czule z uśmiechem objął żonę. Nie powiedział jednak, że nie wypłynię już nigdy samotnie.

Zrobił to bowiem w 1963 roku. Gazety amerykańskie przypomniały sobie wówczas o Williamie Willisie, pisząc, że ten siedemdziesięcioletni żeglarz po raz drugi przepłynął samotnie Pacyfik na pokładzie tratwy „Age Unlimited” (Bez ograniczeń wiekowych), a w wyprawie towarzyszyły mu tylko dwa małe kotki.

Przypomniałem pierwszą wyprawę przez Pacyfik Williama Willisa, dlatego że sam o niej napisał i mogłem z nim o niej porozmawiać. Nie mogę opisać drugiej, bo nie mam do tego dość elementów (10 000 mil, czyli 18 500 kilometrów w 204 dni), a sam Willis nie uznał za stosowne napisać o niej książki. W wyczynie tym nie chodziło mu ani o reklamę, ani nawet o odkrycia - znowu chodziło o przygodę duchową. Rodzaj szaleństwa? Tak, jeśli pomyśli się, że niewinną ofiarą tego niekończącego się związku z morzem była Teddy. Kobieta ta nigdy się nie skarżyła i z heroicznym uśmiechem na twarzy godziła się na owo dziwne małżeństwo we trójkę.

W 1966 roku Willis miał 73 lata. Uznał, że jest już za stary, by na tratwie płynąć samotnie przez ocean. Popłynął więc - również samotnie - przez Atlantyk z zachodu na wschód, ale na pokładzie statku. Malutkiego, mającego niewiele ponad 4 metry, ale prawdziwego statku, pokładowego, tak zaopatrzonego w maszty i liny, że jeden człowiek mógł sterować nim z kokpitu. Bogowie uznali jednak, iż okazali już dosyć pobłażliwości i dali mu ostrzeżenie - po 60 dniach na oceanie Willis, poważnie chory, został zabrany z morza i przewieziony do Stanów Zjednoczonych.

Rok później znów wypłynął. Na pokładzie tej samej skorupki od orzecha, nazwanej „Little One”, co w dowolnym tłumaczeniu znaczy „Malutki”. Przepłynął dwie trzecie trasy, gdy na wprost przytomnego znalazł go rybacki statek. Ale miał jeszcze dość sił, by protestować: „Zostawcie mnie, mogę płynąć dalej”. Mimo to zabrano go na ląd.

1 czerwca 1968 roku fotografowie i dziennikarze tłoczyli się na nadbrzeżu w Mantauk na wschodnim cyplu wyspy Long Island w obszarze metropolitalnym Nowego Jorku, żeby zobaczyć, jak William Willis podnosi kotwicę i po raz trzeci wyrusza, kierując się na wschód.

Siedemdziesięcioletni wówczas Bill różnił się trochę pod względem fizycznym od człowieka, którego znałem. Włosy miał dłuższe i całkiem siwe, tak samo wąsy i broda, których już nie golił. W dalszym jednak ciągu wyglądał na wysportowanego i podnosił rękę, uśmiechając się do fotografów. Uśmiech i blask zdający się bić z jego twarzy nasuwały wszystkim obecnym na myśl jedno słowo - wizjoner.

Teddy nie było w tłumie cisnącym się na nadbrzeżu. Nie była już w stanie znieść publicznych pożegnań. W małym mieszkanku przy 12 East 72nd Street rozpoczęła kolejne niekończące się oczekiwanie. Po raz piąty.

18 września 1968 roku rosyjski trałowiec, który wypłynął z Lipawy na Łotwie, powoli sunął pod wiatr wzdłuż 55 równoleżnika szerokości północnej, 400 mil na zachód od wybrzeża irlandzkiego. O godzinie 9.30 rano marynarz z żurawika zatelefonował na mostek kapitański:

- Przed nami łódź pokładowa.

Kapitan zauważył już obiekt na radarze, a od kilku minut wypatrywał go przez lornetkę. Ten mały stateczek, naprawdę mały, płynął dziwnie. A raczej w ogóle nie płynął, dryfował bez masztu i żagla, natomiast część olinowania zwisała z pomostu. Taki wygląd w języku morza określa się jako statek uszkodzony, unieruchomiony.

Pół godziny później dwóch marynarzy z trałowca wspięło się na pokład wraka.

Na pokładzie nie było nikogo. Złamany maszt zatonał, kokpit w jednej trzeciej był wypełniony wodą. Widać, że stateczek - jego nazwę „Little One” można odczytać na rufie - został wysmagany, sponiewierany i poturbowany przez sztorm. Zgodnie z morskimi procedurami dwaj łotewscy marynarze metodycznie sprawdzili wszystko na pokładzie.

Skrzynka z rakietami sygnalizacyjnymi pusta, wszystkie zostały wystrzelone - widać, że żeglarz z „Little One” chciał wezwać pomoc. Ale nikt go nie dojrzał. Dziennik pokładowy, choć trochę zamoczony, dawał się czytać. Ostatni zapis pochodził z 20 lipca, sprzed dwóch miesięcy. Podawał jedynie szerokość geograficzną, ale bez długości - zegarek żeglarza musiał stanąć albo stłuc się. Inna notatka pod tą samą datą w dzienniku pokładowym donosiła: „Mój statek napotkał gwałtowny sztorm. Straciłem większość prowiantu. Brak mi jedzenia i rakiet sygnalizacyjnych”.

W szufladzie znaleziono też aparat fotograficzny i lornetkę. Zniknął sekstant. W tej samej szufladzie leżał jeszcze zeszyt z notatkami, prawdopodobnie do jakiegoś artykułu lub książki, z kończącym je zdaniem: „Morze jest królestwem dzielnego człowieka”.

Pod zeszytem spoczywał amerykański paszport numer 22757, wydany w New York City 19 marca 1968 na nazwisko William Willis.

Łotewski kapitan wciągnął na pokład trałowca malutki wrak, a potem dla spokoju sumienia przeszukał okolice, żeby zobaczyć, czy nie znajdzie jakichś przedmiotów albo ciała. Ale czy można mieć jeszcze nadzieję po ponad dwóch miesiącach?

Nieco później dwaj funkcjonariusze policji morskiej w Nowym Jorku zjawili się pod numerem 12 East 72nd Street. Bardzo ostrożnie wspomnieli pani Williamowej Willis, że na Atlantyku znaleziono wrak małego statku. Zaczerpnęła głęboko powietrza, nim odpowiedziała:

- Nie mam żadnych wieści od chwili wypłynięcia na ocean. Mogę mieć tylko nadzieję, że statek, o którym mi panowie mówicie, nie leżał do mojego męża.

Jeden z funkcjonariuszy miał paszport Williama Willisa w kieszeni. Drugi wyciągnął zgniecioną kartkę z pismem Billa. Wiadomość bez daty, którą człowiek do szaleństwa zakochany w morzu, miał zamiar przekazać przez pierwszy napotkany statek: „Gdy tylko zawiniecie do pierwszego portu, bądźcie tak dobrzy i przekażcie mojej żonie wiadomości ode mnie. Podajcie jej moją pozycję w chwili naszego spotkania i zapewnijcie ją, że cieszę się doskonałym zdrowiem, jestem wesoły i pełen optymizmu”.

MORZE ŚRÓDZIEMNE

1

Łzy z obsydianu

Dawne cywilizacje narodziły się na niewielkim obszarze, nad brzegami kilku rzek: Tygrysu, Eufratu, Nilu, Indusu oraz Huang-ho, czyli Żółtej Rzeki. Ich okresowe wylewy sprzyjały rozwojowi rolnictwa, a dobrobyt umożliwiał wynalazczość i wszelkie udoskonalenia. Mieszkańcy Mezopotamii, naród rolniczy od 4000 lat przed naszą erą, znali koło, używali miedzi, a także opanowali sztukę wypalania ceramiki, wytapiania metali i architekturę. Tysiąc lat później w tym samym regionie Sumerowie zwiększyli zbiory zbóż dzięki pracom irygacyjnym przeprowadzonym na wielką skalę, wymyślili alfabet klinowy, stworzyli rasy bydła hodowlanego i nauczyli się wyrabiać cyzelowaną biżuterię. Nad brzegiem Indusu i jego dopływów archeolodzy odkopali ruiny dwóch miast, Mohendžo Daro i Harappa, pochodzących sprzed 3000 lat przed naszą erą. Stojące w nich domy były wyposażone w bieżącą wodę oraz kanalizację, łączącą się z kanalizacją uliczną. W tym samym czasie Chińczycy, chcąc użyźnić basen Żółtej Rzeki, osuszali bagna bądź nawadniali pozbawione wilgoci tereny, hodowali jedwabniki, produkowali wspaniałe tkaniny oraz tworzyli rzeźby z brązu. Pierwsi władcy Egiptu okiełznali wylewy Nilu za pomocą systemu tam i kanałów, ustanowili scentralizowany system rządu, który nie miał precedensu w ówczesnej historii, wznosili ogromne, imponujące budowle. Te świadectwa niezrównanej cywilizacji stoją nadal, przytłaczając swym majestatycznym pięknem. Nawet najbardziej roztargniony turysta przystaje w milczeniu przed wielkimi piramidami, gdy przewodnik przypomina, że zbudowano je blisko pięć tysięcy lat temu.

Tymczasem wielka przygoda Morza Śródziemnego trwała już cztery tysiące lat przed powstaniem piramid.

A przecież to zdanie można napisać dopiero od niedawna. Wszyscy naukowcy zajmujący się prehistorią i historią uważali, że przed piątym tysiącleciem nikt nie wypływał na Morze Śródziemne. Z pewnością ta-
plano się tuż przy brzegu, ale nikt nie odważył się wybrać w prawdziwą podróż po morzu, taką, w czasie której traci się ląd z oczu i płynie poza horyzont. Ani po Morzu Śródziemnym, ani po żadnym innym.

A potem były wykopaliska we Frachtii, na półwyspie Peloponez, i znalezisko, o którym będę mówił. Nie jestem pewny, czy choć jedna gazeta francuska poświęciła mu jakąkolwiek uwagę. A przecież chodzi o sławne wejście w głąb przeszłości rodu ludzkiego.

Rybacka wieś Frachtii leży przy końcu północnej odnogi zatoki Nafplion, niedaleko od Argos i Myken. Ze wsi można zauważyć otwór w skale, który prowadzi do wielkiej grotty, mającej około 160 metrów długości i 50 szerokości. Mieszkańcy chodzą tam często czerpać wodę ze źródła.

Wiosną 1967 roku przyjechali na półwysep amerykańscy archeolodzy i zatrzymali się we wsi. Na czele ekspedycji stał profesor Thomas Jacobsen z Uniwersytetu Indiany. Wyprawę sfinansowała ta właśnie uczelnia oraz Fundacja Forda przy Uniwersytecie Pensylwanii. Greckie służby archeologiczne wyraziły zgodę na poszukiwania i chęć współpracy. Archeolodzy zaczynają więc kopać ziemię w grocie we Frachtii.

Wieśniacy, nedorostki pasące kozy, obserwują ich błyszczącymi z ciekawości oczami. Prawdopodobnie niewielu ludzi nadal uważa, że archeolodzy posługują się głównie kilofem, jednak nieliczni również orientują się, jaki stopień delikatności i precyzji osiągnęli. Ani jeden centymetr sześcienny wydobytej ziemi nie umyka ich uwadze.

- Posługujemy się metodą *water-sieving* - wyjaśnia profesor Jacobsen. - Oznacza to, że każdy wydobyty kawałeczek umieszczamy w pojemniku z czystą wodą. Substancje nieorganiczne, które są cięższe, opadają na dno, organiczne unoszą się na powierzchni. Za pomocą metalowych sit o bardzo drobnych oczkach zbieramy najpierw te lżejsze, następnie cięższe.

Cząsteczki suszymy, ważymy, mierzymy, badamy, identyfikujemy i klasyfikujemy. Przetrząsamy w ten sposób wykopalisko warstwa po warstwie. Analiza substancji organicznych za pomocą izotopu węgla ¹⁴C

pozwała precyzyjnie określić ich wiek. Dziesięć lat później poszukiwania we Frachti nadal trwały. Amerykańscy archeolodzy doszli do poziomu, który odpowiada dwudziestu tysiącom lat przed naszą erą.

- Grota - wyjaśnił jeszcze profesor Jacobsen - była zamieszkała od tamtego czasu aż do 3000 lat przed naszą erą. Inaczej mówiąc, podczas paleolitu górnego, mezolitu i neolitu. To jedyne takie miejsce w całym świecie antycznym.

Znaleziska, które nas interesuje, dokonano w chwili, gdy archeolodzy we Frachti badali poziom odpowiadający 7500 lat przed naszą erą. Dla laika nie ma w nim nic szczególnego - ot po prostu kilka kawałków obsydianu.

Obsydian to twarda skała wulkaniczna przypominająca ciemne szkło. Wiele ludów z epoki kamienia wyrabiało z niej siekierki, groty, noże i inne narzędzia.

Płytek znalezionych w grocie we Frachti nie stworzyła natura. Pierwsze pytanie, które należało sobie postawić, brzmiało: „Skąd pochodzą?”. Wszyscy współpracownicy profesora Jacobsena znali odpowiedź: „Jedyne źródło obsydianu w całym basenie Morza Śródziemnego znajduje się na wyspie Milos”.

Płytki wysłano do Londynu do analizy. Wynik nadszedł tydzień później: „Bez wątplenia obsydian z Milos”.

Milos, najdalej na zachód wysunięta wyspa należąca do archipelagu Cyklady, zwana też Milo lub Melos, jest miejscem, gdzie w 1820 roku znaleziono sławny posąg Wenus. Wyspa ma pochodzenie wulkaniczne, a jej powierzchnia wynosi 161 km². Od stałego lądu dzieli ją 140 kilometrów. Zasiedlona została dopiero 3000 lat temu. Ale znajdujące się tu źródła obsydianu eksploatowano dużo wcześniej. Kreteńczycy, a potem Fenicjanie przewozili ten materiał do Grecji, Libanu, Egiptu i na Sycylię przez całe tysiąclecia. Rene Sedillot datuje początki wydobywania obsydianu przez Kreteńczyków na około 5000 rok przed naszą erą.

Znalezisko z Frachti przesunęło datę początków eksploatacji źródła o dwa i pół tysiąca lat wstecz. Archeolodzy musieli postawić sobie drugie pytanie: „Kto przywiózł płytki obsydianu z Milo do Frachti? Kreteńczycy, którzy zaczęli podróże morskie dużo wcześniej niż dotąd sądzono?”.

- Myślę - oświadczył profesor Jacobsen - że byli to mieszkańcy Argolidy, którzy sami wypływali po obsydian. Już 7500 lat temu mieli statki.

Na czym opiera się to stwierdzenie? Nigdy nigdzie nie znaleziono najmniejszego fragmentu statku z tamtej epoki. Jest jednak coś, co zdaje się świadczyć, że profesor ma rację. W ziemi pieczary we Frachti odkryto inne ciekawe przedmioty. Przede wszystkim rybie ości, co dowodzi, że mieszkańcy tego regionu zajmowali się rybołówstwem od czasów prehistorycznych. Drobiazgowo badanie owego znaleziska dostarczyło kolejnych informacji. Ości znalezione w najstarszych warstwach były bardzo drobne, ponieważ „rybacy” ograniczali się do brodzenia tuż przy brzegu, tak jak wszyscy inni w owym okresie.

- Potem, niemal nagle, właśnie na poziomie odpowiadającym 7500 lat, znaleźliśmy ości dużo większe, niektóre z nich miały nawet cztery centymetry grubości i należały prawdopodobnie do tuńczyka. Mieszkańcy wybrzeża wypłynęli na szerokie wody. Mieli statki. Dlatego mówię, że to oni powędrowali na Milos w poszukiwaniu obsydianu.

Sto czterdzieści kilometrów morzem. Odległość niewielka w dzisiejszych czasach, chociaż żeglarze dobrze wiedzą, że wiatr *meltem* potrafi utrudnić podróż, jeśli wieje trochę silniej. Wyczyn niewątpliwie zdumiewający sześć tysięcy lat przed wybuchem wojny trojańskiej. Nawet jeśli trzeba go przypisać Kreteńczykom, nie pomniejsza to jego wagi, ponieważ Kretę dzieli od Milos taka sama odległość, jak tę wyspę od kontynentu.

W tamtych czasach w Morzu Śródziemnym było więcej ryb niż w większości akwenów morskich, a na dodatek przez część roku jego wody mniej się burzyły. Uważamy więc za naturalne, że rybołówstwo i żegluga zrodziły się właśnie tam. Normalne wydaje nam się także, jeśli spojrzeć na mapę, że wszystko zaczęło się w jego części wschodniej. Mnogość wysp na Morzu Egejskim umożliwiła stopniowy rozwój żeglarskiej dziedziny aktywności ludzkiej, a pomogły w tym także wiatry wiejące zgodnie z ruchem Słońca. Żadnej jednak przygody, żadnego wyczynu nie da się wytłumaczyć wyłącznie sprzyjającymi warunkami geograficznymi czy okolicznościami zewnętrznymi. W żyłach prehistorycznych mieszkańców basenu Morza Śródziemnego krew krążyła szybciej i była bardziej słona niż u innych ludów na Ziemi. Odważyli się oni stracić z oczu swój rodzinny brzeg i pomknąć w nieznaną, które wszędzie indziej mroziło serca największych śmiałków.

Archeolodzy podwodni nie znaleźli w głębinach ani jednego statku kreteńskiego z tamtej epoki, żadnego wraku. Mamy do dyspozycji zaledwie kilka miniatur i znalezisk trudnych do zinterpretowania. Jedno

z nich znajduje się w muzeum w Iraklionie - mierzący 30 centymetrów, podługowaty przedmiot pochodzący z Palaikastro na Krecie, którego powstanie archeolodzy datują na około 3000 rok przed naszą erą.

- To lampka oliwna.

Nie, przyjrzyjcie się lepiej. To statek z ukośnym, wysoko uniesionym dziobem i zaokrąglonym tyłem. A oto fragmenty ceramiki z 2800 roku przed Chrystusem, znalezione na wyspie Siros w archipelagu Cyklady, niedaleko od Delos, na których wyryto wije. Nie, to znowu statki - łapki to wiosła, a może pagaje. Jeśli rytownik nie przesadził z ich liczbą, można wywnioskować, że te łodzie miały około dziesięciu metrów długości. Masztu nie było. Specjaliści od budowy statków przypuszczają, że to nie pirogi wydłubane w pniach drzew, ale konstrukcje z desek, być może pokryte skórą.

Później, w drugim tysiącleciu przed naszą erą, Kreteńczycy budowali jednostki bardziej zaokrąglone, wyposażone w maszt i żagiel, ale nadal obsługiwane przez wioślarzy, których można zobaczyć na pieczęciach i klejnotach. Dzięki kreteńskim produktom i przedmiotom, znajduwanym to tu, to tam na wyspach i brzegach Morza Śródziemnego, wiemy, co przewozili ci żeglarze. W skład pierwszych transportów wchodził obsydian. Kreteńskie wyroby garncarskie znajdowano w Macedonii, Azji Mniejszej, Egipcie i na Sycylii, a przewożone ładunki stawały się coraz bardziej różnorodne i cenne w miarę rozwoju istniejącej na Krecie cywilizacji - kunsztownie zdobiona broń, ceramika, biżuteria, kamienie szlachetne, a na koniec kosztowne stroje kobiece.

Żaden starożytny zabytek nie daje tak dobrego pojęcia o wyrafinowaniu społecznym tej epoki jak obrazy z muzeum w Iraklionie, przedstawiające elegantki o niezwykle oryginalnym i współczesnym wyglądzie. Ten szyk pochodził z eksportu - wskazują na to egipskie malowidła, na których Egipcjanki noszą typowe suknie kreteńskie ze śmiałym dekoltem. Krawcy kreteńscy poszukiwali zagranicznej klienteli, rozpowszechniając, zamiast katalogów, malowane figurki, ubrane zgodnie z najświeższą modą.

W kilku susach przebyliśmy wiele wieków i znaleźliśmy się daleko od pierwszych odważnych przewoźników obsydianu. Na długo przed szczytem rozwoju cywilizacji kreteńskiej marynarze z Krety nie byli sami na Morzu Śródziemnym. Ich pierwsi konkurenci już dawno podnieśli żagle.

Jesteśmy w trzecim tysiącleciu przed naszą erą. Wioska nad brzegiem morza, gdzieś między Hajfą a Zatoką Aleksandretty (obecnie zatoka Iskenderun). Jej mieszkańcy żyją w grotach lub domkach z cegły przykrytych strzechą. Są zadowoleni, bowiem ziemia jest żyzna, a gorący klimat łagodzi wiatry od gór Liban. Uprawiają zboża, warzywa i drzewa owocowe, a wokół wsi pasą się niewielkie stada kóz i owiec. Kiedy pogoda dopisuje, kilku śmiałków łowi ryby, nie oddalając się zbytnio od brzegu na łodziach, być może przypominających statki Kreteńczyków - możliwe, że ci pionierzy zdążyli już w tej wiosce zawitać.

Życie toczy się tutaj z biblijną powolnością, a jego rytm zakłóca tylko sezonowy wypas owiec. Co roku na początku lata niewielkie grupy owiec wraz ze swoimi pasterzami oddalają się od wioski, by połączyć się ze stadami z innych miejscowości. Becząca rzeka kieruje się ku wiecznie zielonym pastwiskom w górach Liban, a każdej jesieni odbywa się wędrówka w odwrotnym kierunku. Oprócz tego nie dzieje się prawie nic. Jedyne znaczącymi zdarzeniami są narodziny i zgony, czasami jakieś morderstwo, porwanie kobiety czy bydła, jednak występki są rzadkością, ponieważ silna presja społeczna i wpływy religii trzymają namiętności w ryzach - należy postępować tak, jak wszyscy postępują od wieków.

Pewnego dnia nadejść od południa grupa składająca się z kilku mężczyzn, kobiet i dzieci. Towarzyszy im stadko zwierząt. Oblicza przyszłość różni się od twarzy mieszkańców sąsiednich wiosek. Nieznajomi mówią też innym językiem, chociaż to akurat nigdy nie stanowi wielkiej przeszkody dla prostych ludzi. Obcy dają do zrozumienia, że przychodzą z daleka, z kraju piasków i jałowych gór - z Synaju. Właśnie jesteście świadkami przybycia na brzeg morza przodków Fenicjan.

Należy wystrzegać się wyobrażeń o jakimkolwiek najeździe. Kilkoro ludzi przybyło do wioski, później znowu, do tej i do innych wsi położonych nad brzegiem morza. Zostali zaakceptowani przez pokojowo nastawioną ludność, jednak nie wymieszali się przez małżeństwa i zachowali odrębny charakter, a zwłaszcza większy zmysł praktyczny niż rolnicy i pasterze. A w końcu, po długim czasie przenikania, stali się władcami.

Fenicjanie - Semici, których nazwa obiegła cały świat - osiedli najpierw w pasie wybrzeża ciągnącym się na terenie obecnego Libanu i częściowo Syrii. Po mistrzowsku wykorzystali warunki geograficzne i zasoby, których zastosowanie nawet nie przyszło do głowy ich poprzednikom.

Zaczęły się połowy - już nie indywidualne, rzemieślnicze łowienie ryb. Wypływali na morze łodziami, które przestały być delikatną konstrukcją z kilku desek. Żeby zbudować solidne statki, wystarczyło ściąć w górach Liban cedry o drewnie niepodlegającym gniciu. Tak Fenicjanie stworzyli flotę dalekomorską. A ryb, bardzo licznych w tych przybrzeżnych wodach (dzisiejsze miasto Sajda to fenicki Sydon, czyli „ryba”), nie konsumowano już tylko na miejscu, gdyż Fenicjanie bardzo szybko odkryli substancję pozwalającą konserwować rybie mięso, a więc przewozić je i sprzedawać. Tą substancją jest sól. Ich nieśmiali poprzednicy drążyli jedynie niewielkie solanki przy brzegu. Fenicjanie zaś sprowadzają sól karawanami znad Morza Martwego - z jednego litra pochodzącej z niego wody można otrzymać 200 gramów soli. Następnie tworzą przemysł przetwórczy. W swoich osadach handlowych w Hiszpanii i Maroku zakładają fabryki konserwowania ryb.

Fortuna uśmiecha się zarówno do ludzi zapobiegliwych, jak i odważnych. Pewnego dnia na wybrzeżu fenickim, niedaleko od Tyru (obecnie Sur), pasterski pies rozgryza małża, a jego pysk natychmiast zabarwia się na jaskrawoczerwony kolor, nigdy dotąd niewidziany w naturze. Małż zostanie nazwany rozkolcem, a kolor - purpurą. Barwa ta zafascynowała świat antyczny, stając się synonimem wielkości, siły i majestatu. Ponieważ z każdego małża można uzyskać zaledwie dwie krople farby, sprzedaje się ją po bardzo wygórowanej cenie. W wielu miejscach zamieszkanego przez Fenicjan wybrzeża odnaleziono stopy skorupki rozkolców. Wszystkie były rozłupane w ten sam sposób. W Sydonie usypano z nich wał mający sto metrów długości i siedem wysokości. Fenicjanie wykorzystywali rozkolce także w innych częściach wybrzeża Morza Śródziemnego, zwłaszcza na południu Peloponezu. Z powodu tego przemysłu Grecy nazywali ich „czerwonymi ludźmi”.

Dziwny to był lud. Odważny, odkrywca, a jednocześnie wyrafinowany. Rozwinięty pod względem intelektualnym do tego stopnia, że wymyślił cudowne udoskonalenie pisma - alfabet. Potrafił wykorzystać każdą sytuację, każdą możliwość. Gdy powstała ich flota morska, karawany ze Wschodu ze zrozumiałych przyczyn zaczęły kierować się ku ich brzegom, które stały się najważniejszym obszarem tranzytowym świata. Kiedy bogaty Egipt chce eksportować swoje zboże, ale brak mu drewna - Fenicjanie dowożą pnie libańskich cedrów. Odnaleziono ich ślad w egipskich grobowcach z 3500 roku przed naszą erą. W najstarszej

znanej relacji z podróży morskiej faraon Snefru z IV dynastii słuwi w 2750 roku przed Chrystusem przybycie czterdziestu statków pochodzących z fenickiego portu Gubal (greckie Byblos), które przywiozły ładunek drewna cedrowego.

Fenicjanie rozwożą wszędzie zboże z Egiptu. Układają się z Kre-teńczykami (czy też raczej narzucają im swoją wolę) w kwestii wydobycia obsydianu z Milos, wynajmują swoje statki i marynarzy każdemu, kto o to poprosi. W porcie Ezion-Geber, założonym przez hebrajskiego króla Salomona w zatoce Akaba na brzegu Morza Czerwonego, będą dla niego budować statki, wyposażą je w fenickie załogi i poprowadzą tę flotę aż do na połę legendarnej krainy Punt, dzisiaj zwanej Erytreją*. Konstrukcja, sprzedaż, wynajem - zawsze według życzeń klienteli.

Dużo częściej używa się słowa „Fenicjanie” niż „Fenicja”, w tak niewielkim bowiem stopniu to wybrzeże było ich ojczyzną. Jakaś dziesiątka miast mniej lub bardziej podporządkowanych trzem kolejnym przywódcom, Byblosowi, Sydonowi i Tyrowi, złączonych jedynie wspólnymi interesami i umowami handlowymi - oto cała Fenicja. Coś w rodzaju Związku Hanzeatyckiego i całkowity brak szowinistycznej próżności, a nawet nacjonalizmu.

Ekspansja fenicka jest imponująca. Najpierw wschodnia część Morza Śródziemnego, gdzie Fenicjanie konkurowali z Kreteńczykami, których handel później zdominowali. Tam też spotkali Greków, którzy przytoczeni odniesionym przez przybyszów sukcesem przyjęli ich alfabet. Tam również skolonizowali w sposób pokojowy Cypr. Stamtąd, nie porzucając swoich baz w Byblosie, Tyrze i Sydonie, popłynęli na zachód. Od XI wieku przed naszą erą wyprawiali się dużo dalej, aż poza Cieśninę Gibraltarską, zakładając po drodze przedstawicielstwa handlowe w Ga-dezie (dziś Kadyks)**, na Malcie (IX wiek p.n.e.) i w Kartaginie (koniec IX wieku p.n.e.), później na wybrzeżu hiszpańskim i marokańskim, gdzie powstał między innymi Mogador (dziś As-Sawira). Fenicjanie są bez wątpienia najlepszymi marynarzami świata.

Nikt w to wtedy nie wątpił, a z pewnością nie faraon Necho II, który w swojej polityce starał się nie dopuścić do izolacji Egiptu i w tym celu

* Starożytna kraina Punt miała obejmować tereny dzisiejszego wschodniego Sudanu, północno-zachodniej Etiopii i północnej Erytrei. Część źródeł utożsamia je z obecną Somalią (przyp. red.).

** Wg badań archeologicznych Kadyks powstał ok. 800 r. p.n.e. (przyp. red.).

promował wymianę z zagranicą. Handel zagraniczny był już bardzo rozwinięty - dzięki Fenicjanom - ale Necho II wymagał od nich więcej. Jesteśmy około 600 roku przed Chrystusem.

- Wyruszyście na wielką wyprawę. Opuśćcie Morze Czerwone, opłyniecie Libię (tak dawniej zwano Afrykę). Wróćcie na Morze Śródziemne, przepływając między Słupami Heraklesa (Cieśnina Gibraltarska), a potem do Egiptu.

Nie wiadomo dokładnie, do których Fenicjan faraon się zwrócił, ale tak mniej więcej brzmiała jego wypowiedź według Herodota, który odwiedził Egipt dopiero półtora wieku później i przeprowadził wywiad: „Ci Fenicjanie - donosił - opuścili Morze Czerwone i płynęli po Oceanie Indyjskim. Gdy nadeszła jesień, lądowali na wybrzeżu Libii, w tym miejscu, w którym się akurat znajdowali, obsiewali ziemię i czekali na okres zbiorów. Skosiwszy zboże, znowu ruszali w podróż. W trzecim roku przepłynęli obok Słupów Heraklesa i przybyli do Egiptu". Wspomniały wyczyn, jednak tak lakoniczna relacja wywołała sceptycyzm:

Czy starożytni mogli zrobić okrążenie mierzące 13 000 mil bez kompasu oraz bez zapasów wody pitnej i żywności? I jaki był cel tej wyprawy? Jeśli się odbyła, musiała mieć jakieś następstwa. Nie trzeba by było czekać dwóch tysięcy lat, by zobaczyć, jak inny marynarz (Dias) opływa Afrykę w kierunku przeciwnym.

Jednak w naszych czasach coraz większa liczba naukowców wierzy w ten wyczyn. Lakoniczność Herodota nie dziwi, jeśli sobie przypomnieć, w jak wielkiej tajemnicy żeglarze, a zwłaszcza Fenicjanie, trzymali informacje o trasie swoich podróży. Zobaczymy, w jaki sposób pływano po Morzu Śródziemnym bez kompasu, a żeglarze faraona Necha II, płynąc blisko brzegu, mogli się bez niego obejść. Nad brzegami Morza Śródziemnego do końca średniowiecza wyciągano statki z wody jesienią i ponownie wypływano nimi w morze po nastaniu pięknych dni. Zaopatrzenie w żywność zapewniało wysiewane zboże - było to w tamtych czasach zupełnie normalne, a Fenicjanie z pewnością łowili także ryby. Czas trwania ich podróży jest prawdopodobny, podobnie jak to, że Necho II uznał ją za zbyt długą i nie chciał zlecić ponownej wyprawy.

Na naszym padole wielkość nie trwa wiecznie. Fenicjanie utracili ją w dniu, w którym Aleksander Macedoński, żądny zwycięstwa, przybył w 331 roku przed naszą erą pod Sydon i Tyr. Pierwsze z tych miast poddało się, a drugie padło po siedmiomiesięcznym oblężeniu. Sko-

rzystała na tym Kartagina, ogłaszając niepodległość, a następnie narzucając swoje panowanie fenickim przedstawicielstwom handlowym na zachodnim brzegu Morza Śródziemnego. Trwało ono do czasu, gdy Rzym pokonał Kartaginę. Jest to długa historia, opowiadana tysiące razy, w obliczu której każdy uczciwy historyk powinien postawić sobie wiele znaków zapytania, ponieważ ci, którzy położyli kres świetności Karta-gińczyków, systematycznie niszczyli ich archiwa.

Była wiosna 1960 roku. Turecki poławiacz gąbek z pewnością wydawał się starszy, niż był w rzeczywistości z powodu wygarbowanej skóry twarzy i oczu wypalonych solą. Tłumacz przekładał jego słowa:

- Wrak spoczywa na głębokości trzydziestu metrów, na skale. Nie wiele widać, zaledwie kilka kawałków drewna.

Archeolog amerykański nazywał się Peter Throckmorton. Kiedy kilka miesięcy wcześniej usłyszał o tym wraku, przypomniał sobie napis na glinianej tabliczce znalezionej w 1929 roku w ruinach fenickiego miasta Ugarit (dziś Ras Szamra), na północ od Latakii w Syrii. Ten pochodzący z drugiego tysiąclecia przed naszą erą tekst dokładnie opisywał starożytną drogę morską z Fenicji na Kretę, która prowadziła przez Cypr i wzdłuż Azji Mniejszej, dzisiejszego wybrzeża tureckiego, aż na pełne morze na wysokości przylądka Gelidonya - tam gdzie poławiacze gąbek widzieli wrak statku.

Prace wykopaliskowe zaczęły się kilka tygodni później. Muł często pokrywa resztki zatopionych obiektów, jednocześnie je chroniąc. Tak nie stało się koło Gelidonyi, ponieważ dno jest w tym miejscu skaliste. Świdraki okrętowe pożarły znaczną część kadłuba. Peter Throckmorton wydał swoje pierwsze polecenie:

- Kładziemy siatkę kwadratów.

Nurkowie zbudowali na dnie rusztowanie z plastikowych rurek, pokrywając i otaczając nim wrak. Dzięki temu miejsce każdego przedmiotu będzie można określić z dokładnością do jednego centymetra. Wykrywacz metalu i magnetometr wykazały, że są tam także obiekty metalowe, ale obrosnięte kamieniem.

- Tym lepiej - mówi archeolog - to dowodzi, że mamy do czynienia z bardzo dawnym stanowiskiem.

Wtedy do akcji wkroczyły pogłębiarki, młoty, windy (balony wypełnione powietrzem), sita. Każdy etap pracy był fotografowany dla

celów archiwalnych. Złogi kamienia ostrożnie rozbito, a ukryte w nich przedmioty zbadano, zmierzono i zważono. Wydobyte z dna, nabrzmiałe wodą kawałki drewna zabezpieczono - bez tego rozpadłyby się po wyschnięciu. Zanurzono je więc w kąpeli z polietylenu glikolu, w której pozostały przez sześć miesięcy, by ta chemiczna mieszanina wniknęła w drewno, usuwając z niego wodę, a następnie je osuszono - polietylen glikolu twardnieje, przywraca drewnu jego objętość i nie pozwala się rozpaść. Oto streszczenie pierwszego sprawozdania zredagowanego przez Petera Throckmorta:

„Analiza pozostałości kadłuba za pomocą izotopu węgla ^{14}C wskazuje, że statek został zbudowany około 2000 roku przed Chrystusem. Na ładunek składały się 34 sztabki prawie czystej miedzi, dwa kamienne młotki, jakich Fenicjanie używali do obróbki metalu, jedna ostrzałka z kamienia i liczne kamienie polerujące. Nie chodzi więc o przewóz towarów, ale prawdopodobnie o wędrownego kowala.

Napisy na sztabkach i narzędziach świadczą, że wyprodukowano je na Cyprze na początku drugiego tysiąclecia przed naszą erą, co potwierdza wiek drewna z kadłuba statku. Znaleźliśmy także kilka przedmiotów należących do kowala lub jego załogi: cylindryczną pieczęć syryjską, kamienne moździerz i glinianą lampę z tego samego regionu, a ponadto kilka zestawów odważników z hematytu (minerał, tlenek żelaza), dopuszczonych do użycia w Syrii, Egipcie, na Cyprze, w Azji Mniejszej i na Krecie”.

Dzięki rusztowaniu z rurek wszystkie te przedmioty, podobnie jak fragmenty kadłuba, zostały umieszczone ponownie tak, jak je znaleziono w głębi morza. Dzięki temu archeolodzy mogli ocenić długość statku kowala - około dziewięciu metrów.

Fenickie jednostki pływające bywały dużo większe. W liście napisanym w XIII wieku przed naszą erą do króla Ugaritu król Hetytów prosi go o statek z załogą do transportu w dwóch rzutach 2000 miar ziarna, czyli około 250 ton za każdym razem. W innym piśmie zamawia u tego samego władcy wyposażenie stu pięćdziesięciu statków. Czas i morze zwyciężyły wspaniałą fenicką flotę handlową. Nic z niej nie zostało oprócz wraku skromnego statku wędrownego kowala, który zatonął na pełnym morzu na wysokości przylądka Gelidonya cztery tysiące lat temu.

Przebyta droga świadczy, że jego sternik co najmniej dwa razy stracił

ład z oczu podczas podróży, a w tamtych czasach na statkach nie było kompasu. Tak jak prymitywni mieszkańcy Oceanii na swoich pirogach, żeglarze śródziemnomorscy w starożytności kierowali się w dzień według słońca, zaś w nocy według gwiazd, wykorzystując także swą doskonałą znajomość prądów morskich. Żegluga osiągnęła w starożytności wysoki poziom, który trudno nam sobie dzisiaj wyobrazić.

Wiatry na wschodzie Morza Śródziemnego są jednocześnie zmienne i regularne - można przewidzieć, jaki wiatr będzie wiał w danym miejscu rankiem, a jaki wieczorem czy w środku dnia. Podobnie rzecz się ma z prądami. Jeszcze dzisiaj *Instrukcje żeglarskie* dla Morza Egejskiego dają dokładne wskazówki, jak wykorzystać wiatr i prądy, a pływający po nim rybacy i kabotażnicy prawie nigdy nie patrzą na kompas, nawet gdy tracą ład z oczu.

Najwięcej statków pływa po Oceanie Atlantyckim, a przecież można po nim żeglować całymi tygodniami, nie spotykając nikogo, jeśli nie podąża się utartymi szlakami. Jednak w pobliżu Nowego Jorku czy przyładka Lizard tłok jest tak duży, że przy złej pogodzie w każdej chwili istnieje ryzyko zderzenia. Podobnie Morze Śródziemne w starożytności, po którym pływały małe i słabo widoczne statki, było na większej swojej części wodną pustynią, ale nie na szlakach morskich. Najbardziej zainteresowani tłokiem na tych trasach byli piraci.

Istnieli od samego początku handlu morskiego. Tukidydes nazywa Minosa, na poły legendarnego króla Krety (III tysiąclecie p.n.e.), „zwycięzcą piratów” i twierdzi, że stworzył on pierwszą flotę wojenną, aby ich pokonać. Fenicjanie zrobili to samo około 1000 roku przed Chrystusem w obronie przed pewnym plemieniem z Azji Mniejszej, które zajmowało się wyłącznie korsarstwem.

Wyryte na starożytnej ceramice rysunki wskazują, że statki handlowe i wojenne od początku bardzo się od siebie różniły: wypchane towaremi żaglowce były pękate, okręty wojenne - długie i wąskie, wyposażone w platformę na rufie, ostry dziób i licznych wiosłarzy u każdej burty. Miały także żagiel, ale do walki ruszały napędzane wiosłami. Takie są główne cechy galery, statku, który panował na Morzu Śródziemnym przez trzy tysiąclecia.

Kto ją wymyślił, trudno powiedzieć. Kiedy się pojawiła, Kreteń-czyzy i Fenicjanie nie byli już sami na tym morzu. Widać tam także tych, których historia nazywa Grekami - lud już wtedy bardzo różnorodny.

Musimy tutaj przyjąć pewien schemat - uciążliwy, abstrakcyjny, sumaryczny i dyskusyjny, ponieważ nigdy żaden schemat nie oddaje prawdy o ludzkiej egzystencji - ale dzięki niemu będziemy mogli nie zagubić się całkowicie wśród tej morskiej tłuszczy starożytności.

Z rodowitymi Grekami, których starożytni nazywali Pelazgami i o których nigdy niczego się nie dowiemy, wymieszały się ludy in-doeuropejskie przybyłe z północy. Ludy te, Achajowie, Jończycy i Eo-lowie, zaludniwszy półwysep Peloponez, odważyły się udać na wyspy. Od drugiego tysiąclecia przed naszą erą najbardziej śmiali spośród tych najeźdźców Achajowie przeniknęli na Kretę. Następnie pojawili się Dorowie, którzy wyparli z wielu terenów swoich poprzedników i zainstalowali się na nich jako władcy.

Zawsze będzie nam brakowało liczb. Nie wiemy, ilu Achajów, Jończyków, Eolów i Dorów przybyło z północy ani czy migracja odbywała się falami, czy też była to stała infiltracja. Talent poetów-historyków śródziemnomorskiej starożytności oraz ich geniusz mitologizowania dodał blasku i rozmachu zdarzeniom, które - oglądane we współczesnej skali historycznej - wydałyby się nam małomiasteczkowymi historiami.

Podczas inwazji Dorów część populacji zaakceptowała nowe porządki, poddała się im i została na miejscu, ale elita i najbardziej aktywni ludzie odeszli. Jedna z takich grup wyruszyła na Troję pod wodzą mykeńskiego króla Agamemnona. Zgodnie z naszą współczesną wiedzą Troja to miasto w Azji Mniejszej leżące w pobliżu Hellespontu, czyli cieśniny Dardanele, które uchodziło za bogate, ponieważ pobierało spore opłaty za możliwość przepłynięcia statków przez cieśninę. Król tego miasta nazywał się Priam.

Grecy Agamemnona długo oblegali mężnie broniącą się Troję. Zdarzyło się to między 1300 i 1180 rokiem przed naszą erą. Kilka stuleci później (w VII wieku p.n.e.) na placach miast i osad greckich wędrowni bardowie zbierali pieniądze za recytowanie napisanej przez niejakiego Homera historii zatytułowanej *Iliada*, która opowiada o epizodzie z czasów oblężenia Troi. O Homerze nie wiemy absolutnie nic. Przypuszczalnie urodził się około 850 roku przed Chrystusem, a jego imię może w sobie kryć różnych autorów, którzy zebrali, zinterpretowali i napisali na nowo dawne opowieści starożytnych kombatantów. Być może imię Achillesa stanowi odwołanie do Achajów, być może sławny koń trojański symbolizował atak konnicy greckiej na polu walki. Nie mamy

też najmniejszego pojęcia, jak długo trwało oblężenie (według Homera dziesięć lat) ani jaka była liczebność wojsk.

Dzisiejsi letnicy przybywający samolotem do Izmiru, czyli Smyrny, w Turcji muszą przejechać autokarem zaledwie dwadzieścia kilometrów, żeby znaleźć się w Klubie Śródziemnomorskim w miejscowości Foca. W VIII wieku przed naszą erą znajdowała się w tym miejscu Fokaja, miasto założone przez Jończyków, którzy także woleli oddalić się od Dorów. Miejsce było jałowe, ale usytuowane nad brzegiem naturalnego portu, a takie warunki zarówno dawniej, jak i obecnie sprzyjały rybołówstwu oraz dalekomorskim podróżom. W porcie, tak jak dzisiaj, weterani i inwalidzi grzali stare kości na słońcu, opowiadając sobie różne historie.

Pchany wiatrem Kolajos przepłynął obok Słupów Heraklesa i wylądował w kraju, w którym leżało miasto Tartessos.

Inaczej mówiąc, w rejonie rzeki Gwadalkiwir. Kolajos był kapitanem z Samos, którego starcy dobrze znali lub o którym wiele słyszeli. Wartość ładunku przywiezionego przez tego marynarza z podróży rosła w każdej kolejnej opowieści, aż w końcu stała się legendarna. Młodzi mieszkańcy Fokai słuchali nieraz tej historii - jedni wzruszali ramionami, inni okazywali zakłopotanie lub zainteresowanie. Pewnego dnia, około 600 roku przed Chrystusem, kilku spośród tych młodzieńców, wówczas już wytrawnych żeglarzy, zorganizowało wyprawę w poszukiwaniu Eldorado, do którego miał jakoby dotrzeć Kolajos.

Znajomość geografii, jak wszystkiego innego zresztą w tamtych czasach, była raczej mglista. Szukając Słupów Heraklesa, młodzi Fokej-czycy zapuścili się daleko na Adriatyk i opłynęli Włochy, zatrzymując się przy ujściu Tybru, a następnie na Korsyce. Wypłynęli ponownie i dotarli do brzegów dzisiejszej Prowansji, do małej osady liguryjskiej leżącej nad naturalnym portem, jeszcze bezpieczniejszym niż Fokaja. Mieszkańcy wioski dobrze przyjęli przybyszów. Kupcy, którzy przyплыли z północy, sprzedawali tam cynę i inne rzadkie produkty. Miejscowość nazywała się Massalia. Żeglarze zrezygnowali z dalszych poszukiwań Eldorado Ko-lajosa i zamieszkali w niej, nazywając w swoim języku zatoczkę, w której wylądowali, Lacydon. Dzisiaj to Stary Port w Marsylii.

Wspominałem już o Pyteaszu, urodzonym w Massalii w IV wieku przed naszą erą, potomku emigrantów z Fokai i podróżniku jakich mało. Jego dzieło *O oceanie*, w którym opowiada o swojej najdłuższej wy-

prawie, nie zachowało się do naszych czasów, ale starożytni geografowie i historycy napisali na jego temat tyle, że można dokładnie odtworzyć przebytą przez niego trasę: Marsylia, Barcelona, Kadyks, Lizbona, La Coruña, Ouessant, przylądek Lands End w Kornwalii, wyspa Wight i w końcu Thule, tajemnicze miejsce, niemal na pewno Islandia*. Potem Pyteasz miał ponoć popłynąć wzdłuż brzegów Europy Północnej aż do Bałtyku. Tymczasem jego rodacy założyli Nikaję (Nicea), Antipolis (Antibes), Agate (Agde), a na wybrzeżu hiszpańskim - Rosas i Ara-purias.

Wyczyny żeglarskie Fokajczyków, od wyjazdu z Jonii do znalezienia Thule, są bardziej imponujące niż *Odyseja* Homera, rozpowszechniona w tym samym czasie co *Iliada*. Jak wiadomo, opowiada ona o przygodach członka wyprawy achajskiej na Troję, Odysusza, od końca wojny aż do jego szczęśliwego powrotu na Itakę, jedną z wysp jońskich. *Odyseja*, podobnie jak *Iliada*, stanowi zbiór legend, mitów i fragmentów relacji naocznych świadków.

Lawrence z Arabii, przetłumaczywszy to dzieło, napisał, że to „najstarsza książka, którą warto przeczytać ze względu na opowiedzianą w niej historię” oraz „najstarsza powieść europejska”. Święta prawda z punktu widzenia psychologii. Odysusz zachowuje się niejednoznacznie, jest bardzo ludzki i ujmujący, a jednocześnie stanowi ucieleśnienie mitu (człowiek żądny poznania nieznanego, którym los pomiata i który odczuwa szczęście po powrocie do domu). *Odyseja* z punktu widzenia podróży morskich jest ciekawa - i to bardzo - tylko dlatego, że zawiera bezpośrednio zapożyczone lub przekształcone w legendy rozdziały tego, co w starożytności odpowiadało naszym *Instrukcjom żeglarskim*.

Ale Odysusz nie uosabia tradycji morskiej porównywalnej do tej, z jaką kojarzyli się Kreteńczycy, Fenicjanie czy Egejczycy. Należał do Dorów i pochodził w prostej linii od tych Aryjczyków przybyłych z Azji Środkowej, którzy jadal mięso i dla których morze było żywiołem nieznanym, niebezpiecznym i wrogim. Podczas gdy ich bezpośredni poprzednicy na półwyspie greckim żyli w zasadzie tylko z morza, Dorowie długo odwracali się do niego plecami. Wielcy władcy współcześni Homerowi polowali i uprawy ziemi nie uważali za zajęcie poniżające, ale rybołówstwem gardzili. Popatrzcie na Odysusza - to jego uparta

* Patrz przypis na str. 44.

odmowa czerpania pożywienia z morza zaprowadziła go na wyspy, gdzie czekały go niemiłe przygody.

Wszystkie opisane przez Homera potrawy są oparte na produktach ziemi. Rybę herosi uważali za pożywienie wstrętne, ostatnią deskę ratunku rozbitków. To uprzedzenie zniknie. Autorzy bliżsi nam w czasie (Elian, Nemesianus, a zwłaszcza Oppian z Apamei, III-II wiek p.n.e.) podają dokładne informacje na temat rybołówstwa i spożycia ryb w ich epoce. Właśnie wtedy skończył się długi okres (od XII do VII wieku p.n.e.) lądowej, czy raczej mało morskiej, historii Grecji kontynentalnej. Dorowie, dzięki kontaktom z podbitymi ludami, ucywilizowali się w końcu - odnaleźli morskie drogi swoich poprzedników i podjęli ekspansję.

Tak jak Kreteńczycy i Fenicjanie, Grecy mieli marynarkę handlową i wojenną. Ich statki towarowe znamy z licznych przedstawień i kilku wraków wydobytych z głębin. Wśród nich znajduje się statek z Kireonii.

W 1967 roku archeologowi Michaelowi L. Katzewowi, znowu Amerykaninowi, pewien poławiacz gąbek dostarczył pierwszej informacji:

- Widziałem niewielki stosik amfor na głębokości około trzydziestu metrów blisko milę na północ stąd.

Kirenia to małe miasteczko na północnym brzegu Cypru. Katzew przyjechał tam ze swoją ekipą specjalistów, którzy zaczęli roboty od wbicia metalowych tyczek wokół amfor spoczywających na piaszczystym dnie. Piasek pokrywał cały wrak statku, ale jego kontur był zarysowany. Następnie nurkowie wytyczyli siatkę za pomocą plastikowych rurek i zabrano się do pracy. Włączono około tuzina aspiratorów o regulowanej sile ssania. Nurek rękoma wykopywał piasek i rzucał nieinteresujące fragmenty w stronę maszyny. Z wolna pojawił się kadłub statku, a przynajmniej jego dolna część. Ryby obojętnie pływały nad nim tam i z powrotem.

Ustalono, że ładunek składał się z 404 amfor różnego pochodzenia (na co wskazywały ich kształty), 29 kamieni młyńskich i wielkiej ilości migdałów. Na statku znaleziono także zastawę marynarzy - czarne talerze i miski, cztery drewniane łyżki oraz czarki i dzbanuszki na oliwę. Poza tym nurkowie wydobyli na powierzchnię liczne ciężarki z ołowiu.

- To są ciężarki do sieci - wyjaśnił Katzew. - Załoga łowiła pożywnie.

Oczywiście sieci już nie było. Ani worków, w których przecho-

wywano migdały. Statek musiał mieć około 17-18 metrów długości. Sosnowy kadłub pokryto ołowianą blachą, zamocowaną za pomocą miedzianych gwoździ. Po wydobyciu wraku z wody zanurzono go, podobnie jak inne znalezione przedmioty i migdały, w polietylenie glikolu. Badanie za pomocą izotopu węgla ^{14}C pozwoliło określić czas powstania statku - zbudowano go między 435 a 345 rokiem przed naszą erą. Katzev miał duszę detektywa:

- Musimy się dowiedzieć, dlaczego ten statek zatonął. Na kadłubie nie ma żadnych śladów pożaru ani ataku piratów czy zderzenia z podwodną skałą. Zresztą wzdłuż całego północnego wybrzeża Cypru nie ma żadnych niebezpieczeństw.

Jeden z rybaków z Kirenii napomknął o wiatrach:

- Tutaj nic nas nie chroni przed podmuchami od strony gór Taurus, łączących tam na wprost, w Turcji. Pod koniec lata i na początku jesieni zdarzają się bardzo gwałtowne sztormy. Zatonało już wiele barek rybackich.

Jeden z archeologów zauważył, że odnaleziono ołowiane pierścienie wchodzące w skład wyposażenia statku. Wszystkie leżały na rufie.

- Żagiel z pewnością został ściągnięty i zwinięty. Nie ma też śladu masztu. Musiano go opuścić przed zatonieniem.

Katzev zastanawiał się na głos:

- Znaleźliśmy zaledwie kilka monet z brązu, natomiast ani jednej złotej czy srebrnej. To dziwne na statku, którego kapitan zajmował się handlem. Musiał też przecież płacić swojej załodze. Na pokładzie zostały naczynia, ale ani jednej rzeczy osobistej. Myślę, że marynarze opuścili statek w czasie sztormu, zabierając cenny dobytek. Ci ludzie dobili do brzegu lub przynajmniej próbowali to zrobić.

- Ale jak?

- Wpław, być może pomagając sobie kawałkami omasztowania.

Czemu nie? Archeolodzy-detektywi przyglądali się w zamyśleniu brązowym monetom wydobyтым z głębin, na których wybito podobny Antygonowi I Jednookiemu i Demetriuszowi I Poliorketesowi, dwóch następców Aleksandra Wielkiego.

Z morza nie wydobyto żadnego wraku greckiego okrętu wojennego, ale znamy ich niezliczone wizerunki na ceramicznych naczyniach. Jedne miały maszt i żagle, inne nie, ale na wszystkich można zobaczyć wielu wiosłarzy oraz ostrogę na dziobie.

Galery były wyposażone w jeden, dwa lub kilka rzędów wiosel. Około VI wieku Grecy mieli *dieres*, diery, z wiosłarzami umieszczonymi na dwóch poziomach. Sadzano ich w ukośną szachownicę, tak że żaden z nich nie znajdował się bezpośrednio nad drugim - żeby wiosła nie zahaczały o siebie. W V i IV wieku pojawiły się *trieres*, triery, z trzema rzędami wiosłarzy, przy czym według tekstów ateńskich potrafiło być ich aż stu siedemdziesięciu. Pospieszmy ujawnić, że Rzymianie mieli stworzyć galery o czterech, potem pięciu, a być może nawet większej liczbie rzędów wiosel. Skrybów musiało ogarnąć swego rodzaju liryczne szaleństwo.

W ciągu niemal całego stulecia napisano blisko pięćdziesiąt wysoce specjalistycznych dzieł zawierających próby wyjaśnienia, w jaki sposób można było używać wiosel w czterech, pięciu, sześciu czy siedmiu rzędach nałożonych na siebie. Żadne z tych wyjaśnień nie jest zrozumiałe ani przekonujące, a ponieważ nie istnieje starożytne przedstawienie choćby jednej *triere* w całości, nadal nic nie rozumiemy albo wątpimy w wiarygodność opisu. Zapamiętajmy, że pierwsza klasyczna galera grecka liczyła 50 wiosłarzy umieszczonych na tym samym poziomie, a potem na Morzu Egejskim panowała okryta chwałą *triere* licząca 40 metrów długości i napędzana siłą 170 wiosłarzy, których rozmieszczono na trzech poziomach. Pod koniec września 480 roku przed naszą erą ateńska flota składająca się z takich właśnie okrętów pokonała statki Kserksesa u brzegów Salaminy.

Odpocznijmy chwilę. Widzieliśmy, jak w zaraniu cywilizacji historycznych pojawiły się na Morzu Śródziemnych pierwsze łodzie kreteńskie, a następnie fenickie. Widzieliśmy, jak rosła ich liczba i wyporność, jak jedne przystosowywano do handlu, inne zaś do wojny, jak następnie dołączyła do nich flota tych wszystkich ludów, które stworzyły naród grecki. I w obliczu tej żeglarskiej różnorodności nagle zdaliśmy sobie sprawę, że nie natrafiliśmy na flotę wielkiej cywilizowanej nacji, która na swoich pomnikach uwieczniła bardzo wiele statków, a mianowicie Egiptu. Skąd ta nieobecność?

„Skieruj swe statki na drogi, które prowadzą do Somalii. Kadzielnice twoich kapłanów są puste. Twoje modły nie mają już zapachu i bogowie odwrócą się od ciebie. Dlaczego nie oferujesz mi już tych samych woni, co twoi przodkowie? Idź do kraju, gdzie słońce wschodzi na rozkaz wielkiej

czarodziejki z Puntu. Tam załadujesz statki do pełna kadzidłowcami i wszelkimi innymi pachnidłami". Tak bóg słońca, Amon, odezwał się pewnego ranka w 1471 roku przed naszą erą do królowej Hatszepsut, która modliła się w wielkiej świątyni w Karnaku. Przynajmniej takie słowa przytoczyła.

Królowa wcześniej owdowiała - była regentką w czasie, gdy jej syn dorastał do pełnoletności, czyli do własnej śmierci. Panowała twardą ręką, dbając z taką samą zrećnością o dobrobyt Egiptu, jak i o własną sławę. Płaskorzeźby i napisy w wielkiej świątyni, którą zleciła zbudować w Dajr al-Bahari w pobliżu Teb, sławią wszystkie wielkie chwile jej panowania. Wyprawa do krainy Punt na uprzejmy rozkaz Amona jest przedstawiona tak uroczyście, że wielu zafascynowanych historyków wyrażało się o niej jako o jednym z największych wyczynów wszech czasów. Odrobina zimnej krwi pozwoli ocenić, jak było rzeczywiście.

Jak już mówiłem, Punt to Erytrea na zachodnim wybrzeżu Morza Czerwonego. Wystarczy rzucić okiem na mapę, by się zorientować, że do morza znad Nilu można dotrzeć tylko przez pustynię. Pięć statków na trzydzieści wiosel każdy należących do królowej Hatszepsut popłynęło kanałem wykopanym w 2000 roku przed Chrystusem przez faraona Se-nusereta I z miejsca, w którym dziś znajduje się Kair. Ten szlak wodny, długi na 150 kilometrów, szeroki na 25-30 metrów, głęboki na 3-4 metry, wpadał od północy do Wielkiego Jeziora Gorzkiego i dalej biegł na południe wzdłuż dzisiejszego Kanału Sueskiego.

Statki z wyprawy Hatszepsut są wyraźnie widoczne na płaskorzeźbach w Dajr al-Bahari. Przypominają te, które pływały po Nilu. Zważywszy na to, że kanał nie był głęboki, cechowało je niewielkie zanurzenie. Wydaje się pewne, że po dotarciu do Morza Czerwonego trzymały się blisko brzegu i co wieczór osiadały na plaży.

Według inskrypcji z Dajr al-Bahari wyprawa udająca się do stolicy Puntu wiozła ze sobą dary: „chleb, ciastka na miodzie, wino, mięso, suszone owoce i wiele innych artykułów spożywczych pochodzących z Egiptu, zgodnie z zaleceniem dworu". Na płaskorzeźbach widnieją też rzędy tragarzy, uginających się pod ciężarem przywiezionych kłów słonia, krzewów mirry oraz pakunków, których zawartość opisuje towarzyszący komentarz. Stanowił ją złoty lub zielony puder, skóry panter, drewno cynamonowe, barwiczki do oczu i przede wszystkim cenne kadzidło. Propaganda wymagała tego rodzaju bogatej wymiany. W skład

daniny wchodzili także „tubylcy ze swoimi dziećmi”. Nic nie wiadomo, by uczestniczyli w tej wyprawie całkiem dobrowolnie.

Nie znamy szczegółów drogi powrotnej, ale wiadomo że u ujścia kanału Senusereta czekały osły, co daje podstawy do przypuszczeń, iż bardzo obciążone statki mogły mieć trudności z pokonaniem płytkiego traktu wodnego. Tekst z Dajr al-Bahari podkreśla, że w Puncie nie było Egipcjan od bardzo dawna, a przed wyczynem floty Hatszepsut cenne produkty trafiały do Egiptu dzięki arabskim karawanom. Czyżby kanał Senusereta był tak rzadko używany? A może regentka chciała mieć tę satysfakcję, że dokonała tego pierwsza? Trudno powiedzieć, w każdym razie warto poznać zakończenie tej historii.

Rozradowany tłum powitał żeglarzy w Karnaku, a królowa osobiście złożyła im gratulacje, po czym „własnymi rękoma przygotowała pachnące kadzidło i nasmarowała nim całe ciało, roztaczając wokół boski zapach róż. Woń dotarła aż do Puntu, jej skóra nabrała złotej barwy, a twarz rozbłysła niczym słońce w wielkiej, odświetnej sali i w ten sposób mogła rozświetlić całą ziemię”. Koniec cytatu. Ten ton pozwala zrozumieć, z jaką ostrożnością należy podchodzić do opowieści starożytnych, podobnie jak do reportaży narysowanych, namalowanych czy wyrzeźbionych na zamówienie. Wiadomo że faraonowie nie przepadali za samokrytyką i w zależności od potrzeb niezaprzeczalnie zmieniali porażki w zwycięstwa. Ich dzisiejsi naśladowcy zostali zmuszeni do większej subtelności wyrazu, co nie ułatwia zadania historykom.

Wyprawa do Puntu, półmorska, na dodatek wcale nie po Morzu Śródziemnym, to jedyny poświadczony dokumentami przykład żeglugi Egiptu po akwenach innych niż rzeki. Egipskie obrazy i płaskorzeźby pokazują statki na morzu - to fakt, ale widoczni na nich marynarze nie są Egipcjanami. Na przykład na sarkofagu tebańskim z czasów XIII dynastii (ok. 1650 rok p.n.e.) przedstawiono kilka statków pełnomorskich, które można rozpoznać po kształcie, omasztowaniu i olinowaniu. Traagarze znoszą z nich towary. Przepaski na ich biodrach oraz twarze nie mylą - to Egipcjanie. Na pokładzie widać jednak inne osoby, wykonujące stanowcze gesty - statek wyraźnie należy do nich. Nie trzeba się długo przyglądać ich ubiorowi czy semickim rysom - to Fenicjanie.

Statki na egipskiej ceramice z końca IV tysiąclecia przed naszą erą mają bardzo niski kadłub w kształcie sierpa z dwoma kabinami. Kilka pagajów znajduje się z przodu, dwa z tyłu. Z powodu nadmiernej sty-

lizacji rysunków archeolodzy sądzili na początku, że mają do czynienia z przedstawieniami palisad lub klatek dla strusiów! Kształt staje się bardziej wyraźny w późniejszych dokumentach (Stare Państwo, 2780-2280 rok p.n.e.), które pokazują, że jednostki pływające w tamtych czasach budowano z trzciny i papirusu - materiałów, które później zastąpiono drewnem.

W miarę upływu czasu przedstawienia i dokumenty stają się coraz liczniejsze. Wszystkie opisują podróże po Nilu. Wiele z nich podaje szczegóły dotyczące załogi, liczby dziennych racji pożywienia itp. Przypominam sobie, że w muzeum w Kairze widziałem modele statków nilowych pochodzące z grobowca Meketa-Re, egipskiego notabla zmarłego w Tebach w 2000 roku przed Chrystusem. Wiele pomalowano na żółto, a zachowały się nad podziw dobrze. Dwa są wyposażone w żagiel. Według rozmiarów postaci, które widać na pokładzie, większość tych statków musiała mierzyć od 12 do 15 metrów. Towarzyszą im mniejsze łodzie, na których umieszczono kuchnie z amforami i tuszami mięsa. Cztery tysiące lat nie odebrały świeżości tym zabawkom, mającym towarzyszyć zmarłemu w drodze na tamten świat.

Łatwo pojąć, dlaczego starożytni Egipcjanie nie czuli pociągu do podróży morskich. Nil dawał im wszystko, czego potrzebowali, także ryby, które według ich własnych słów cieszyły się większym powodzeniem niż ryby morskie. Ponieważ nie łowili na morzu, nic ich tam nie ciągnęło. Po zarzuceniu konstrukcji z papirusu Egipcjanom brakowało drewna na budowę floty. Szybko jednak znaleźli dostawców tego budulca - Fenicjan, którzy gotowi byli dostarczać także gotowe statki dalekomorskie wraz z załogą, by umożliwić Egipcjom prowadzenie handlu morskiego. Fenicjanie postawili nawet własne magazyny w delcie Nilu, a następnie zbudowali porty.

Wyprawy żeglarskie Thora Heyerdahla na „Ra” i „Ra II” nie wystarczą, by dowieść, że na początku swojej cywilizacji Egipcjanie odbywali podróże dalekomorskie po Morzu Śródziemnym czy którymkolwiek innym. Po pierwsze dlatego, że skrybowie, malarze i rzeźbiarze starożytnego Egiptu, skłonni (lub zmuszeni) do głoszenia osiągnięć i zwycięstw narodowych, nie pokazali ani jednego statku z papirusu pływającego po innych wodach niż fale Nilu. Z drugiej strony, dlaczego naród będący kolebką wielkich żeglarzy, którzy przepłynęli ponoć Atlantyk, miałby potem zarzucić wszelką żeglugę morską? Uważamy raczej,

że Egipcjanie nie mieli własnych prawdziwych marynarzy, ponieważ znaleźli doskonałych najemników. Zobaczymy nieco dalej inną ambitną i niezwykle uzdolnioną kobietę-faraona, Kleopatę, która zapagnęła mieć flotę wojenną i która ją stworzyła przy pomocy pewnego Rzymianina. Ale nawet wtedy wśród załóg było niewiele Egipcjan.

W czasach cesarstwa Rzym liczy półtora miliona mieszkańców. Port w Ostii otwiera się na rozległy plac naprzeciwko cesarskiej aprowizacji - długiego budynku, w którym mieszczą się biura korporacji portowych odpowiedzialnych za handel i import. Po placu kręcą się uszczelniacze i powroźnicy, handlarze drewnem i kuśnierze, miernicy zboża i wagowi, a wreszcie armatorzy, których statki kursują między Ostia a krajami zamorskimi, wśród nich armatorzy egipscy z Aleksandrii, galijscy z Nar-bonne i Arles, sardyńscy z Cagliari oraz afrykańscy z Bizerty, Kartaginy, Sidi Daud i wielu innych. Obecne jest tu całe Morze Śródziemne, czyli cały ówczesny świat, reprezentowany przez ludzi o skórze we wszystkich odcieniach - od bieli do ciemnego brązu - którzy w swoich biurach o podłogach pokrytych alegorycznymi mozaikami od rana do wieczora liczą, piszą, sortują, wchodzą i wychodzą, wydają rozkazy. I od razu jedna uwaga: ilu wśród nich jest Rzymian? Nie śmiemy twierdzić, że żadnego, ale z pewnością bardzo niewielu.

Do wybrzeży trzech portów Rzymu - Ostii, Portus Romanus i Em-porium - przybijają statki i galery z ładunkiem greckiego wina, afrykańskiego i egipskiego zboża, hiszpańskiej oliwy, galijskiej wełny, drewna i wędlin, dalmatyńskiego i dackiego złota, mauretańskiej kości słoniowej, greckiego i numidyjskiego marmuru, arabskich porfirów, bałtyckiego bursztynu, fenickich i syryjskich szkieł oraz wszystkiego tego, co w Azji najcenniejsze - jedwabiu, klejnotów i przypraw.

Także ryb. Ich popularność wśród Rzymian z cesarstwa ma w sobie coś z szaleństwa bez precedensu w historii. Bogacze albo po prostu ludzie zamożni znali prawie wszystkie ryby jadalne. Najbogatsi życzyli sobie spożywać murenę, kurka czerwonego, wargacza kniazika. Ponieważ włoscy rybacy nie oddalali się od brzegów, liczba ryb w tutejszych wodach zaczęła szybko spadać. Jednak naród, który się rozwija, potrafi zaradzić wszystkiemu. Rzymianie zbudowali największe stawy rybne, jakie kiedykolwiek będą istniały. Niektóre zostały ulokowane po prostu nad brzegiem morza, w zatoczkach naturalnie zamkniętych groblą, inne

w basenach z cementu lub mozaiki głębokich na 2-3 metry, przez które przepływała bieżąca woda, a dno okrywał muł, piasek, skały lub wodorosty, w zależności od gatunku, który miał być w danym zbiorniku hodowany.

Ryby karmiono chlebem, figami, serem i resztkami ryb. To nieprawda, że murenom kiedykolwiek dawano ludzkie mięso. Wszyscy w Rzymie wiedzą o wypadku, który potem przekształcił się w straszną legendę. Azyniusz Pollio podczas obiadu, na którym gościł cesarza Augusta, kazał wrzucić do basenu z groźnymi rybami niezgrabnego niewolnika, który stłukł kielich. August rozgniewał się i uwolnił nieszczęśnika, a Rzymianie do dzisiaj pokazują cudzoziemcom miejsce po willi Polliona, zburzonej na rozkaz cesarza.

Sławny smakosz Lukullus, a jednocześnie wódz, który pokonał pon-tyjskiego króla Mitrydatesa, kazał wykopać tunel podmorski, który dostarczał wodę do jego stawów rybnych koło Neapolu. Ryby w stawach publicznych czy prywatnych były produktem hodowli (z własnego narybku) albo okazami złowionymi w różnych częściach Morza Śródziemnego i przetransportowanymi w statkach-zbiornikach, zbudowanych z drewna obitego ołowiem. Ryby i małże z Galii podróżowały w podobnych zbiornikach wypełnionych wodą morską, ale umieszczonych na wozach. Na piątym piętrze rzymskich hal centralnych, wspaniałej monumentalnej budowli, zainstalowano ogromne stawy rybne - jedne połączone za pomocą rur z akweduktami, które dostarczały miastu wody pitnej, drugie wypełnione wodą morską przywożoną z Ostii. Do dzisiaj nie powstała równie duża hala rybna, nawet w Paryżu, Rzymie czy Nowym Jorku.

Ta aktywność morska i obsesja na punkcie ryb zdumiewają, kiedy przypomnimy sobie początki Rzymu. Ale zostawmy legendy na boku. Remus i Romulus, Sabinki, Horacjusze i Kuriacjusze to mity należące do wspólnego dziedzictwa indoeuropejskiego. Mieszkańcy Lacjum byli pasterzami mieszkającymi we wsiach bądź na polanach, a Rzym był jedną z takich wsi. Latynowie zaczęli uprawiać ziemię i wykorzystywać zasoby morza, a wśród nich tę najłatwiejszą do osiągnięcia dla wieśniaków - sól. Nauczyli się ją zbierać po obu stronach Tybru. Sprzedawali sól rolnikom w głębi kraju, którzy potrzebowali jej dla swoich stad. W ten sposób wieś zaczęła się rozrastać.

W III wieku przed naszą erą panowanie rzymskie objęło cały półwysep, aż po Nizinę Padańską, należącą wtedy do Gallów, oraz wybrzeże

Zatoki Genueńskiej, będące w rękach Ligurów. Nadal jednak było to państwo rolnicze. Wpływowymi ludźmi w Rzymie byli głównie posiadacze ziemscy, a życie miało wiejski charakter, nawet w miastach.

I oto następuje zmiana. Począwszy od 264 roku przed Chrystusem potomkowie latynoskich rolników, którzy dotarli aż na Sycylię, muszą bronić interesów Rzymu przed groźnymi Kartagińczykami i będą to czynić przez cały wiek, który zajęły wojny zwane punickimi. Czy sami wsiądą na statki i będą toczyć bitwy morskie? Nie. Ich flota zawsze będzie w mniejszym czy większym stopniu wyczarterowana, zbrojna najemnikami.

„Rzym nigdy nie miał charakteru morskiego - napisał La Varende. - Rzymianie nadali swojej marynarce zalety, dzięki którym odnosili sukcesy: metodę i wytrwałość. Musieli mieć flotę, by wspierała ich politykę podbojów kolonialnych. Pod presją okoliczności Rzymowi udało się podporządkować sobie morze tak jak kontynent". Szczera prawda. Po zwycięstwie nad Kartaginą Rzym nie miał już wielkich rywali na morzu. Panował na wodach śródziemnomorskich od zachodu do wschodu aż do chwili rozpadu cesarstwa na dwa państwa, który nastąpił cztery wieki później. To wielki paradoks historii, że rzymskie wyrażenie *Mare no-strum* stworzył naród, który nie miał tradycji morskiej i w którego marynarce służyli wyłącznie cudzoziemcy.

Grecy, Gallowie, Iberowie, Numidowie, Maltańczycy oraz przedstawiciele innych nacji, którzy zaciągali się do rzymskiej marynarki, „dostawali” dwadzieścia-dwadzieścia pięć lat. Robili to chętnie, ponieważ świetnie im płacono, a po zakończeniu służby zostawali obywatelami rzymskimi z wszystkimi należnymi im przywilejami.

Rzymska marynarka wojenna, stworzona na potrzeby wojny z Kartaginą (251 rok p.n.e.), istniała stosunkowo krótko. Poza wojnami punickimi użyto jej jeszcze tylko podczas bitwy u przylądka Akcjum, w której flota Oktawiana odniosła zwycięstwo nad okrętami Antoniusza i Kleopatry. Przyjrzyjmy się tej bitwie oraz walce z piratami.

Słowo „pirat”, po łacinie *pirata*, pochodzące od greckiego *peirates*, ma za swój rdzeń wyraz *peiran*, które oznacza „próbować”, ale bardziej w znaczeniu „próbować szczęścia na morzu”. Ta etymologia pozwala zrozumieć, dlaczego na początku różnica między żeglarzem a piratem była taka mglista.

Amatorzy czy zawodowcy, wszyscy piraci czaili się na szlakach morskich. Jeśli namierzona ofiara wydawała się im słaba, atakowali za dnia, za pomocą abordażu - w tamtych czasach nie było innego sposobu. Jeśli natomiast statek miał zbyt liczną załogę, na dodatek uzbrojoną, podążali za nim, czekając z atakiem, aż zacumuje przy brzegu na noc. Piraci przyczynili się do rozwoju budownictwa okrętowego, ponieważ potrzebowali coraz szybszych jednostek pływających. Atakując osady i miasta na lądzie, stworzyli także początki technik desantowych.

Pierwsze skuteczne próby okiełznania piractwa ma na swoim koncie, jak już mówiłem, na poły legendarny król Krety, Minos, który wymyślił w tym celu - takie pojęcie nie istniało wcześniej - narodową marynarkę wojenną. Dzięki niemu i kilku jego następcom handel śródziemnomorski przez pewien czas był względnie bezpieczny. Kiedy jednak Achajowie pokonali Minosa, morze ponownie stało się prawdziwą mordownią i zdarzały się na nim rzeczy wprost niewiarygodne.

W VI wieku przed Chrystusem najpotężniejszy z piratów na Morzu Egejskim włada ponad stu statkami różnej wielkości. Przeprowadza wobec Greków i Fenicjan pierwszą zorganizowaną morską akcję wyłudzania haraczu - tyle a tyle miesięcznie, jeśli nie chcecie widzieć, jak napadamy na wasze statki, przejmujemy ich ładunek i zabijamy waszych marynarzy, jeśli będą stawiać opór. Korzyści z tego procederu są tak ogromne, że Polikrates, bo o nim mowa, każe na swojej wyspie Samos wybudować dla siebie pałac, który uchodzi wówczas za jeden z cudów świata. Chcąc go ozdobić i udekorować miasto posągami, ten pirat-tyran wyprzedza papieży, królów oraz książąt renesansu - sprowadza najśłynniejszych artystów oraz uczonych z różnych krajów i obsypuje ich złotem. A w razie potrzeby porywa.

- Chcę mieć Demokedesa tylko dla siebie, to najlepszy lekarz wszelich czasów.

Kapitan-pirat porywa medyka z Aten i wiezie go na Samos, gdzie, wspaniale traktowany, będzie wiodł luksusowe życie. Sławny poeta Ana-kreon z Teos osiadł z własnej woli na dworze Polikratesa.

Nawet jednak to co najlepsze ma swój kres. Pewnego dnia w 522 roku przed naszą erą, gdy potęga morska rozbójnika była chyba w gorszej formie, wyspę Samos zaatakowała flota perska. Tyran-pirat skutecznie odpierał ataki, ale zgubił go nieprzyjacielski fortel. Orojtes, gubernator postawiony przez perskiego satrapę Cyrusa na czele Lidii, zaproponował

Polikratesowi pakt o nieagresji. Pirat, osłabiony życiem satrapy, dbający wyłącznie o swój interes, zgodził się popłynąć na kontynent, by podpisać traktat. Natychmiast schwytano go i poddano surowej karze - zawisł na krzyżu.

Aktywność piratów na Morzu Śródziemnym nie zmalała wszakże po śmierci Polikratesa.

Niecałe cztery wieki później, w 78 roku przed Chrystusem, statek towarowo-pasażerski odbił od brzegu w Atenach, udając się na Rodos. Płynął wzdłuż wybrzeży wysepki Farmakonisi w pobliżu dzisiejszej Turcji. Wiatr był słaby, żagle zwisały luźno, a jedyny dźwięk, jaki dał się słyszeć na pokładzie, to zgrzyt czterech ciężkich wiosel o poszycie okrętu. Nagle sternik, manewrujący dwoma wiosłami umieszczonymi z tyłu po każdej stronie, zawołał kapitana i pokazał mu na morzu szybko powiększający się ciemny punkt. Kapitan popatrzył przez chwilę, a potem, wzruszając ramionami, powiedział po prostu: „Są dwa”. W istocie, punkt rozdzielił się. W tamtych czasach gniazda piratów znajdowały się wzdłuż wybrzeża Karii, na wyspach Kos, Nisyros i innych, do wyboru do koloru.

Wiatr zamarł całkowicie. Na statkach pirackich nie było widać ani maszty, ani żagli. Napędzane wiosłami powiększały się w oczach. Pasażerowie statku towarowo-pasażerskiego mieli wrażenie, że wprost fruną nad wodą - na każdym z nich co najmniej dziesięć par wiosel podnosiło się i opadało z mechaniczną regularnością.

Kapitan powiedział kilka słów. Marynarze opuścili nieruchomy żagiel, a czterej wiosłarze ułożyli wiosła wzdłuż pokładu. Próba ucieczki była po prostu śmieszna.

Chwilę później tuzin śniadych bandytów, z zakrzywionymi puginałami za pasami, buszował po pokładzie. Każdy pasażer bez słowa podawał sumę, którą piraci pokazywali na palcach. Przywódca kazał kapitanowi trzymać się blisko - w razie potrzeby służył za tłumacza. Można by rzec, pobieranie cła lub myta. Czyżby kapitan miał dostać swoją dolę za całą operację? Nie. Wiedział, że wszelki opór oznaczałby czyjąś śmierć i pragnął, by wszystko odbyło się w spokoju.

Jeden z pasażerów, zajmujący najlepsze miejsce na rufie - młody, zadbany, trochę za elegancki na podróż morską - ostentacyjnie, a nawet z pewną zarozumiałością, okazywał brak zainteresowania tym, co się wokół niego dzieje. Otaczali go służący, którzy odnosili się do niego z szacunkiem. Czytał. Idąc w jego stronę, przywódca piratów krzyknął

kilka chrapliwych słów. Młody człowiek, nieporuszony, nie przerwał lektury. Ponieważ piraci zaczęli wyciągać pugiwały zza pasa, jeden z towarzyszy młodzieńca zwrócił się do kapitana.

- Mój pan nazywa się Gajusz Juliusz Cezar, a ja jestem jego lekarzem.

Kiedy kapitan skończył tłumaczyć, pirat zmienił się nieco na twarzy. Oczywiście nie znał imienia Cezara, ale tyle widocznego szacunku dało mu do myślenia.

- Zażądam okupu za niego i jego towarzyszy - powiedział kapitanowi. - Ile są warci?

Kapitan wzruszył ramionami. Współpraca owszem, ale wszystko ma swoje granice. Pirat zwrócił się do swoich kumpli.

- Ile?

- Co najmniej dziesięć talentów - odparł jeden z nich.

- Nie - powiedział przywódca. - Ten facet sobie z nas kpi. Tym gorzej dla niego. Chcę dwadzieścia talentów.

Kapitan posłusznie przetłumaczył. Młody człowiek raczył wreszcie oderwać się od lektury.

- Powiedz temu człowiekowi, że gdyby znał się na swoim fachu, wiedziałby, że jestem wart co najmniej pięćdziesiąt talentów.

Nie traćmy czasu na konwertowanie tej sumy na dzisiejsze pieniądze. Nie wiemy nawet, czy chodziło o talenty srebrne czy złote. W każdym razie okup, wyznaczony próżnością Cezara, był ogromny. Przywódca piratów szybko opanował zdumienie.

- Zgoda. Masz tę sumę na pokładzie? Nie? Proszę więc za mną.

Cezar musiał przesiąść się wraz ze służbą na barki pirackie i popłynąć na brzeg. Spędził trzydzieści osiem dni wśród bandytów, w nędznej wsi, czekając, aż dwóch negocjatorów uzbiera pieniądze na okup - potrzeba było aż tyle czasu. Podobno pisał wiersze i próbował różnych sportów, mierząc się z piratami w biegach i rzucie ciężarami. Mówił im, że wróci później ich ukarać i każe ich ukrzyżować, co wzbudzało salwy śmiechu. Mimo tych gróźb, wszystko odbyło się zgodnie z zasadami. Piraci poinformowani, że okup znajduje się do ich dyspozycji u prawnika w Mi-lecie, odesłali tam Cezara i pozostałych więźniów, otrzymując w zamian pieniądze.

Takiego oczywistego rozboju dumne i silne państwo, jakim był Rzym, nie mogło długo tolerować. W 67 roku przed naszą erą senat

mianował Pompejusza Wielkiego tymczasowym dyktatorem, którego misja miała polegać na likwidacji niebezpiecznego zjawiska. Liczący trzydzieści dziewięć lat potomek świeżej arystokracji wyróżnił się już jako generał, był gubernatorem w Hiszpanii i zdobył ogromną popularność, pokonując w Italii ostatnią bandę niewolników, zwolenników Spartakusa.

Swoje morskie zadanie wypełnił wzorowo. Dostał 15 000 wojska oraz 500 statków, skonfiskowanych we wszystkich portach rzymskich i zagranicznych. Powierzchnię Morza Śródziemnego podzielił na trzynaście sektorów (co pozwala przypuszczać, że miał lepsze mapy niż te, które reprodukuje się wszędzie jako pochodzące z tamtych czasów). Powierzył każdy z nich jednemu ze swoich zastępców, sam natomiast stanął na czele floty z Rodos. Interweniował wszędzie tam, gdzie zapowiadał się znaczący atak. Rezultaty tej strategii okazały się spektakularne: w ciągu trzech miesięcy schwytano 400 pirackich statków, a 1300 zniszczono, ponad 10 000 rozbójników utopiło się, a 20 000 uwięziono, zrównano z ziemią lub spalono setki wsi-kryjówek. Piraci, którzy się poddali, mogli zaciągnąć się do marynarki rzymskiej lub sprzymierzonej - pozostałych wycięto w pień.

Pochodzące z różnych źródeł okręty, które uczestniczyły w tej operacji, nie były do siebie podobne, ale miały cechy wspólne dla galery, które omówiliśmy wyżej: wydłużony kształt, ostroga na dziobie, żagle pomocnicze, liczni wioślarze rozmieszczeni na co najmniej dwóch poziomach. Statki wybudowane specjalnie dla Rzymu były swego rodzaju cięższą i wzmocnioną wersją greckiej *triere*.

Na wielu reprodukcjach widać na pokładzie takiego statku pomost desantowy, wynalazek czysto rzymski. Opuszczano go jak most zwodzony na pokład wrogiego okrętu, po czym schodziła po nim ówczesna „piechota morska”. Rzymskie statki były wyposażone w pomost oraz wieżę wysuniętą nieco przed maszt, z której oblegający rzucali głazy lub zapaloną smołę. Rzymianie używali także statków z jednym rzędem wioślarzy lub dwoma. Ale dwie galery stały się szczególnie sławne.

W 1928 roku nad brzegami jeziora Nemi, „perły Gór Albańskich”, pojawiły się traktory, pompy, ogromne rury, ciężarówki oraz obozowiska, w których zamieszkały setki robotników. Faszystowscy milicjanci w czarnych koszulach odganiaли ciekawskich lub opowiadali im wszystko, co wiedzą o operacji, a nawet więcej. Rząd włoski postanowił odzyskać

wraki dwóch wielkich „galer Kaliguli”, które spoczywały na dnie jeziora od blisko dwudziestu wieków. O ich istnieniu wiadano z przekazów ustnych. Chcąc do nich dotrzeć, należało osuszyć część jeziora. Składająca się z inżynierów i archeologów różnych narodowości ekipa kierowała pracami, które zaczęto pod koniec 1927 roku, a które miały potrwać aż do 1931 roku.

W miarę jak pompy odsysały wodę, wyłoniły się dwa ogromne kształty, niczym duchy. Dwa kadłuby wychynęły z przeszłości: większy miał ponad 71 metrów długości i 18 szerokości, drugi niewiele mniej. Były to dwa największe statki starożytne, jakie kiedykolwiek widziano. Nurkowie zaczęli wychodzić z wody i składać pierwsze relacje:

- Kadłub dużego statku przypomina okręt wojenny. Na pokładzie widać ślady wiosel. Trzydziestu dwóch wiosłarzy z każdej strony i dwa równoległe stery.

- Drugi kadłub został wyposażony w cztery stery, dwa na dziobie i dwa na rufie. Statek musiał mieć pomost, który go w całości pokrywał, a nawet wystawał nad wodę, tak jak w lotniskowcach. Z pewnością nie było na nim wiosłarzy, ponieważ nie ma ani śladu dulek czy otworów na wiosła.

Części podwodne obu kadłubów pokrywała na zewnątrz cienka ołowiana blacha. Żadna nadbudówka się nie zachowała albo po prostu nigdy jej nie było. Po wydobyciu i oczyszczeniu obu galer znaleziono wyrafinowane przedmioty dekoracyjne: zdobione rączki sterów, a tu i ówdzie nawierzchnie z marmuru i mozaiki. Zebrane w ładowniach monety pozwoliły określić wiek wraków - pływały między początkiem panowania Kaliguli w 37 roku naszej ery a wstąpieniem na tron Trajana w 98 roku. Archeolodzy stawiali sobie inne pytania:

- Nie były to oczywiście prawdziwe okręty wojenne, jaką bowiem wojnę i przeciwko komu można prowadzić na jeziorze długości dwóch kilometrów? Do czego więc służyły te galery?

- Większy okręt hołował prawdopodobnie mniejszy, ale po co? Być może Kaligula urządzał pokazy morskie. A może organizował na nich orgie?

- Na wrakach widać ornamenty przedstawiające głowy wilków, lwów i panter. Musi to mieć związek ze sławną świątynią Diany, która stała na brzegu jeziora. Starożytni nazywali je „zwierciadłem Diany”. Dlaczego nie miano by uprawiać kultu tej bogini na pokładzie dwóch galer?

- Inne pytanie: bardzo dobrze zachowane ornamenty, podobnie zresztą jak ogólny wygląd wraku, świadczą, że obie galery zatoniły w bardzo dobrym, wręcz świetnym stanie. Dlaczego? Wypadek czy umyślne zatopienie?

Jeszcze bardziej zastanawiający jest fakt, że żaden starożytny tekst nie wspomina o tych galerach, przecież godnych uwagi, wyjątkowych. Nic o nich nie pisze chociażby historyk Swetoniusz.

Dla ochrony tych wspaniałych zabytków zbudowano muzeum. Obejrzwały je setki tysięcy ludzi. Potem zaczęła się wojna. W maju 1944 roku lotnictwo alianckie zbombardowało region Nemi, który znajdował się w rękach Niemców. Hitlerowcy ustawili baterię dział tuż obok muzeum. W nocy z 31 maja na 1 czerwca pożar zniszczył budynek i niemal całkowicie pochłonął galery. Podano dwie wersje tego zdarzenia:

- Bomby wywołały pożar muzeum, czyli także galer.
- Niemożliwe. Zaczęło palić się najpierw wewnątrz budynku, dwie godziny po alarmie przeciwlotniczym.
- Kto więc podłożył ogień?
- Niemcy. Rozmyślnie podpalili oba wraki za pomocą miotaczy ognia. Okoliczni mieszkańcy twierdzą, że to widzieli.

Taka wersja obowiązywała do niedawna. Jean Meirat, nieustraszony marynarz z czasów drugiej wojny światowej i doskonały historyk marynarki starożytności, usłyszał z ust Guida Ucellego, włoskiego historyka i erudyty, inne wyjaśnienie:

- W maju 1944 roku wokół Rzymu brakowało niemal wszystkiego i panował ogromny bałagan. Ludzie kradli, żeby przeżyć albo zaopatrzyć czarny rynek. Znaczna część ołowianego poszycia z galer Kaliguli została skradziona, a złodzieje podłożyli potem ogień - klasyczny sposób zacierania śladów. Niemieckie miotacze ognia to wymysł. Wojskowi eksperci, którzy później badali tę sprawę, powiedzieli, że w wyposażeniu baterii ich nie było.

W Nemi wzniesiono nowe „muzeum statków”. Można w nim zobaczyć reprodukcję galer Kaliguli wydobytych z jeziora Nemi i kilka zachowanych ich fragmentów.

W 1910 roku dwóch pracowników rady miasta Londyn doglądało prac podczas budowy ratusza na południowym brzegu Tamizy, niedaleko od mostu Westminsterskiego. Jeden z nich zauważył nagle „zakrzywioną,

ciemną linię rysującą się na ziemi" w miejscu, w którym robiono wykop pod fundamenty, sześć metrów poniżej poziomu ulicy. Ukazał się wrak niewielkiego statku handlowego długości około 20 metrów i 5-6 metrów szerokości. Zorientowano się, skąd pochodził, gdy wewnątrz znaleziono monety rzymskie oraz ceramikę i kawałki skózanego obuwia, jakie nosili Rzymianie.

Podboje kolonialne pozwoliły Rzymianom - pamiętajmy, żeby z tej nazwy wyłączyć biedaków i niewolników - poznać smak luksusu: pomniki, bogate rezydencje, wspaniałe ubiory i klejnoty, stół, szaleństwo na punkcie ryb. Stąd ta wielka aktywność morska, ten ruch w portach, o którym wspominałem wyżej. Zwróciłem również uwagę, że niewielu widywało się tam Rzymian. Podobnie jak flotę wojenną, marynarkę handlową w 80-90 procentach obsługiwali cudzoziemcy i to oni ją w znacznej części tworzyli. Tak właśnie było z rzymskim statkiem handlowym wydobytym z brzegu Tamizy. Po analizie wraku okazało się, że drewno, z którego został zbudowany, pochodzi z północnej Galii.

Inne wraki rzymskie znaleziono na brzegach Morza Śródziemnego na Cyterze (dziś Kithira) w Grecji, w Mandiji w Tunezji, w Spargi na Sardynii, w Albendze we Włoszech oraz na południowym wybrzeżu Francji - na wyspie Levant, przylądku Drammont i w wielu innych miejscach. Nie potrzebowaliśmy ich nawet, żeby wiedzieć, jak wyglądały rzymskie statki towarowe, tak liczne są ich przedstawienia i opisy. Wielkie, okrągłe kadłuby unoszące się wysoko na wodzie były z pewnością solidne i łatwe do manewrowania. Na maszcie wisiał żagiel kwadratowy lub w kształcie trapezu, a nad nim czasami drugi żagielek, rodzaj marsla. Z powodu kształtu przypominającego kosz, ten typ statku nazywano *corbita*, stąd pochodzi słowo „korweta”. Niektóre statki były dużo większe od wraków znalezionych w Londynie czy na wybrzeżu śródziemnomorskim. Znamy rozmiary liniowego frachtowca z Egiptu do transportu zboża: 55 metrów długości, 19,5 metra szerokości i 13 metrów głębokości w zanurzeniu.

Pewnego pięknego ranka jesienią 60 roku, na pokładzie korwety z Cezarei, leżącej na wybrzeżu palestyńskim (istniało kilka miast o tej nazwie, na cześć Cezara), wyruszył do Rzymu konwój około pięćdziesięciu więźniów prawa cywilnego. Oddziałem strażników dowodził centurion. Korweta nie miała pokładu, więźniowie tłoczyli się od dziobu do rufy, przeszkadzając mimo woli w manewrach, wyzywani i poniewierani przez załogę i żołnierzy. Niektórzy mieli ręce skrepowane, inni

nie, prawdopodobnie zależnie od wagi swojego przewinienia. Wszyscy byli obywatelami rzymskimi mieszkającymi w koloniach i protektoratach, oprócz jednego Żyda, pochodzącego z Tarsu (dziś Tarsus) w Cylicji, którego rodzina otrzymała obywatelstwo rzymskie. Powołując się na ten fakt, człowiek ten zażądał osądzenia przez Cezara, czyli trybunał rzymski. Miał do tego prawo.

Korweta podniosła kotwicę i podążyła wzdłuż brzegu na północ. Statek był wyposażony w jeden maszt z żaglem w kształcie trapezu, który rozpinano na skośnej rei. Więźniowie wiedzieli, że najpierw zatrzymają się w Myrze, gdzie zostaną przeniesieni na większą jednostkę. Myra, leżąca 600 km na północ od Cezarei Palestyńskiej, znajduje się na dzisiejszym wybrzeżu tureckim, niedaleko od przylądka Gelidonya, gdzie wyłowiliśmy łódź wędrownego kowala z 2000 roku przed Chrystusem. Korweta, brzuchata i przeładowana, nie płynęła szybko, około czterech węzłów na godzinę. Nocą nie żeglowano. Grecki pilot znał porty, w których można się było zatrzymać, a czasami wyciągano po prostu korwetę na plażę. Kiedy trzeba było podnieść kotwicę, więźniowie przeciągali statek, zaś żołnierze czuwali, żeby nikt się nie migał. Spanie na gołej ziemi nie przerażało wtedy nikogo. Przed snem więźniowie siadali w koło. Żydowi z Tarsu, doskonałemu gawędziarzowi, człowiekowi, który dużo podróżował, nigdy nie brakowało słuchaczy. Kilka razy opowiedział im historię pewnego Galilejczyka, rybaka z nowego regionu, który został ukrzyżowany przez Rzymian wskutek denuncjacji swoich rodaków. To dużo więcej niż prorok - twierdził Żyd z Tarsu - to syn wcielony Boga, a jego nauka rozprzestrzeni się po całej Ziemi. Przekonanie narratora było tak żarliwe, że słuchaczy przechodził chwilami dreszcz.

Statek, który czekał na konwój w Myrze, wyglądał w porównaniu z korwetą jak liniowiec pasażerski. Był to *ponto*, mający ponad 60 metrów długości. W porcie stało wiele podobnych statków, niektóre jeszcze większe, a wszystkie pomalowane na różne kolory, zwłaszcza zielony, żółty, fioletowy i barwę zbliżoną do cesarskiej purpury. Każdy armator używał własnego odcienia.

Statek, na który przeniesiono więźniów, miał dwa maszty zamocowane za pomocą want oraz wyposażenie bardzo nowoczesne jak na czasy fałów, topenant oraz rąk do manewrowania białymi żaglami obramowanymi skórą fokii, która - podobnie jak skóra hieny - miała jakoby strzec przed piorunami.

Statek zabrał na pokład 274 osoby. Tłok był nieco mniejszy niż na korwecie. Każdy pasażer miał do swojej dyspozycji 1,5 na 0,5 metra, które uważano za wystarczające do spania. Kapitan mieszkał z tyłu, pod swego rodzaju daszkiem uplecionym z trzciny. Każdy musiał zabrać ze sobą prowiant na całą podróż, gdyż armator oferował tylko wodę pitną, przewożoną w amforach. Wysublimowani pasażerowie, którzy chcieli się umyć lub przeprać bieliznę, mogli czerpać wodę z morza.

Oprócz pasażerów statek przewoził w swojej ładowni towar, którego wartość musiała być znaczna, skoro w ostatniej chwili armator postanowił także popłynąć. Na maszt wciągnięto flagę i podniesiono żagle.

Nic nie można powiedzieć o pierwszej części podróży, podczas której statek, tak jak korweta, podążał wzdłuż wybrzeży Azji Mniejszej, ale żeglował i za dnia, i nocą, kiedy to na maszcie zawieszano latarnię. Wielu pasażerów nie mogło spać, bo nękała ich choroba morska albo dlatego, że ciemność na morzu ich przerażała. Wpatrując się w noc, dostrzegali białą pianę na czarnych falach.

Po kilku dniach statek dopłynął w pobliże Krety, bardziej wiedziony wiatrem niż wolą pilota, który jednak dość zręcznie wprowadził go do portu na południowym wybrzeżu wyspy, być może do Matali nad zatoką Mesara. Pasażerowie zeszli na ląd, żeby odpocząć, umyć się, posilić i zaopatrzyć w prowiant. Minęły dwa dni. Białe grzywy na falach nadal były widoczne na błękitnym morzu i nikomu się nie spieszyło wyjeżdżać. Pytano o zdanie Żyda z Tarsu, który, mimo że był więźniem, cieszył się dużą popularnością z powodu swojej silnej osobowości i daru słowa:

- Mamy już październik. Myślę, że powinniśmy tu przeczimować. Morze będzie teraz wzburzone aż do wiosny.

Ta opinia robiła wrażenie, ponieważ wypowiadający ją człowiek z pewnością nie był tchórzem. Pasażerowie poprosili go, by zapytał kapitana o decyzję.

- Ja nie mam nic przeciwko zimowaniu - powiedział marynarz - ale armator się sprzeciwia. Idź do niego.

Właściciel statku postawił sprawę jasno:

- Nie. Część ładunku mogłaby się popsuć, za dużo bym stracił. Podnosimy kotwicę.

Taki był sens tych rozmów, bez względu na użyte słowa. I statek ponownie wypłynął w morze, korzystając z faktu, że wiatr nieco ucichł.

Ale spokój nie trwał długo. Zaczął się sztorm i trwał dwa tygodnie, rzecz nieczęsta na Morzu Śródziemnym.

Solidny *ponto* miał grube na osiem centymetrów drewniane poszycie i dobrze uszczelniony kadłub. Początek prawdziwego sztormu zawsze przeraża pasażerów, którzy nigdy dotąd z czymś takim nie mieli do czynienia - wydaje im się, że każda fala pochłonie ich jednostkę. Ale statki dobrze unoszą się na wodzie, spadają w dół, by wspiąć się ponownie na fale, które nie są dla nich tak groźne jak skały. Pilot kazał zwinąć żagle na samym początku burzy, pozostawiając tylko jeden na małym, pochylonym naprzód maszcie, żeby było łatwiej sterować.

Bez wątpienia statek lepiej by się zachowywał, gdyby nie był tak wyładowany. Woda wlewała się wierzchem, więc członkowie załogi i więźniowie podawali sobie z rąk do rąk drewniane wiadra i wszelkie inne pojemniki, jakie udało im się znaleźć, aby wybierać wodę, która wpadała do ładowni. W nocy, kiedy pilot walczył z falami, manewrując dwoma równoległymi sterami, każdy chwycił się, czego się dało, usiłując nie myśleć lub modląc się do Boga albo bogów, w których wierzył. Rankiem znowu trzeba było wybierać wodę.

Ładunek w znacznej części uległ zepsuciu, nie tyle z powodu czasu, ile wody, toteż armator kazał wyrzucić do morza to, *co* nie miało już wartości. Trochę później trzeba było wyrzucić za burtę także osprzęt.

Na mostku statku, zredukowanego niemal do stanu pontonu, pośród rozbryzgujących się fal i ryku wiatru, widać było Żyda z Tarsu, silnego i nieustraszonego, jak pracuje razem z marynarzami, chwilami nimi dyrygując - ten człowiek nie kłamał, gdy mówił, że zna morze.

Udany manewr w czasie sztormu świadczy o odwadze i zaletach całej załogi. Chcąc uniknąć rozpadnięcia się kadłuba w wyniku silnych wstrząsów, przerzucono pod nim liny i przytwierdzono je mocno na pokładzie.

Czternaście dni i nocy na wzburzonym morzu. O świcie piętnastego dnia morze było jeszcze wzburzone, ale wiatr trochę opadł, gdy na horyzoncie pojawił się ląd - wyspa.

Żyd z Tarsu opowiadał później, że przejął kierownictwo, a przynajmniej na pewno sekundował pilotowi. Nie wolno im było minąć tej wyspy. Bez względu na to, jaka jest, będzie schronieniem i umożliwi naprawę statku. Kiedy znaleźli się nieco bliżej, grecki pilot powiedział, że ją rozpoznaje:

- To Malta.

Żagielek z przodu być może jeszcze istniał, a może udało się rozwinąć inny żagiel, dzięki któremu pilot mógł manewrować statkiem. Wylądował na małej plaży, na której *ponto* się rozbił. Ale załoga wraz z 274 pasażerami była bezpieczna. Malta oferowała im coś więcej niż tymczasowe schronienie.

Rozbitkowie spędzili na niej całą zimę. Wiosną 61 roku rzymski liniowiec z Aleksandrii zabrał ich i wysadził kilka dni później w Pozzuoli koło Neapolu. Dowódca rzymskiego garnizonu zwolnił centuriona, który dowiózł więźniów do portu w komplecie. Człowiek ten opowiedział, jak bardzo pomocny w czasie tej podróży okazał się Żyd z Tarsu.

- Dlaczego jesteś więźniem? - zapytał dowódca.

- Moi rodacy oskarżyli mnie, że wprowadziłem pogan do świątyni w Jerozolimie. Nazywam się Paweł.

Zostało tylko dwieście kilometrów do przejścia - piechotą - by dotrzeć do Rzymu. Wraz ze zwykłymi przestępcami Święty Paweł wędrował ku królestwu Bożemu.

2 Nos

Kleopatry

Rzymski generał poruszał się po wspaniałym, wystawnie zdobionym, pełnym przepychu królewskim pałacu w Aleksandrii, jakby był u siebie. Jeśli król Ptolemeusz XII mieszkał w nim jeszcze, jeśli mieszkał w nim znowu, to tylko dzięki legionom rzymskim, które go dosłownie przywozły w swoich bagażach po rewolcie. Rzymianie to przywódcy, panowie świata, a więc także Egiptu. Jesteśmy w 59 roku przed naszą erą.

Rzymski generał powiedział, że chce zobaczyć się z najmłodszą córką króla, która nie brała udziału w rewolcie. Odmowa nie wchodziła w grę.

Pokój, do którego wszedł, nie był duży, za to cały pokryty złotem. Siedzącą w nim dziewczynę otaczało kilka osób, mężczyzn i kobiet, rodzaj małego dworu. Słuchała człowieka trzymającego w ręku rozwinięty papirus i przemawiającego w staroegipskim języku, należącym do grupy chamito-semickiej. Dziewczyna uczyła się historii swojego kraju - czy

raczej tego, który stał się krajem jej rodziny. W 331 roku przed Chrystusem zdobywca macedoński Aleksander założył na miejscu osady rybackiej miasto noszące jego imię. Tuż po śmierci Aleksandra generałowie, dzielący między siebie cesarstwo, przydzielili Egipt macedońskiemu arystokracie Ptolemeuszowi. W aleksandryjskim pałacu wszyscy mówili po grecku.

Towarzysze dziewczyny wstali, a ona wytrzymała wzrok rzymskiego generała. Był młody, w wieku dwudziestu pięciu lat, trochę masywny, ale bardzo piękny, choć czoło wydawało się nieco za niskie, być może z powodu opadających na nie loków. Przyglądał się dziewczynie z wyraźnym zachwytem. Powiedział kilka słów powitania po łacinie, a ona z gracją i łatwością odpowiedziała mu w tym samym języku. Nie wiemy nic więcej na temat ich rozmowy. Wojskowi z orszaku generała donieśli, że potem ich dowódca z entuzjazmem, acz mało subtelnie, wyraził podziw dla harmonijnych kształtów dziewczyny. Mówił, to prawda, o jej oczach, o włosach z niebieskim połyskiem i uroczym łuku jej nosa. Z chęcią spotkałby się z nią ponownie, ale księżniczka Kleopatra miała zaledwie czternaście lat i jej *nutritus* (eunuch opiekun) Apollodor dopilnował, żeby nie było więcej żadnych rozmów. Krótco potem generał odpląnął do Rzymu. Nazywał się Marek Antoniusz.

„Gdyby nos Kleopatry był krótszy, zmieniłoby się oblicze Ziemi”. Pascal chciał przez to powiedzieć, że los ludzi, a nawet narodów, często zależy od błahostek. To prawda, że w pewnym momencie historii hegemonia na Morzu Śródziemnym, czyli w tamtych czasach panowanie nad całym znanym światem, zależała nie od przyczyn geograficznych, ekonomicznych czy politycznych, ale bezpośrednio od miłości jednego mężczyzny i jednej kobiety - Antoniusza i Kleopatry.

W Egipcie panowało sześć kobiet o imieniu Kleopatra, zanim nastąpiła ta, której sława przyćmiła wszystkie inne. Wyjątkowa od urodzenia dziewczyna - z łatwością przyswajała sobie naraz kilka języków oraz wypytywała podróżników i uczonych, zapamiętując wszystko - miała przeciętnego ojca, Ptolemeusza XII, zwanego Auletesem, czyli „grającym na flecie”, którego równie dobrze można by nazwać „Pijakiem”, oraz nieznaną matkę, drugą żonę Ptolemeusza, która chyba zmarła młodo.

Kiedy mówimy Morze Śródziemne, myślimy o błękitcie. Kleopatra, tak jak wszyscy mieszkańcy Aleksandrii, nazywała je „Wielce Zielone” albo „Wielka Zieleń”. Błękit czy zieleń? Poza *rosa*, czyli „różowy”, nie

mamy pewności co do słów określających kolory w starożytnych językach. W obliczu tego morza, które omywało schody pałacu, Kleopatra marzyła o dalekich krajach opisywanych przez podróżników. Bunt, do którego podzegała jej przybrana siostra, szybko stłumiony przez Rzymian, nic nie zmienił w jej życiu. Dziewczyna przestała słuchać opowieści oraz marzyć, patrząc na morze, dopiero wtedy, gdy zmarł jej ojciec, wydziedziczywszy uprzednio swoją córkę z pierwszego małżeństwa. Ale i tak za podniesiony bunt Rzymianie ją uśmiercili.

W wieku osiemnastu lat Kleopatra zmieniła się w Kleopatrze VII, królową nieprawdopodobnie bogatego kraju, spichlerza Europy. Zgodnie z egipskim obyczajem jej młodszy brat został równocześnie królem Egiptu i przybrał imię Ptolemeusza XIII. Egipski obyczaj wymagał także, dla zachowania czystości królewskiej krwi, żeby nowa władczyni poślubiła nowego władcę, swego brata.

Ptolemeusz XIII miał dziesięć lat, nie było więc mowy o skonsumowaniu małżeństwa. Ale trzy osobistości z królewskiego dworu, które zostały doradcami króla-dziecka, miały już pomysł: zlikwidować królową i panować zamiast swojego pupila.

Tymczasem na długo przed wynalezieniem mikrofonu, ściany pałacu miały już uszy. Wierny Apollodor dowiedział się wszystkiego i natychmiast wyjechał z Kleopatram do Syrii, by ją ukryć w bezpiecznym miejscu. Kiedy tam dotarli, młoda królowa powiedziała:

- Zbierzmy wojsko, wróćmy do Egiptu i siłą usuńmy konspiratorów.

Szybki tok naszej opowieści nie oddaje rzeczywistości. To oczywiste, że zorganizowanie pierwszej armii Kleopatry nie trwało tydzień. Trzeba sobie wyobrazić małą królową, jak mieszka w surowych pałacach drobnych możnowładców, wędrując od jednego do drugiego, śpiąc w razie konieczności w namiocie, spędzając długie godziny, a nawet dni, na rozmowach, podczas gdy Apollodor rozdaje sprytnie wywiezione z Egiptu prezenty - złoto i szlachetne kamienie.

Rekrutacji nie dało się oczywiście utrzymać w tajemnicy. Doradcy Ptolemeusza XIII, wysłuchawszy doniesień swoich szpiegów, postanowili:

- Wyjeżdżając z kraju i werbując najemników, królowa postawiła się poza prawem. Przeciwstawmy jej wojsku narodową armię egipską. Od strony prawnej nasza sprawa będzie nie do podważenia.

Był 48 rok przed Chrystusem. Obie armie ruszyły do Peluzjum, portu na północy Egiptu, przy północno-wschodnim krańcu delty Nilu. Wszyscy sądzili, że tam właśnie rozegra się decydująca bitwa. Tymczasem z Grecji przyплыła barka, na której dostarczono wiadomość od Pompejusza. W Aleksandrii już było wiadomo, że dawny władca Rzymu został pobity pod Farsalos w Tesalii przez swego rodaka i byłego teścia, konkurenta do dyktatury - Juliusza Cezara.

- Trudno powiedzieć, jakie konsekwencje dla Egiptu będzie miało to zdarzenie - powiedzieli doradcy Ptolemeusza XIII swojemu pupilowi.

Wiadomość, którą przywiózł posłaniec Pompejusza, nie pozwalała na wahanie. Sławny pokonany prosił króla Egiptu o azyl: „Twój ojciec był moim przyjacielem. Jestem pewien, że by mnie przyjął”.

Ptolemeusz XIII miał wtedy czternaście lat. Jego spowiednicy uważali, że sytuacja nie jest przyjemna. Jeśli Egipt przyzna prawo azylu Pompejuszowi, co postanowi Juliusz Cezar? Co to za człowiek? Wiadomo było, że jest bardzo skutecznym wojskowym. Mieć go za wroga, to duże ryzyko. Poproszono więc posłańca, by trochę poczekał.

W Syrii Apollodor niemal co tydzień dostawał raporty szpiegów, których zostawił w Aleksandrii. Przez ponad czternaście dni nie było żadnych wiadomości, a potem nagle pojawiły się nowe, naprawdę nowe. Apollodor nie starał się ukryć swojego podniecenia, gdy przekazywał je młodej królowej:

- Pompejusz przyjechał do Aleksandrii, a w ślad za nim Cezar z za miarem pojmania go. Gdy się dowiedział, że twój brat właśnie kazał go zamordować, wpadł w furję. Okupuje pałac, a w mieście stacjonują cztery tysiące żołnierzy.

Kleopatra ani drgnęła, poprosiła o czas na zastanowienie, a w końcu powiedziała swojemu opiekunowi, co o tym sądzi:

- Juliusz Cezar może mieć dwa zamiary. Zaanektować Egipt albo po prostu utrzymać rzymski protektorat. W tej drugiej sytuacji będzie mu potrzebna władza królewska jednocześnie silna i oddana Rzymowi. Mój brat nie jest zdolny negocjować z Cezarem czy z nim dyskutować, a jego doradcy nie mają odpowiednich kompetencji. Ja muszę zadbać o przyszłość Egiptu. Wracam do Aleksandrii.

Apollodor: - Zaraz, zaraz. Wojsko twój brata nadal stoi naprzeciw naszej armii. Co zrobi Cezar, jeśli zaatakujemy? Czy nie będzie miał

ochoty wesprzeć naszych wrogów swoimi legionami, korzystając z okazji, żeby się ciebie pozbyć? Wie przecież, że jesteś dużo mniej uległa niż twój brat. Musimy jeszcze się zastanowić.

Kleopatra: - O wszystkim już pomyślałam. Spotkam się z Cezarem. Pojadę do Aleksandrii bez wojska i bez eskorty.

Apollodor: - Ryzykujesz życie. Wiem, że wojska twojego brata strzegą wszystkich dróg między Peluzjum i Aleksandrią.

- Nie pojadę tymi drogami. Wykorzystam inną, morze.

To oczywiście, że nikt nie nagrał powyższej wymiany zdań. Znamy jednak jej treść dzięki starożytnym historykom, a zwłaszcza Plutarchowi. Przekazałem go we współczesnym języku dla wygody czytelnika. Droga morska w tych okolicznościach była pomysłem prostym i dobrym, przebłyskiem intuicji, która może nam służyć, ale także nas zgubić.

Tak więc Kleopatra popłynęła morzem. Wiemy, że od wieków dra-matopisarze i poeci zachwycają się fortem wymyślonym przez dziewczynę, by się dostać przed oblicze Cezara.

Prokonsul urzęduje w pałacu królewskim w Aleksandrii, wysłuchuje sprawozdań, dyktuje rozkazy. Właśnie miał tego wieczoru skończyć pracę, gdy nadszedł oficer z wiadomością, że Apollodor, opiekun Kleopatry, stawiał się na posterunku straży pałacowej.

- Przynosi podarunek, który jego pani chce przekazać zwycięzcy z Farsalos. Upiera się, żeby dostarczyć go do rąk własnych.

- Zgoda.

Wprowadzono eunucha, który niesie na ramieniu zwinięty w rulon dywan. Cezar przygląda mu się z życzliwą ciekawością, podczas gdy ten składa ciężar na ziemi i rozwija dywan. Wyskakuje z niego drobna, rozczochrana kobietka, całkiem młoda dziewczyna, wygładza ubranie, potrząsa głową, żeby uporządkować długie włosy, i z uśmiechem, ale dumnie wyprostowana, zadzierając nosa, oznajmia zwycięscy:

- Jestem królową Egiptu.

Szpiegów i nieufności nie brakowało na dworze również i w tej historii - jak zresztą we wszystkich zdarzeniach, w których uczestniczyły wielkie postacie - można więc się zastanawiać, czy Cezar był rzeczywiście tak bardzo zaskoczony, czy też w jakiś sposób go o tym uprzedzono. Jeśli nie, czy pozwoliłyby rozwinąć przed sobą dywan, w którym mógł być ukryty szybki człowiek ze sztyletem w ręku? Bez względu

na to, czy dowiedział się o fortelu wcześniej, czy w chwili jego wykonania, bardzo mu się spodobał. „Ten dowód duchowej odwagi Kleopatry ujął go” - stwierdził Plutarch. Apollodor zniknął, a Cezar odesłał swoją straż.

Uroczą, osiemnastoletnią Kleopatracz była prawdopodobnie dziewczęcą. Pięćdziesięcioletni Cezar, żonaty po raz trzeci, prawie łysy, ale sławny, nadal jeszcze atletycznie zbudowany, miał wielkie doświadczenie w miłości. Po tej nocy nastąpiło wiele innych.

Zgodnie z wolą Kleopatry ten związek przyniósł konsekwencje polityczne. Najpierw Cezar ponownie osadził młodą królową na tronie. Ptolemeusz XIII, którego doradcy zmusili do okazania oporu, utonął bardzo stosownie, może z niewielką pomocą z zewnątrz. Lud dowiedział się, że królowa poślubi swojego jedenastoletniego brata, który został królem i przyjął imię Ptolemeusza XIV. Cezar chciał pokazać, że Egipt nie stał się zwykłą kolonią rzymską. A białe małżeństwo nie przeszkadzało jego miłości.

Kleopatra zaproponowała coś w rodzaju podróży poślubnej po Nilu, chociaż Cezar nie wspomniał o rozwodzie, by móc się z nią ożenić. Od tysięcy lat wszystkie wielkie uroczystości i święta odbywały się na tej rzece-żywicielce. Wyprawa udała się świetnie. Cezar siłą opanował się, żeby nie okazać zaskoczenia na widok przepychu królewskiego statku. Mówił, że festyny w Rzymie to prymitywne obżeranie się w porównaniu z wyrafinowaniem dekoracji i potraw podawanych na pokładzie. Orszak zatrzymywał się po drodze, a wtedy Kleopatra wychodziła przed korzący się tłum w stroju Izdy, by potem, jako szczęśliwa śmiertelniczka, znaleźć się w ramionach kochanka. W Gizie, Luksorze, Karnaku i Tebach poskromiony zwycięzca oglądał piramidy, świątynie i gigantyczne monumenty. Wiele lat wcześniej w Gadezie (dzisiejszy Kadyks), jak donosi Swetoniusz, Cezar, stojąc przed pomnikiem Aleksandra Wielkiego, jęczał: „Nie zrobiłem dotąd nic wiekopomnego, a jestem już w wieku, w którym ten człowiek podbił całą ziemię”. Od tamtej pory Cezar zdobył Galie, Hiszpanię i wyspiarską Brytanię, ale wizyta u grobu macedońskiego herosa w Aleksandrii znowu kazała mu porównać ich wzajemny los i podboje. A teraz te pomniki, świadkowie chwały liczącej sobie trzy tysiące lat...

Kleopatra nie była tylko źródłem rozkoszy. Wspierała swojego ko-

chanka w jego marzeniach o wielkości, powolutku precyzowała ogromne zamierzenie: uniwersalne królestwo, Wschód i Zachód, złączone pod wspólnym panowaniem, opartym na dwóch osobach - Zachód Cezara, Wschód Kleopatry.

Z sercem przepelnionym miłością i ambicjami Cezar nagle musiał opuścić Egipt. Nie piszmy na nowo historii Rzymu, powiedzmy po prostu, że bunt króla Farnacesa, syna Mitrydatesa, zagrażał panowaniu rzymskiemu w państwie Azji Mniejszej, nazywanym wówczas Pontem, ponieważ znajdowało się nad *Pontus Euxinus*, czyli „Morzem Gościnnym”, dzisiejszym Morzem Czarnym. Cezar pokonał buntowników w jednej batalii. Odzyskawszy dawną zręczność, zwyciężył też Scypiona i Jubę, którzy próbowali zgromadzić w Afryce wrogich Cezarowi zwolenników Pompejusza.

Po powrocie do Rzymu Cezar zaczął świętować swoje zwycięstwa. Opóźnienia w tej dziedzinie były w wyniku jego długiej nieobecności tak znaczne, że zorganizowano cztery uroczystości w jednym miesiącu: Galia, Aleksandria, Pont i w końcu Afryka. Te obchody, fantastyczne i wystawne, opisano tysiące razy. To w czasie pochodu upamiętniającego zwycięstwo nad Pontem ogromny transparent z napisem *Veni, vidi, via* poprzedzał przemarsz Cezara.

Kleopatra z daleka śledziła wspaniałą karierę swego uwodziciela. „Kiedy wreszcie ślub?”. W końcu do pałacu w Aleksandrii dotarło oficjalne zaproszenie - dyktator rzymski prosił „suwerenów znad Nilu” o przybycie do Rzymu, by stolica świata mogła im uroczyście przyznać zaszczytny tytuł „przyjaciół i sprzymierzeńców ludu rzymskiego”.

Kleopatra wylądowała w Ostii w listopadzie 46 roku wraz ze swoim braciszkiem-małżonkiem. W Rzymie nie było jeszcze najpiękniejszych jego budowli, ale wszyscy podróżnicy z Zachodu mówili, że miasto jest wspaniałe i że panuje w nim szalone ożywienie. Według Kleopatry było małe, brudne i hałaśliwe. Nie miało to jednak znaczenia wobec radości ze spotkania z kochankiem.

Ludzie z jej świty byli oburzeni, że królową Egiptu umieszczono na przedmieściach, na prawym brzegu Tybru, w nader skromnej willi. Kleopatra uznałaby ją za wspaniałą, gdyby zamieszkał z nią Cezar, ale on nadal przebywał w swojej rezydencji, po drugiej stronie Forum. Z prawną żoną. Krótco potem Kleopatra dowiedziała się, że dyktator ma

zamiar podjąć nową ekspedycję, do Hiszpanii przeciwko synowi Pompejusza. Wymarsz miał nastąpić w grudniu, czyli za niecały miesiąc.

- Czy on mnie jeszcze kocha? Czy kocha mnie naprawdę?

Kleopatra miała zadawać sobie pytanie przez cały czas trwania kampanii hiszpańskiej, czyli przez sześć miesięcy. Po powrocie Cezara zrozumiała, że odpowiedź brzmi „nie”. Niedyskretne plotki na temat zachowania wielkich tego świata krążyły równie szybko jak dzisiaj: „Sprzymierzeniec w wojnie z młodym Pompejuszem, król zachodniej Mauretanii, popełnił nieostrożność, przedstawiając dyktatorowi swoją żonę Eunone, młodą, wspaniałą Greczynkę. Cezar oszalał na jej punkcie, nie mówi o nikim innym”.

Zazdrość Kleopatry nie była zbyt silna z dwóch powodów. Przede wszystkim uznała, że jej były kochanek bardzo się zmienił: twarz miał żółtawą i wymizerowaną. Po raz pierwszy usłyszała też o jego atakach padaczki. Boska choroba, mawiali Rzymianie, ale Kleopatra myślała o niej ze wstrętem. Po drugie, sama przez te sześć miesięcy nie była wierna. Odwiedził ją pewien zastępca Cezara, chwilowo w niełasce i pozbawiony władzy.

- Często myślę o tej chwili, gdy zobaczyłem cię po raz pierwszy. W pałacu twojego ojca w Aleksandrii. Miałaś zaledwie czternaście lat, ale byłaś już bardzo piękna.

Marek Antoniusz. Przychodził kilka razy, coraz bardziej namiętny. Kleopatra nie składała ślubów czystości. Ale teraz, po powrocie Cezara, znalazła się w dwuznacznej, niewygodnej sytuacji. Jaka będzie decyzja dyktatora względem jej osoby? Mówiono, że Cezar chce koronować się na króla, ale miał w tej kwestii wielu przeciwników - klimat polityczny był niesprzyjający. Radcy w otoczeniu Kleopatry mówili: „Trzeba wracać do Egiptu”. Młoda królowa wahała się. Czowała się w Rzymie trochę jak zakładniczka, lecz miała nadzieję, że szczęście jest blisko. A jeśli Cezar po koronacji będzie ją chciał na królową Wschodu?

Los zdecydował za nią. 15 marca 44 roku na ulicach dał się słyszeć jakiś hałas. Ktoś kogoś gonił, ludzie się rozbiegali. Cezar został zamordowany. Kleopatra poczuła się także zagrożona, jakby i nad nią wznosił się sztylet.

- Wyjeżdżajmy. Szybko.

Krótko po powrocie do Aleksandrii Kleopatra powiła syna, którego nazwała Ptolemeusz Cezar, a którego potomność zna jako Cezariona. Do dzisiaj historycy zastanawiają się, czy był to syn Cezara czy Marka Antoniusza. Albo (ta hipoteza także ma swoich zwolenników) jeszcze kogoś innego, nieznanego. Jérôme Carcopino po dogłębnej analizie dokumentów rzymskich, a także korespondencji żyjącego w czasach Kleopatry Cyclerona, stwierdził, że dziecko przyszło na świat w kwietniu 44 roku, powiedzmy miesiąc po zamordowaniu Cezara. Policzenie na palcach - problem ojcostwa nie został wyjaśniony. Jakkolwiek było, „pogrobowiec Cezara” posłużył w pewnym sensie za sztandar frakcji sprzeciwiającej się Oktawianowi, którego Cezar w testamencie uczynił swoim adoptowanym synem, a który później stanie się Augustem.

Nie poddajmy się pokusie napisania na nowo historii Rzymu. Zobaczymy tylko kilka jej epizodów, które nas tutaj interesują. Jeden z triumwirów, któremu po śmierci Cezara władza przypadła w udziale, panuje w Rzymie, czyli na Zachodzie - to Oktawian. Drugi podekscytowany (perspektywą bogactw, festynów, kobiet) przemierza rzymskie posiadłości na Wschodzie - to Marek Antoniusz. Kiedy wraz ze swoim sztabem zatrzymał się w Tarsie (dziś Tarsus), rodzinnym mieście Świętego Pawła, na brzegach rzeki Cyndos (dziś Seyhan), dostał z Rzymu oficjalne lub poufne informacje, w których jest czasami mowa o Kleopatrze:

- Królowa Egiptu wspiera finansowo i militarnie morderców Cezara, którzy schronili się w Macedonii i walczą z legionami triumwiratu.

Mało prawdopodobne, a na dodatek Brutus i Kasjusz już nie żyją, są więc niegroźni. Inne przekazy oskarżają Kleopatę o otrucie brata-mał-żonka, żeby go zastąpić Cezarionem w roli współrządzającego. Marek Antoniusz wzrusza ramionami:

- Sprawy rodzinne!

Jednak wśród grubiańskich przyjemności zażywanych podczas inspekcji nawiedzało go wspomnienie pięknej, wyrafinowanej i mądrej królowej, która była jego kochanką, ale u której boku czasami czuł się nieco przygłupi. Mówił sobie, że gdyby teraz ją wezwał, gdyby zażądał wyjaśnienia ciężących na niej oskarżeń, Kleopatra znalazłaby się wobec niego w gorszej pozycji i ta mało szlachetna myśl wzmagała jego pozą-

danie. Wysłał do Egiptu emisariusza z rozkazem doprowadzenia królowej przed swoje oblicze.

Przypłynęła. Jej statek miał rufę ze złota, wiosła ze srebra i żagle w kolorze purpury. Galernicy wiosłowali przy dźwiękach fletu, lir i piszczałek, a w celu zamaskowania wydzielanego przez nich odoru, w tysiącu kadzielnic rozstawionych na pokładzie płonęły kadzidła. Na statku zamiast wilków morskich znajdowały się piękne, roznegliżowane kobiety - krótko mówiąc, było to przybycie w stylu hollywoodzkim. Zarówno żołnierze rzymscy, jak i oficerowie, aż po najwyższych rangą członków sztabu generalnego, stanęli z rozdziawionymi ustami na tak czarowny widok.

Marek Antoniusz, zdumiony i zachwycony, ale także nieco speszony - Kleopatra nie sprawiała wrażenia kobiety zdanej na jego łaskę! - chciał robić dobrą minę do złej gry i wysłał na pokład wspaniałej galery jednego ze swoich współpracowników, by zaprosił królową na kolację jeszcze tego samego wieczoru. Posłaniec wrócił z inną propozycją: królowa woli, żeby triumwir wraz ze swoją świtą spożył posiłek na pokładzie statku. Marek Antoniusz zawahał się, ale wyraził zgodę.

Zacumowana na rzece galera Kleopatry przypominała bukiet płomieni. Goście wchodzili do sali bankietowej po grubym dywanie z płatków róż. Złotą zastawę stołową zdobiły drogie kamienie. Haftowany jedwab okrywał ściany, orkiestra grała, podawano wyrafinowane potrawy. A największą ozdobą tego przyjęcia była królowa. Jeszcze piękniejsza po urodzeniu syna, elegancka, pachnąca, nie obnosiła się wulgarnie ze swoją biżuterią jak rzymskie parweniuszki i była ubrana z wyszukany smakiem. Nadal prowadziła błyskotliwe rozmowy w kilku językach. Myśl, że od takiej kobiety można żądać tłumaczenia się z jakichkolwiek oskarżeń, była po prostu śmieszna.

Marek Antoniusz zaprosił ją następnego dnia. Mimo wysiłków ma-jordomów, rzymska kolacja była tylko pozbawioną wdzięku karykaturą festynu Kleopatry. Królowa udała, że bardzo jej się wszystko podoba, odpowiadała z wdziękiem na mało czasami lotne żarty wojskowych, podczas gdy jej oczy i uśmiech zniewalały Marka Antoniusza, tak jak kiedyś Cezara. Następnego dnia triumwir znowu przyszedł na kolację na zaczarowanym statku. Był sam i został na noc. A potem było jeszcze wiele nocy.

Kleopatra bardzo kochała Cezara, a on ją zdradził. Nikomu nie powiedziała, czy podporządkowując sobie Marka Antoniusza, dokonała swego rodzaju *zemsty post mortem* (po śmierci), czy może opanowała ją nowa namiętność, czy też pragnęła zdobyć dla swojego kraju potężnego protektora lub nadal marzyła o podwójnej koronie Wschodu i Zachodu, którą teraz tylko on mógł z nią dzielić. Wszystkie te pragnienia mieszały się mniej lub bardziej świadomie w jej sercu i umyśle. Miała jeden bezpośredni cel - podbić Antoniusza. Chcąc osiągnąć sukces, użyła swojej kobiecej siły i całej wiedzy psychologicznej, jaką posiadała. Sukces był piorunujący. Jej współcześni mówili o naporach miłosnych i magii, bowiem uległość triumwira była spektakularna. Jednak nie definitywna.

Spośród niezliczonych historii, które opowiadano o idylli z Tarsu, zapamiętajmy tę jedną, mniej bezinteresowną, niż się może wydawać na pierwszy rzut oka.

Kleopatra założyła się z Antoniuszem, że potrafi wydać sumę odpowiadającą dzisiejszym 300 000 dolarów amerykańskich na kolację dla najbliższego grona. Na arbitra wybrano Rzymianina, Planctusa. Po posiłku, który nie był ani bardziej, ani mniej olśniewający niż zwykle, Planctus ocenił wydatki - uważał, że są dużo niższe. Antoniusz już się cieszył, gdy jego królewska kochanka kazała przynieść kielich octu i wrzuciła do niego swój kolczyk - ogromną perłę wartą krocie, po czym wypła łyk płynu, w którym klejnot się rozpuścił. Arbitr czym prędzej uznał jej zwycięstwo, powstrzymując ją od odpięcia drugiego kolczyka.

Natomiast Marek Antoniusz miał temat do rozmyślań, a było nim zarówno bogactwo Egiptu, jak i mądrość jego władczyni. Kleopatra, niedościgną kochanka, mogła także pewnego dnia stać się przydatnym sprzymierzeńcem politycznym.

„Czy on mnie kocha naprawdę?” - Kleopatra nie chciała w odniesieniu do Antoniusza zadawać sobie pytania, które dręczyło ją, gdy kochała Cezara. Nagle wyjechała do Egiptu. „Jeśli mnie kocha, pojedzie za mną”. Osobistość o znaczeniu Antoniusza - niemal światowym w tamtych czasach - nie mogła wszystkiego rzucić z dnia na dzień dla spódniczki. Triumwir wytrzymał kilka miesięcy, a potem pojechał do Aleksandrii.

Tutaj mamy do czynienia z epizodem *dolce vita* historycznie nie do podważenia. Jesteśmy w 43 roku przed naszą erą w Aleksandrii, która

ze swoim portem, bankami, monumentami i biblioteką była bardziej handlową i intelektualną metropolią ówczesnego świata niż Rzym. Kleopatra i jej kochanek są bogami, którzy nie widzą granic swojej władzy i bogactwa. Wokół nich krąży tłum pochlebców, wysilających się, by uprzedzić ich życzenia.

- Znajdźmy sobie - powiedziała Kleopatra do Antoniusza - przy jaciół, których nikt nie będzie mógł naśladować.

„Niedoścignieni” - ta nazwa pozostanie. Co wieczór ta dwunastka uprzywilejowanych wybrańców i wybranek ucztuje z królewskimi kochankami. Dla nich co wieczór osiem dzików, setki jeżowców, tuziny kapłonów, langusty, kaczki, zające, jesiotry, szparagi, owoce, ciasta pływające miodem - rozrzutność gastronomiczna, o której pogłoski dotarły aż do Rzymu, stając się inspiracją najbardziej wystawnych jadłospisów w cesarstwie. Do tego wina egipskie i najlepsze zagraniczne, a wśród usług śpiew i muzyka, mimowie i najsławniejsi aktorzy - wyłącznie dla tej nielicznej koterii. Często - i tutaj *dolce vita* przybiera postać prosto z filmu Felliniego - biesiadnicy, zakończywszy ucztę lub ją przerwawszy, biegli w przebraniu, które nie zawsze zapewniało anonimowość, bratać się z pospółstwem w jakiejś speluncie. Dyskretny oddział policji starał się jak najlepiej chronić dwoje sławnych bohaterów tych szaleństw. O świcie „Niedoścignieni”, przed powrotem do pałacu, zatrzymywali dostawców mleka, pili prosto z bukłaków i gonili koty.

Osiemnaście miesięcy. To *dolce vita* będzie trwać osiemnaście miesięcy. Oderwanie od rzeczywistości niebezpieczne dla ambitnego triumwira, gdy tymczasem siła Rzymu wzrasta i fermentuje. Antoniusz decyduje się na wyjazd nie tylko dlatego, że dostrzega swoją nieostrożność. Odpoczynek wojownika, owszem, ale potem potrzeba działania staje się nieodparta.

- Partowie się burzą. Dam im nauczkę.

- Partowie nie są tacy niebezpieczni. A ja mam dla ciebie inną nowinę: jestem w ciąży.

- Wyjeżdżam.

- Marek Antoniusz prosi cię, żebyś do niego przyjechała do Antiochii, w Syrii.

Kleopatra patrzyła na posłańca, nie odpowiadając. Minęły trzy lata

od bezlitosnego „Wyjeżdżam”. Jeszcze je słyszała. Bliźnięta, które urodziły się po wyjeździe triumwira - Kleopatra Selena, córka Księżycy i Aleksander Helios, syn Słońca - już chodziły i zaczynały mówić. Trzy lata, podczas których królowa Egiptu śledziła z oddalenia losy swojego kochanka, najpierw z niepokojem, a potem z gniewem, gdy zobaczyła, że owdowiawszy w końcu, Antoniusz, chcąc udobruchać Oktawiana, poślubił jego przyrodną siostrę.

- Ojciec moich dzieci niegodnie mnie zdradził!

Zakazała wypowiadać przy niej jego imię. Trzy lata upokorzeń, a teraz ta wiadomość! W tamtych czasach każda inna królowa, równie porywcza jak Kleopatra, kazałaby po prostu zabić posłańca. My jednak wiemy, że ta namiętna kobieta umiała także myśleć: „Antoniusz zerwał z Oktawianem - wszyscy uważają go teraz za cesarza Wschodu. Gdyby go nasza ochota, połączyły moje królestwo za jednym zamachem. Mądrość każe mi zawrzeć przymierze, ale musi to być nierozzerwalny pakt. Uzyskam ten wynik, znowu rozbudzając miłość Antoniusza”. Rezultat, jaki Kleopatra osiągnęła w Antiochii, gdzie odnalazła kochanka, dowodzi, że tak właśnie myślała i że jej urok nie utracił nic ze swojej siły oddziaływania.

Antoniusz, ponownie urzeczony, najpierw odtrącił swoją nową żonę, Oktawie, a potem zrobił z królowej Egiptu swą prawną małżonkę. Nazwał się autokratą Wschodu, pozostawiając tytuł króla Egiptu małemu Cezarionowi. Jako prezent ślubny Kleopatra dostała Cypr, Kretę, dolinę Jordanu, Liban, północne wybrzeże Syrii i - delikatna aluzja - miasto Tars, miejsce niezapomnianego spotkania. Kleopatra ze swojej strony zobowiązała się oddać wszystkie zasoby Egiptu do dyspozycji Antoniusza zawsze, gdy o to poprosi.

Trwający dziewięćdziesiąt dni miesiąc miodowy. A potem w końcu trzeba było zaatakować tych okropnych Partów.

- Jadę z tobą - powiedziała Kleopatra.

W pierwszych dniach 36 roku przed Chrystusem wielbłądnicy z karawan stacjonujących wokół ogromnego miasta, Antiochii (150-200 tysięcy mieszkańców), patrzyli, jak w kurzu pustyni znika wojsko królewskie otaczające lektykę autokraty i królowej.

Po przybyciu do Zeugmy na zachodnim brzegu Eufratu Kleopatra znowu wymówiła zdanie, które przedtem nie potrafiło zatrzymać jej ko-

chanka: „Jestem w ciąży”. Ale tym razem to ona wyjechała. Niebezpieczeństwo przerażało ją dużo mniej niż niewygody podróży i obozowisk, a Antoniusz się z nią zgadzał. Pojechała tą samą drogą i przejeżdżając przez swoje nowe włości, grzecznie poczekała na szczęśliwe zdarzenie w chłodnych salach pałacu Aleksandryjskiego. Dziecko płci męskiej urodziło się jesienią 36 roku i zostało nazwane Ptolemeuszem.

Kleopatra natychmiast wydała rozkaz: zwyczajowe uroczystości z powodu narodzin potomka królewskiego będą skromne ze względu na nieobecność jego ojca. Później miała powiedzieć:

- Gdybym wiedziała, jaki zły los spotkał Antoniusza, wszystko bym anulowała.

Antoniusz nie zginął, ale - co chyba jeszcze gorsze dla sławnego wojownika - przegrał. Partowie, z ich strzałami, zaletami wojennymi, podstępnością i nieokiełznaną żądzą niezależności sprowadzili jego potężną armię do nędznych resztek, które zepchnęli na syryjskie wybrzeże. Wiadomość od Antoniusza nie była zwykłą informacją, lecz wezwaniem o pomoc: „Przyjeżdżaj!”. I gdyby Kleopatra się teraz ociągała, uważałby, że przepadł. Królowa nie ociągała się jednak. Przybiegła z wojskiem dość licznym, by wyzwolić Antoniusza i resztki jego armii. Przywiozła go do domu wyczerpanego, zawstydzonego i zrozpaczonego.

Pocieszenie - nie ma nic przyjemniejszego dla kobiety, nawet najgłupszej. A jeśli nie jest głupia, to ma wpływ na przywrócenie nadziei oraz odrodzenie odwagi i energii. Dość dobrze już znamy Kleopatrze, żeby sobie wyobrazić, że zabłysła w tej roli. „Ach - powtarzał Antoniusz - wzięć odwet, zmiażdżyć tych butnych Partów!”. Jego spojrzenie robiło się bardziej ponure, a szczęki się zaciskały.

Kleopatra miała inny pomysł, w gruncie rzeczy ten co zawsze. Partowie, niech będą, ale to nie takie pilne. Ważniejszą sprawą jest obalenie Oktawiana, powrót do Rzymu i ustanowienie się jego królem. Dopiero wtedy, na czele wszystkich legionów rzymskich walczących pod rozkazami jednego dowódcy, pokona się Partów. Cały znany świat stanie się w końcu królestwem małżonków. A później odziedziczy go Cezarion.

Przygotowanie decydującego ataku na siły rzymskie dla nikogo nie było sprawą łatwą. Antoniuszowi i Kleopatrze zajęło to pięć lat. Dźwięk pił i młotów nie cichł w stocznicach syryjskich i greckich. Statki,

które kazała budować Kleopatra, odpowiadały tradycyjnym normom, podczas gdy Antoniusz chciał prawdziwych liniowców, ogromnych (jak na tamte czasy) pływających fortec, z metalową ostrogą, wieżami wznoszącymi się nad pokładem oraz katapultami, by górować nad wrogimi okrętami przy abordażu i zasypać je pociskami. Trzeba było także zwerbować i wyszkolić nową armię, zdolną zwyciężyć budzące grozę legiony rzymskie.

Cały Rzym wyrażał się o Antoniuszu z nienawiścią i niesmakiem. Zachowywał się w stosunku do ojczyzny jak cudzoziemiec - nie przyjeżdżał już do niej. Jak długo mieszka już w Egipcie? Uznał za swoje wszystkie dzieci Obcej - inaczej nie nazywano Kleopatry. Oburzenie sięgnęło szczytu, gdy nieopatrznie upubliczniono testament Marka Antoniusza. Z dokumentu wynikało, że więzień wdzięków Obcej uważa Ce-zariona za jedynego spadkobiercę cesarstwa. To wtedy Oktawian ogłosił publicznie decyzję, którą podjął kilka miesięcy wcześniej: Rzym jest w stanie wojny nie z Antoniuszem, co oznaczałoby wypowiedzenie wojny domowej, ale z królową Egiptu, chodzi więc o konflikt narodowy.

Co dość dziwne, rozstrzygnięcie tej wojny między dwoma największymi potęgami ówczesnego świata miało zapaść w czasie jednej bitwy morskiej - pod Akcjum.

„Z oczyma zwróconymi na Akcjum Wschód i Zachód wstrzymały oddech - napisał Benoist-Mechin. - W bitwie, która się przygotowuje, zetrze się rzymska wola hegemonii nad światem śródziemnomorskim z ostatnią nadzieją na stworzenie uniwersalnego cesarstwa”.

W Epirze, na zachodnim wybrzeżu Grecji, przy końcu niewielkiego półwyspu, który ogranicza wejście do zatoki, znajduje się miasto Bere-nicia (dziś Preweza). Naprzeciwko niego, na południowym brzegu przesmyku wznosi się cypel Akcjum. Morze wpada do tej cieśniny, by rozlać się swobodnie w szerokim akwenie, który starożytni nazywali Zatoką Ambrakijską, a którą współczesne mapy greckie określają jako Anwra-kikos. Na zachodzie, po drugiej stronie Morza Jońskiego, znajduje się przylądek Colonne - na podeszwie włoskiego buta.

Wiosną 31 roku Oktawian zgromadził 250 statków, 80 000 żołnierzy piechoty i 12 000 jeźdźców. Wy płynąwszy z Brindisi, przeciął Morze Jońskie i zatrzymał się na wybrzeżu Epiru, niedaleko od wejścia do Zatoki Ambrakijskiej. Antoniusz i Kleopatra czekali na niego w po-

bliżu tego miejsca. Gdy zapowiedziano przybycie Oktawiana, wojska Antoniusza, będące już w Grecji, wykonały manewr i stanęły na północny zachód od Berenicii. Flota znajdowała się w Akcjum, rozrzucona wzdłuż brzegu. Antoniusz miał 200 000 żołnierzy piechoty, 12 000 jeźdźców i blisko 800 statków, w tym 300 galer Kleopatry. Porównanie sił dawało wyraźną przewagę małżonkom. Ale ta waga nie waży wszystkiego. Antoniusz miał wówczas pięćdziesiąt trzy lata, źródłem jego zmęczenia nie było wyłącznie życie w obozie, a żądza chwały nie stanowiła jego jedynej namiętności. Miał się zmierzyć z mężczyzną trzydziestodwu-letnim, w pełni sił, który potrafi kontrolować swoje emocje.

„Bitwa pod Akcjum dostarczyła niemałego zmartwienia historykom wszystkich epok i żaden z nich nie potrafił dać zadowalającego wyjaśnienia” - pisał Arthur Weigall. Szczera prawda. Sprawozdania starożytnych są niejasne i często sprzeczne, stanowiąc wspaniałą okazję do sporów erudyków. Można z tego wywnioskować jedno: bitwa morska pod Akcjum rozegrała się pośrodku Zatoki Ambrakijskiej, a nastąpiła po dziwnej wojnie, która unieruchomiła obie armie na osiem miesięcy na jej brzegach i ograniczyła się do kilku potyczek na lądzie bez rozstrzygających rezultatów.

Jeśli chodzi o samą bitwę, nie możemy nawet być pewni, jak wyglądały biorące w niej udział statki. Archeolodzy podwodni nie znaleźli dotąd ani jednego wraku lub choćby fragmentu okrętu wojennego z tamtych czasów, a przedstawienia statków na ceramice, płaskorzeźbach i obrazach są trudne do zinterpretowania i dokładnego umiejscowienia w czasie.

Mówiłem już o wątpliwościach dotyczących liczby wioślarzy, rozstawienia wiosł w itp. Galery Antoniusza miały „od dwóch do dziesięciu rzędów wioślarzy”. Flota Oktawiana składała się z *liburnae*, lekkich, wydłużonych statków o dwóch rzędach wioślarzy, podobnych do tych, których używali piraci z Liburnii (przybrzeżnego regionu nad Adriatykiem, między Istrią i Dalmacją). W ogólnym rozrachunku były szybsze i zwrotniejsze niż „pancerniki” Antoniusza.

Z tego powodu Antoniusz wydał swoim kapitanom rozkaz, by pozwolili zaatakować się w Zatoce Ambrakijskiej, gdzie zwinność statków Oktawiana była bezużyteczna. 28 sierpnia mąż Kleopatry, sądząc, że wróg zaatakuje następnego dnia, kazał zaokrętować się na swoich liniowcach 20 000 legionistów i 2000 łuczników.

Następnego dnia zerwał się bardzo silny wiatr, morze się wzburzyło i było jasne, że nikt się nie ruszy. Bryza wzmogła się w ciągu dnia, aż zmieniła się w sztorm, który trwał 30 oraz 31 sierpnia i uspokoił się dopiero 1 września wieczorem, a wtedy Antoniusz przepłynął w łodzi wzdłuż swojej floty i przemówił do załóg oraz żołnierzy. Nie wiedział, że 31 sierpnia dwóch jego kapitanów przeszło na stronę wroga i poinformowało Oktawiana o jego planie bitwy. Po zakończonej inspekcji Antoniusz wrócił na pokład galery Kleopatry.

Wstawał świt, gdy opuścił żonę. Tej nocy jednak nie kochali się - Kleopatra czyniła mu gorzkie wyrzuty, a nawet obrzuciła go wyzwiskami. Główny powód kłótni, która trwała już kilka tygodni? Generałowie Antoniusza chcieli walki na lądzie. „Jesteśmy dwa razy liczniejsi niż oni!” - twierdzili, podczas gdy Kleopatra upierała się, że zwycięstwo można odnieść wyłącznie na morzu.

- Jakież sukcesy odnieśli twoi generałowie w ciągu tych sześciu miesięcy pobytu tutaj nad generałami Oktawiana? Twoja kawaleria została pokonana, gdy udawała, że atakuje jeźdźców Agryppy. Miejsce obozowiska zostało tak świetnie wybrane, że wielka liczba twoich piechurów zmarła lub zapadła na gorączkę na brzegach mokradeł. Nie potrafisz teraz zwyciężyć na lądzie za jednym zamachem. Jeśli natomiast pokonasz Oktawiana na morzu, zostanie na tym wybrzeżu odizolowany, bez aprowizacji i coraz bardziej podatny na ciosy.

Niezdrowy klimat cechujący wszystkie „dziwne wojny” sprawił, że dialog stawał się coraz bardziej cierpki. Kleopatra dawała odczuć, że decyzja należy do niej, ponieważ to jej Oktawian wypowiedział wojnę, a także dlatego, że to ona finansowała całą operację. Zapłaciła za zbudowanie wszystkich statków i wypłacała żołd całej armii.

W końcu zażądała, żeby walka rozegrała się na morzu. Na „Wielce Zielonym”, nad którym marzyła, będąc dzieckiem; które umożliwiło jej obejście przeszkody na lądzie i wyłonienie się z dywanu rozwiniętego przed Cezarem, jej pierwszym potężnym protektorem; które uniosło ją aż do ojczyzny, gdy uciekała przed rzymskimi sztyletami. W istocie Kleopatra mogła odczuwać instynktowną miłość do Morza Śródziemnego, które jej zawsze sprzyjało. Antoniusz jednak podejrzewał, że miała także inne powody. Na morzu Kleopatra ze swoimi trzystoma galerami i ich wyszkolonymi załogami - bez wątplenia najlepszymi w obu flotach -

była admirałem i miałyby wielki udział w zwycięstwie. Natomiast triumf na lądzie byłby zwycięstwem samego Antoniusza. Kleopatra mogła obawiać się, że zostanie pozbawiona satysfakcji, którą miała nadzieję dzielić ze swoim mężem.

Antoniusz zdawał sobie świetnie sprawę z uczuć, jakimi Rzymianie darzyli Obcą. Po zwycięstwie nad Rzymem trzeba będzie lud pozyskać, a nie go zrażać. Powiedział w końcu Kleopatrze, że do Rzymu pojedzie sam.

- Sam?

Nie dodała nic więcej, ale Antoniusz zobaczył wtedy w jej oczach coś jak zimny płomień, dotąd mu nieznan, który go przeraził.

- Ona chce cię otruć, Antoniuszu!

Czy to on pierwszy wypowiedział to straszne zdanie, czy usłyszał je od powiernika? Niestrudzone oczy i uszy obserwują bezustannie królewskich małżonków, a frakcje nimi manipulują. Od kilku już tygodni, od czasu do czasu Antoniusz zadaje sobie pytanie: „Czy by to zrobiła? Czy chce się w ten sposób zemścić?”. A Kleopatra odgadła, że się nad tym zastanawia. Napięcie między małżonkami bywało trudne do zniesienia.

Przy kolacji, która odbyła się w nocy z 1 na 2 września na pokładzie galery Kleopatry, rozegrała się dziwna scena.

Posiłek zbliżał się do końca. Goście skosztowali już wina z wielkiej amfory, gdy królowa nalała go sobie do kielicha. Upiła odrobinę, jednym z tych kokieteryjnych gestów, które tak świetnie opanowała, wrzuciła do niego kwiat zdołający jej włosy, po czym podała napój mężowi.

Antoniusz, pobladły z emocji, z wilgotnymi oczyma - czyż nie był to gest miłości albo chęć pogodzenia się? - wyciągnął dłoń, by wziąć kielich. Zanim to uczynił, Kleopatra, wybuchając nerwowym śmiechem, rzuciła naczynie na ziemię, gdzie rozpadło się w kawałki:

- To wino było zatrute!

Antoniusz pobladł jeszcze bardziej. Goście popatrzyli po sobie.

- Przecież je piłaś!

- Owszem, ale zanim wrzuciłam kwiat. To w nim była trucizna. Widzisz więc, że mogłabym cię zabić w każdej chwili. Gdybym tylko potrafiła się bez ciebie obejść!

Goście wyszli. Wkrótce potem Antoniusz opuścił żonę. Jest niemal

pewne, że po długiej kłótni wydał królowej oficjalny i gwałtowny rozkaz: „Po zakończonej bitwie wrócisz do Aleksandrii wraz ze swoją flotą i tam będziesz na mnie czekać”.

Rankiem statki Oktawiana znajdujące się poza Zatoką Ambrakijską wypłynęły z ukrycia przy brzegu i w odległości trzech czwartych mili uformowały coś w rodzaju półksiężyca. Flota Antoniusza stała na kotwicy w zatoce, czekając na atak wroga. Ale ataku nie było. Oktawian, poinformowany przez zdrajców o planie nieprzyjaciela, wołał zostać na zewnątrz ze swoimi bardziej zwinnymi statkami. Ten stan bezruchu trwał do południa.

Wtedy - trzeba przecież było zacząć tę bitwę morską, której tak pragnęła Kleopatra - potężne okręty wojenne Antoniusza podniosły kotwicę i powoli opuściły zatokę, pod ochroną wojsk i machin wojennych umieszczonych na dwóch cyplach. Galery Kleopatry przepłynęły jako ostatnie. Ich kapitanom powiedziano, by trzymali się z tyłu i nie interweniowali bez rozkazu. Czy Antoniusz chciał sobie przywłaszczyć zwycięstwo? Bardzo możliwe.

W miarę jak flota Antoniusza oddalała się od brzegu, Oktawian przesuwał swoje statki na otwarte morze. Pozwolił zbliżyć się lewemu skrzydłu nieprzyjaciela, który próbował dokonać abordażu, a wtedy lekkie i zwinne *liburnae* zaczęły nękać mastodonty, miotając w ich stronę strzały zapalające, ciężkie metalowe pociski oraz pojemniki z ogniem. Tak mniej więcej zaczęła się ta bitwa. Wkrótce jednak stała się tym, czym były wszystkie zmagania galer, nawet gdy pojawiły się armaty: brutalną bijatyką na miecze i abordażem.

Zwłaszcza Rzymianie pragną tylko jednego: bić się na morzu tak jak na lądzie. Zarzucają małe kotwice, potem trapy i teraz już walczą wręcz na pokładzie. Starcie jest krwawe i bezlitosne. Galery Antoniusza, potężniejsze i liczniejsze, powinny zwyciężać. Ale z opisów wynika, że jego załogi, a zwłaszcza żołnierze, byli gorsi od wojowników Oktawiana. W zastępstwie powalonych gorączką bagienną fachowców trzeba było w pośpiechu i siłą zwerbować greckich pasterzy, rolników i poganiaczy mułów, którym ta bitwa bardzo się nie podobała. Pożary przerażają ich tak samo jak pociski i uderzenia mieczem - wielu z nich ratuje życie, skacząc do morza. A rzymskie statki napierają także na galery Egipcjan.

Jednak dla Antoniusza nic nie jest jeszcze stracone. Nie wszystkie załogi porzucają statki, a maszyny wojenne na licznych i ciężkich galerach górują nad atakującymi, zasypując ich pokłady kamiennymi kulami i zalewając je płonąca smoła. Łucznicy na wieżach przeszywają strzałami legionistów. Aż tu nagle...

Za linią ciężkich statków jedna z egipskich galer podnosi swój purpurowy, trójkątny żagiel. Potem, jak na rozkaz, dwie, trzy, dwadzieścia, pięćdziesiąt - na wszystkich statkach Kleopatry pojawiają się żagle. Uskrzydłone nimi, sformowane w kilka rzędów przekraczają linię walki w kierunku otwartego morza. Wielu uczestników bitwy po obu stronach przypuszcza, że zawrócą, by zaatakować Rzymian. Jednak nie. Oddalają się coraz bardziej.

- Egipcjanie uciekają!

Bez względu na to, czy chodzi o armię lądową, czy marynarkę wojenną, porzucenie pola walki przez jeden z korpusów stanowi poważny cios dla morale pozostałych. Jednak wiele statków Antoniusza będzie walczyć przez całe godziny, ponieważ w zapale wojennym ich kapitanowie i załogi nie zrozumieli, co się dzieje. A następnie przez kolejne godziny trudno im będzie uwierzyć w nieprawdopodobną wiadomość: „Antoniusz uciekł z królową Egiptu!”. Niektórzy będą się bronić jeszcze przez dwa dni. Kiedy się poddadzą, Oktawian kaze ich natychmiast uśmiercić.

Antoniusz nie uciekł z pola walki swoim statkiem. Przesiadłszy się na pokład szybkiej galery należącej do orszaku, bez jednego rozkazu, bez słowa dla tych, którzy walczyli i umierali dla niego, dogonił królową i wszedł na pokład jej okrętu.

Straszni małżonkowie przegrali bitwę pod Akcjum, nie rozegrawszy jej do końca. Trzysta statków z ich floty dostało się w ręce Oktawiana. Wojska lądowe, czekające przez sześć dni na powrót dowódcy, poddały się bez walki.

Przyczyny ucieczki Kleopatry pozostaną na zawsze tajemnicą. Czy uważała, że sprawa jest przegrana? Czy przestraszyła się tak jak po zamordowaniu Cezara? Czy wręcz przeciwnie? Nie potrafiła znieść myśli, że zostanie wykluczona ze zwycięstwa Antoniusza - mogła w nie jeszcze wierzyć w chwili podjęcia decyzji - i chciała się zemścić? Nikomu nie wyjawiała prawdy.

Nikt także nie wysłuchał wyznań Antoniusza na temat nieodpartego

impulsu, który kazał mu wszystko porzucić i w jednej chwili zrezygnować z honoru, honorów i Rzymu. Możemy tylko snuć przypuszczenia: „Rzym bez Kleopatry nic dla mnie nie znaczy, byłem szalony, sądząc, że jest inaczej, a teraz bogowie Egiptu karzą mnie za tę myśl, skoro to ona zrywa ze mną. Mam pięćdziesiąt trzy lata, powoli się kończę, a ona, trzydziestoosmioletnia w pełnym rozkwicie swojej urody i mądrości... kocham ją bardziej niż kiedykolwiek dotąd, niech się dzieje, co chce, byle jej nie stracić!“. Znamy potępiającą opinię Plutarcha: „Tutaj Antoniusz pokazał światu, że nie kierują nim myśli i motywy dowódcy czy mężczyny, czy nawet własny osąd“.

Wiemy też, że wielu sławnych dramatopisarzy, jak Szekspir czy Bernard Shaw, obrało za temat miłość Antoniusza i Kleopatry. Ostatni akt tego dramatu jest niezwykle sceniczny. Można odnieść wrażenie, że nie jest on wynikiem okoliczności historycznych, ale raczej tworem artysty.

Sześć miesięcy po bitwie pod Akcjum Antoniusz i Kleopatra mieszkają razem w Aleksandrii, starając się zapomnieć o wzajemnych urazach. Administracja ogromnego Egiptu funkcjonuje nadal. Wierny Nil zatapia i użyźnia. Przychodzi wiosna 30 roku z rytualnym ceremoniałem na cześć boga Słońca. Atmosfera w pałacu jest jednak ciężka. W Syrii Oktawian przygotowuje najazd na Egipt. Najlepiej poinformowani dworacy rozpuszczają plotki, że królowa i autokrator wysłali do niego w tajemnicy negocjatorów. Kleopatra zgodziłaby się na abdykację pod warunkiem, że na tronie osiadzie jej syn Cezarion, którego ukryła w bezpiecznym miejscu za granicą. Antoniusz ustąpiłby, gdyby pozwolono mu wieść życie zwykłego obywatela Aleksandrii czy Aten. Oktawian na nic się nie zgodził, ale wysłał do Kleopatry tajnego emisariusza:

- Królowa mogłaby uratować swoje życie, a nawet zachować tron, gdyby zgodziła się zlikwidować Antoniusza.

Kleopatra nie odpowiedziała ani tak, ani nie, zastanawiając się, czy Oktawian nie złożył takiej samej propozycji Antoniuszowi.

Jedno jest pewne - zbliżają się trudne dni. Kleopatra przeczuwa, że wręcz tragiczne. Tuż obok pałacu, na brzegu morza, w pobliżu świątyni Izydy-Afrodyty kończy budować swoje mauzoleum.

- Jeśli Oktawian zdobędzie Aleksandrię - powiedziała swoim wiernym - pójdę tam i zadam sobie śmierć.

Mauzoleum to marmurowy jednopiętrowy budynek, na który składa się kilka komnat. Sarkofag królowej stanie w sanktuarium. Pokoje przeznaczono dla kapłanów, którzy będą składać rytualne ofiary. Kleopatra kazała tam przenieść złoto i wspaniałe klejnoty.

Jak przewidziała, zjawia się Oktawian. Przybywa ze swoją flotą i legionami, których sama nazwa paraliżuje generałów wątlej, na w pół uśpionej armii egipskiej. Pod koniec lipca jego wojska stają pod murami Aleksandrii. Rozbijają obóz wokół torów wyścigowych na wschód od miasta. Galery Oktawiana krążą po „Wielce Zielonym” na wprost pałacu. Zaatakujecie czy będziecie wolać oblegać?

W pałacu coraz trudniej oddychać. Oblicza dworzan, także „Niedoścignionych”, tych uprzywilejowanych faworytów, współuczestników *dolce vita* otaczających królową i autokratę, są jak maski. Można domyślać się, że ludzie ci, rozważywszy swoje szanse, zastanawiają się tylko nad jednym - jak uratować własną skórę? Pewnego ranka jeden z nich znika, potem następny. Dołączyli do przyszłego okupanta? Bardzo prawdopodobne. Tymczasem Antoniusz je i pije bez umiaru. Kleopatra z pogardą patrzy na tego człowieka, który był dla niej bohaterem.

Jednak pewnego dnia Antoniusz budzi się z otępienia:

- Jutro atakuję! Niech zbierze się kawaleria!

Staje na jej czele, napiera na kawalerzystów Oktawiana, pokonuje ich i, wróciwszy do pałacu, zbryzgany krwią, pokryty kurzem, nie zdejmując nawet zbroi, przyciska Kleopatrze do serca.

- Lepiej walczyć niż czekać! Pojutrze poprowadzę naszą armię do zwycięstwa. Flota także będzie walczyć.

1 sierpnia o świcie garnizon wychodzi przez wschodnią bramę i zajmuje pozycje na wzgórzu między miastem a hipodromem. Stamtąd Antoniusz obserwuje, jak galery egipskie opuszczają port i płyną w stronę statków Oktawiana.

- Jaki piękny widok!

Cóż jednak robią kapitanowie? Galery, zamiast zaatakować nieprzyjaciela, zatrzymują się przed jego linią i zgodnym ruchem salutują wiosłami na znak poddania. Zdrada, podła zdrada!

Czy zwycięstwo na lądzie może jeszcze coś zmienić? Antoniusz chce w to wierzyć. Wystarczy pokonać Oktawiana, schwytać go lub zabić

i wszystko będzie inaczej. Naprzód, kawaleria ruszy do boju, ta kawaleria, która zwyciężyła przedwczoraj.

Ale twarz Antoniusza wykrzywia grymas niepokoju. Dlaczego kawaleria rusza, zanim dostała rozkaz?

Nie atakuje, także zdradza. Przybywszy do obozu nieprzyjaciela, kawalerzyści rzucają broń. Nawet z tej odległości Antoniusz widzi ich wyraźnie, nieruchomych w kurzu, który wzbili. Nie ma floty, nie ma kawalerii.

- Królowa mnie zdradziła! Do pałacu!

Z grupą wstrząśniętych oficerów Antoniusz kieruje się w stronę miasta, a trąbki wzywają do odwrotu. Co chce teraz zrobić? Zabić Kleopatę? Kleopatry nie ma już jednak w pałacu.

Na wieść o dezercji floty i kawalerii pałac opustoszał - z wyjątkiem kilku zdrajców i kapłanów. Kleopatra uciekła z dwoma damami do towarzystwa, których imiona przeszły do historii - Iras i Charnion. Przez opustoszały podwórzec dotarła do świątyni Izydy, a następnie do swojego mauzoleum. Nikogo. Wiadomość o katastrofie wypędziła ludzi także stąd. Trzy kobiety zamykają na klucz ciężką bramę na parterze, mijają meble świątynne, wchodzą na schody. Zatrzymują się w jednej z komnat, ciężko dysząc.

To, co się stało później, najbardziej szczegółowo opisał Plutarch. Po ucieczce Kleopatry do mauzoleum Antoniuszowi przekazano wiadomość, że jego żona zabiła się. Kto mu o tym powiedział, nie wiadomo. W każdym razie ten, który chwilę wcześniej rzucał pijackie obelgi na królową, teraz jest zrozpaczony. On też chce umrzeć. Wzywa najwierniejszego niewolnika o imieniu Eros.

- Weź ten miecz i mnie zabij! Uderzaj tutaj.

Kleopatra nie żyje, śmierć z ręki Erosa - cóż za osiągnięcie! Los jest jednak bardziej przebiegły. Niewolnik chwyta miecz i sam się nim przebija. Rozumiejąc nauczkę, Antoniusz bierze broń do ręki, wbija ją sobie w pierś i pada na łożo.

Samobójstwo za pomocą białej broni nie jest ani czyste, ani na ogół szybkie. Antoniusz krwawi i oddycha ciężko niczym niedobity byk, traci świadomość, a gdy ją odzyskuje, widzi zwłoki Erosa i kilku służących, którzy wyraźnie zadają sobie pytanie, jaki jest powód takich jatek.

- Dobijcie mnie!

Przerażeni uciekają. Mijają straszne minuty, potem pojawia się nowa grupa służących. Mówią, że królowa żyje i prosi, żeby przyniesiono jej ciało męża, bo sądzi, że ten nie żyje. Plutarch opisał ze szczegółami transport zakrwawionego, umierającego Antoniusza na noszach i wciąganie go za pomocą lin przez jedno z okien mauzoleum, przy czym Kleopatra własnoręcznie pomagała w tym ponurym obrządku. Wiemy, że Antoniusz umarł w ramionach Kleopatry, wypowiedziawszy szlachetne słowa, zapisane przez Plutarcha dla potomności:

- Nie płacz po mnie. Byłem najsławniejszym i najpotężniejszym człowiekiem na Ziemi. Jako Rzymianina mógł mnie pokonać tylko Rzymianin.

W niektórych tragediach niepokieszona Kleopatra zadaje sobie śmierć natychmiast, na zwłokach Antoniusza. To klasyczny skrót. W rzeczywistości trwało to dużo dłużej i było bardziej skomplikowane.

Oktawian rezyduje teraz w pałacu, który jego wojska zajęły bez walki. Powiadomiony o kryjówce Kleopatry, wysłał do niej emisariuszy, których królowa nie chce przyjąć. Rozmawia jednak z nimi, przekrzykując się zza zamkniętych i zabarykadowanych wrót. Negocjacje są ciągle takie same.

- Niech królowa abdykuje, a potraktuję ją łaskawie.

- Zrobię to pod warunkiem, że mój syn Cezarion zostanie królem Egiptu.

- To niemożliwe.

- Więc się zabiję, jak Antoniusz.

- Nie zrobisz tego, gdyż inaczej zabiję twoje małe dzieci.

Ptolemeusz Cezar i Kleopatra Selene, pojmane w pałacu, są teraz w rękach Oktawiana. Szantaż jest wyraźny: jeśli królowa się zabije, umrą i one. Zwycięzca chce mieć ją żywą, żeby w dniu swego triumfu w Rzymie poprowadzić w kajdanach za swoim wozem. Oczywiście nie zdradza się z tym zamiarem. Podczas długich rozmów daje jej do zrozumienia, że jeśli abdykuje, możliwy jest jakiś układ w kwestii sukcesji po niej.

Zwycięzca uważa się zresztą za wielkiego polityka. Żadnego plądrowania miasta, żołnierze dostali zakaz łupienia i gwałcenia. Wśród wysokich urzędników ograniczona czystka. Uroczysty, a nawet królewski, pogrzeb dla Antoniusza, prowadzony przez Kleopatę, „maleńką, tragiczną i godną pożałowania postać”. Królowa pozostaje potem w areszcie

domowym w jednej z komnat mauzoleum. Kilka razy dziennie zamierza się zabić, po czym rezygnuje, myśląc o dzieciach. Ten koszmar, zbyt długi, by go przenieść na scenę, będzie trwał niemal przez cały sierpień - cztery tygodnie gorączki w wyniku przytłaczającego upału, zmęczenia i psychicznego cierpienia. Z okna pokoju Kleopatra widzi połyskujące Morze Śródziemne, niemal fioletowe w promieniach słońca.

28 sierpnia pojawia się sam Oktawian. Dowiedział się, że królowa była chora, a teraz czuje się już lepiej. Zgodnie z etykietą przychodzi pogratulować jej ozdrowienia. Trzeba tu zacytować malowniczy opis Plutarcha: „Kiedy wszedł, zeskoczyła z łoża, okryta cienką szatą włożoną na gołe ciało i rzuciła się mu do stóp, rozczochrana, z dzikim wyrazem twarzy. Głos jej drżał, ciemne oczy zapadły się w twarzy. Ślady ran, które sobie zadała (rytualnie w czasie pogrzebu Antoniusza), nadal były widoczne wokół jej piersi. Fizycznie sprawiała wrażenie równie przybitej jak psychicznie. A jednak nie opuścił jej ani jej sławny urok, ani bezczelnie młoda uroda, które mimo jej aktualnej sytuacji, promieniowały z niej i naznaczały wyraz jej twarzy”.

Oktawian podnosi królową, prowadzi do łoża i siada u jego wezłowia. Następuje długa rozmowa, w czasie której Rzymianin obiecuje jej „zachować się wobec niej tak życzliwie, że przejdzie to jej oczekiwania”. Wychodzi z mauzoleum pewny, że przekonał Kleopatrze do bezwarunkowej abdykacji. Myli się. Królowa go przejrzała. Wie, dlaczego chce ją zachować przy życiu, i przeżywa straszny dylemat: jeśli się zabije, to jej dzieci umrą także. A jeśli będzie żyła, żeby je uratować, zostanie poniżona ku radości Rzymian, a następnie zabita. Koszmar, który trwa od blisko miesiąca, się nie skończy.

W tym miejscu pojawia się inny bohater tragedii, Korneliusz Dolabella, jeden z rzymskich oficerów pilnujących Kleopatry. Przebywanie od trzech tygodni w pobliżu więźniarki stanowi dla niego cudowną mękę, ponieważ zakochał się w niej niemal od pierwszego dnia, w jej trzydziestu ośmiu latach nieco zmęczonych, ale nadal pociągających, w jej tragicznej urodzie i sławnym złotym głosie. Przysiągł jej, że doniesie jej o wszystkim, czego dowie się o zamiarach Oktawiana. Otóż krótko po wizycie zwycięzcy w mauzoleum wstrząśnięty Dolabella odkrywa przed Kleopatrze los, który ją czeka:

- Oktawian, stwierdziwszy, że królowa odzyskała zdrowie, zabierze

ją do Rzymu wraz z dziećmi. I nie ma już żadnej nadziei, że Cezarion będzie kiedyś panował w Egipcie. Oktawian postanowił go zabić.

Śmierć, śmierć, śmierć! Dla Kleopatry śmierć po haniebnym karawale triumfu, wrzaskach i opluwaniu. Pewna też śmierć Cezariona, ukochanego syna, ponieważ nikt nie śmie przeciwstawić się panu świata - Kleopatra przewiduje słusznie, chłopak zginie nieco później. Niewątpliwa śmierć jego i Kleopatry Selene. Dlaczego bezlitosny zwycięzca miałby zostawić przy życiu spadkobierców tronu, który pragnie zniszczyć? Tylko tutaj Kleopatra się myli. Ponieważ jednak nie widzi już żadnej nadziei, podejmuje w końcu decyzję. Wybiera własną śmierć.

Po wizycie u grobu Antoniusza - Oktawian pozwolił na to wyjście pod strażą - wylawszy łzy na płytę nagrobną i ucałowawszy kamień w zastępstwie zmarłego, którego zalet nie chce sobie przypominać, wraca do mauzoleum. Tam rozgrywa się ostatnia scena, która od dwóch tysięcy lat nie straciła na sile.

Królowa spoczywa na łożu, wykąpana, uperfumowana i uczesana. Damy do towarzystwa podadzą jej posiłek. Nadchodzi wieśniak z koszykiem fig. Rzymski żołnierz pilnujący wrót pyta go, czego chce.

- Przyniosłem świeże figi na kolację dla królowej, czeka na nie.

Wchodzi do komnaty królowej, która na widok fig wykrzykuje: „Ach, oto i on!”. Wie, co się kryje wśród owoców. I wyciąga ku temu rękę...

Wieśniak opuszcza mauzoleum, żegnany żartem żołnierzy, a za nim wychodzi służąca:

- Królowa wysyła mnie do pałacu z wiadomością. I prosi, żeby jej nie przeszkadzać w czasie sjesty.

Chwilę później pędem pojawia się kilku rzymskich oficerów, jeden z nich trzyma w ręku liścik wysłany przez Kleopatę do Oktawiana: „Chcę spocząć w jednym grobie z Antoniuszem”.

W swoim pokoju na złotej narzucie spoczywa Kleopatra, ustrojona w królewskie klejnoty, z koroną Ptolemeusza na głowie, piękniejsza niż zwykle i nietknięta. Oględziny zwłok ujawniły tylko dwie małe ranki na ramieniu.

Wąż, niemal tak sławny jak ten z ogrodów Edenu, to nie żmija, jak często mówiono, ale niemal na pewno *naja haje*, odmiana kobry, której ukąszenie powoduje szybką i bezbolesną śmierć.

Oktawian poprzysiągł sobie, że przywiąże królową Egiptu do swojego wozu bojowego w dniu swego triumfu, i tak też zrobił. Była to Kleopatra wykonana ze złota. Jednak ten ostentacyjny wizerunek nie ukoił jego żalu, że nie udało mu się upokorzyć nieźrównanej kobiety, od której przez chwilę zależał los Rzymu.

Pokój rzymski miał panować na Morzu Śródziemnym ponad sto lat.

3

Krzyż i Półksiężyc

„Karol August, namaszczony przez Boga, wielki cesarz Rzymian, niech żyje i zwycięża!". Jesteśmy w dniu Bożego Narodzenia 800 roku. W istocie okrzyki nie odnoszą się do cesarza rzymskiego, ale do Karola I, znanego jako Karol Wielki, który stworzył prawdziwe imperium pod kuratelą frankońską. Podbił królestwo lombardzkie we Włoszech, zaanektował Germanię, sterroryzował Saksonię. Zwyciężył Awarów, którzy w końcu dołączyli do świata chrześcijańskiego. Z rąk papieża, któremu zapewnia ochronę, dostanie w Rzymie klucze do Jerozolimy i Grobu Pańskiego.

Co roku o tej samej porze na śródziemnomorskich brzegach cesarstwa frankońskiego, na których stoi kilka raczej niewielkich miast, dzieje się to samo. Tuż przed świtem, gdy widoczność jest jeszcze słaba, blisko tuzin długich i niskich łodzi zbliża się do wybrzeża. Są to feluki przybyłe z Afryki. Ich wąskie kadłuby zdają się frunąć po morzu. Blisko brzegu marynarze zwijają żagle - w ten sposób statki są mniej widoczne i do plaży dobijają na wiosłach. Śniadzi mężczyźni, uzbrojeni po zęby, biegną w stronę domów.

Kiedy kilka godzin później odpływają, tym razem już na żaglach, domy płoną, na ziemi leżą trupy z poderżniętymi gardłami, a wszędzie słyhać krzyki i skargi. Zgwałcone kobiety jęczą ze wstydu, choć przecież są takie, które miały jeszcze mniej szczęścia: wrzucono je do feluk i w drogę na południe! Wśród pojmanych są także mężczyźni. Co roku, od wiosny do jesieni, gdy pogoda sprzyja, ten sam dramat rozgrywa się

wiele razy wzdłuż całego wybrzeża. Jak mogło do tego dojść po tylu latach panowania *pax romana* na morzu?

Najazdy barbarzyńców to ogromna powieść przygodowa, która trwała kilka wieków. *Limes*, rzymska linia Maginota, została po raz pierwszy przerwana w 253 roku przez plemiona zza Renu. Kraj uzbroił się, najeżył fortecami - kończył się złoty wiek. To, co w podręcznikach do historii nazywa się upadkiem cesarstwa, było w rzeczywistości stopniowym rozkładem, a potem niekończącą się agonią, zarówno na morzu, jak i na lądzie.

W 455 roku marynarka rzymska była już śmiesznie słaba. Okazała się niezdolna do powstrzymania statków Genzeryka, króla Wandalów, który zaatakował od strony wybrzeża tunezyjskiego. Po wylądowaniu jego wojska poszły na Rzym, który złupiły, a Wandal porwał w niewolę cesarzową i jej dwie córki. Marynarka rzymska zniknęła całkowicie z historii pod koniec V wieku, w tym samym czasie, gdy abdykował Ro-mulus Augustulus, ostatni cesarz Zachodu. Gwiazda Rzymu zniknęła za horyzontem. Pojawiała się inna - Bizancjum.

Konstantyn wybrał miejsce na górzystym cyplu na europejskim brzegu Bosforu, tam gdzie znajdowało się greckie miasto Bizancjum. Stamtąd można było kontrolować ruch na drogach lądowych między Europą a Azją oraz wodnych łączących morza Czarne i Egejskie. Po upadku cesarstwa Zachodu Konstantynopol miał jakoby kontynuować tradycje Rzymu. W istocie przez blisko tysiąc lat, podczas gdy reszta świata tonęła w mrokach barbarzyństwa, cesarstwo Wschodu odgrywało rolę ostoji cywilizacji. Justynian, który panował w latach 527-565, wznosił niezrównaną bazylikę (dziś jest to meczet) Świętej Zofii i inne wspaniałe monumenty, zredagował najślawniejsze teksty prawa rzymskiego, wygnał Wandali z Afryki, pobił Ostrogotów we Włoszech, a Wizygotów w Hiszpanii, na długi okres odtworzył jedność cesarstwa, z wielką korzyścią dla Bizancjum.

Bizancjum eksportowało wino, przyprawy, bawełnę, tkaniny, a importowało jedwab z Chin, kość słoniową i złoto z Afryki, cenne gatunki drewna z Azji, bursztyn i futra z północnej Europy. Od początku swego panowania Justynian wiedział, że ten handel i ta potęga mogą trwać wyłącznie dzięki bardzo silnej marynarce. Rozumiał to tym lepiej, że jedynym sposobem dostania się ze stolicy do niektórych prowincji była

sieć szlaków morskich, rozciągająca się od Kaukazu aż za Gibraltar oraz od Krymu po Morze Czerwone.

Używane przez Bizantyńczyków okręty wojenne to lekkie i szybkie galery z ostrogą. Podobnie jak Rzym, Bizancjum tworzyło załogi statków z dobrze opłacanych najemników. Jego inżynierowie wyposażyli marynarkę wojenną w tajną broń, zwaną ogniem greckim, który w rzeczywistości był prawdopodobnie chińskim wynalazkiem i składał się z mieszaniny ropy skalnej, siarki oraz węgla. Kule ognia greckiego wystrzelivano za pomocą kusz - płonęły nawet na wodzie.

Bogactwo Bizancjum sprawiło, że Justynian nie musiał oszczędzać na liczbie statków ani na uzbrojeniu, dzięki czemu odebrał barbarzyńcom całą zachodnią część Morza Śródziemnego i wygnał piratów, między innymi Wandalów. Pokój bizantyński zastąpił na morzu pokój rzymski.

Dobra passa mogłaby trwać tak samo długo jak potęga lądowa Bizancjum, zważywszy że barbarzyńcy zostali zwyciężeni, oblaskawieni lub zasymilowani, gdyby na horyzoncie cesarstwa Wschodu nie pojawiły się dymy i kurz wnoszony przez inną kawalerię - Arabów. Byli straszniejsi od poprzednich najeźdźców, ponieważ, przynajmniej na początku, ich celu nie stanowiła ziemia i dobra materialne. Chcieli tylko nawracać, jak misjonarze chrześcijańscy, ale nie tracili czasu na kazania „Wierz albo umieraj”. Głowy spadały, spalono wielu niewiernych. „Kawaleria Allaha”, która zdobywała swoich członków na pustyniach Arabii, konie w Persji, a strzemiona w Chinach, przemieszczała się wzdłuż wybrzeża afrykańskiego. Z perspektywy czasu ma się wrażenie, że szarża kawa-lerzystów Allaha to szturm trwający kilka dni czy tygodni. W rzeczywistości podbój Afryki trwał przez cały VII wiek i przyniósł niespodziewaną konsekwencję.

Na początku Arabowie bali się morza. „To ogromna istota - mawiał kalif Omar - która na swoim grzbiecie niesie stworzenia dużo słabsze, robaki stłoczone na kawałkach drewna”. Na potrzeby świętej wojny Arabowie musieli jednak zmienić się w marynarzy. Zdobyli Trypolis, Kartaginę i Ceutę, wypędzając Bizantyńczyków z tych portów i konfiskując statki wraz z załogami. Kiedy pod koniec swojej kawalkady postanowili przejść do Hiszpanii, mieli już flotę na tyle dużą, by móc przewieźć 12 000 żołnierzy.

Dwanaście tysięcy fanatyków to jak na owe czasy przerażająca armia, która przedostaje się do Hiszpanii, miażdży dawne królestwo Wizygotów oraz wypuszcza się na zachód i na północ, na ziemie frankońskie. W 723 roku pod Poitiers zatrzymuje ją oficer intendenty, majordom dworu rozpadającej się dynastii merowińskiej. Zwycięstwo Karola Młota ratuje zachodnią Europę przed Półksiężycem, ale pokój bizantyński na Morzu Śródziemnym się kończy. Pojawienie się Arabów na jego obrzeżach sprawi, że piractwo odrodzi się jak w najgorszych czasach starożytności.

Opisując wielką przygodę Morza Śródziemnego, skupię się teraz na tym zjawisku. Niech jednak czytelnicy, którzy chcą tutaj widzieć opowieść czysto historyczną, daleką od naszych czasów, uważają na to, co zaraz nastąpi. Ci arabscy piraci na Morzu Śródziemnym to w istocie jeden z aspektów niekończącej się walki dwóch światów, sąsiadujących ze sobą nad tym zamkniętym akwenem - chrześcijańskiego i muzułmańskiego, zachodniego i wschodniego. Trwa ona do dzisiaj.

W IX i X wieku młoda potęga morska Półksiężycza dzieli się na dwa sektory - Hiszpanię oraz Ifrikiję, czyli Tunezję. W Hiszpanii istnieje to, co można by nazwać marynarką narodową, a więc duże eskadry i stocznie, w Ifrikiji - flota piracka. Nauka, która, jak wiemy, rozwinęła się już u Arabów (algebra, astronomia), świadczy o tym, że ci zdobywcy nie są tylko odważnymi, okrutnymi fanatykami religijnymi. Szybko przyswajają sobie interesujące ich elementy cywilizacji podbitych ludów. Otóż w Ifrikiji mieszka od czasów wielkości Kartaginy naród rybaków i doskonałych marynarzy. Arabowie, niegdyś bojący się morza, uczą się od nich i wkrótce przewyższają mistrzów. Wyruszając z Ifrikiji, budują swoje gniazda pirackie na Sycylii, Sardynii i Korsyce, a w 870 roku odbierają Bizantyńczykom Malte.

Obowiązuje nadal ta sama zasada: morze jest wielkie, ale statki handlowe zawsze podążają tą samą drogą, wystarczy zatrzymać się w jej pobliżu. Kapitan, marynarze i pasażerowie takiego statku wiedzą, przeżeni, co ich czeka, gdy na horyzoncie pojawią się trójkątne żagle, które stają się coraz większe. Już nie wystarcza okup, jak za dawnych czasów przy brzegach Azji Mniejszej. Zdobywcy arabscy uważają, że brak im rąk do budowy nowych miast i uprawy twardej, afrykańskiej ziemi, a także

kobiet i młodych chłopców. Krótko mówiąc, wszystko ich zadawała -dalej, w drogę na wygnanie, na targ niewolników! Aż pewnego dnia zdruzony wielki kalif wyjmując z ust nargilę:

- Łupy z otwartego morza są niewystarczające.

I wtedy zaczyna się długa seria najazdów na wybrzeża, przeprowadzonych z niesłychaną śmiałością. Rok 846 - zostaje złupiony Rzym i sprofanowana Bazylika Świętego Piotra, następnie Genua, którą najezdźcy okupują przez kilka tygodni. Rok 848 - kolej na Marsylię, rok 869 - Arles, gdzie wycofujący się rabusie zabierają ze sobą arcybiskupa. Na tę część nadmorskich lądów, która później zostanie nazwana Lazurowym Wybrzeżem, piraci arabscy regularnie napadają, łupiąc ją, dewastując i wyludniając. A będzie jeszcze gorzej. Pewnego dnia mieszkańcy Tulonu, zauważywszy na morzu żagle piratów, porzucili wszystko i pobiegli skryć się do lasu. Nagle spośród drzew wyrzucili się śniadzi mężczyźni uzbrojeni w krzywe, szerokie szable. Ci wrogowie nie przyszedli z morza. Duża grupa Maurów pobitych przez Karola Młota wycofała się w Alpy. Przegnani stamtąd przez Lom-bardczyków wojownicy doszli aż do gór, które dziś noszą ich imię - Maures. Bezpieczni w tej naturalnej fortecy, dostają przez morze broń oraz amunicję i tą samą drogą wysyłają zdobycze, kpiąc sobie z wszelkiej władzy. Anarchia feudalna, która zapanowała wtedy we Francji (spadek po Karolu Wielkim), sprawia, że praktycznie nikt się im nie przeciwstawia. Tulon, Frejus, Antibes i Nicea zostają zrujnowane. „Maurowie wyludniają Prowansję, skazując ją na izolację” - mówi jeden z prałatów w czasie soboru w Walencji.

Przerażeni mieszkańcy uciekają z równin i kryją się wśród gór w Grasse, Castellane i Beaux, wiodąc życie niepewne i bardzo skromne, często cierpiąc niemal głód. Zachodnie Włochy nie mają więcej szczęścia niż Prowansja, Saraceni osiedlili się bowiem także w Ligurii. Ataki na pełnym morzu stają się coraz częstsze, kapitanowie na statkach odmawiają wypływania z portów, a armatorzy składają broń. „Chrześcijananie - napisze później Ibn Chaldun o Morzu Śródziemnym - nie mogą zwodować na nie nawet deski”.

Jedna jedyna potęga uniknie terroru arabskiego piractwa - Wenecja.

„Na początku było morze i trochę łądu”. Tak w istocie wygląda miejsce, w którym narodzi się to miasto jedyne w świecie. Na pierwszy rzut oka nic ciekawego. Strefa ziemnowodna, do której wpadają rzeki; przybrzeżne laguny oddzielone od Adriatyku wąskim pasem ziemi, liczne wysepki zamieszkane przez rybaków i żeglarzy. Miasta - Rawenna i Aquileia - są daleko, na łądzie stałym. Ale komunikują się między sobą przez lagunę, skąd płyną korzyści dla żeglarzy.

W 586 roku wszystko się zmienia. Do Włoch przybywają z północy lombardzcy barbarzyńcy. Łupią, podbijają i nie odchodzą. Stolicą ich nowego królestwa staje się Pawia. W obliczu tego napływu mieszkańcy Aquilei, Padwy i Rawenny uciekają. Dokąd? Na wyspy na lagunie, gdzie muzułmanie nie potrafią dotrzeć. Ta sama laguna będzie chronić wygnańców, gdy na początku IX wieku przybędą Frankowie Karola Wielkiego. Odepchnięci dwukrotnie, rezygnują, a cesarz bizantyński podpisze z cesarzem frankońskim - każe się on nazywać cesarzem Zachodu - traktat, według którego ten pas nadmorskiej ziemi pozostaje we władaniu Bizancjum. Doża (ksiązę) instaluje swój rząd na archipelagu, gdzie powstanie Wenecja, oddalona o cztery kilometry od stałego łądu.

Nic lepiej niż przykład tego miasta nie pokazuje, do jakiego stopnia los ludzi zależy od położenia geograficznego. Zobaczcie, jak pierwsi muzułmańscy piraci zapuszczają się w głąb Adriatyku. Dopłynąwszy do tego lagunowego wybrzeża o niesprecyzowanych zarysach, gdzie ich feluki osiadają na mieliźnie, zawracają i odpływają. A potem nie mają już odwagi podpływać tak blisko, ponieważ Wenecjanie, marynarze z natury i z konieczności, wzbogaceni na handlu morskim, stworzyli prawdziwie potężną marynarkę dalekomorską. Arabowie rozumieją, że Adriatyk będzie teraz dla nich pułapką i w ogóle tam nie zagładają.

A Wenecja rozkwita. W miarę jak potęga bizantyńska rozpada się pod ciosami Arabów, a potem Normanów, to niezwykle miasto, któremu jego położenie geograficzne nadal sprzyja, zastąpi Bizancjum w dostawach produktów Wschodu dla Europy. Któż mógłby to robić lepiej niż mieszkańcy portu leżącego na skrzyżowaniu świata bizantyńskiego, słowiańskiego i germańskiego? Na nabrzeżach Wenecji można

zobaczyć jedwabie wyprodukowane w Bizancjum oraz wszystkie towary ze Wschodu bliskiego i dalekiego. Widać także drewno, żelazo i tkaniny wełniane eksportowane przez Zachód.

Ten handel kluje w oczy. Mieszkającym na wybrzeżu dalmatyńskim na wprost Wenecji nieszczęsnym, wąsatym bandytom, którzy ledwo wiążą koniec z końcem, ślinka napływa do ust na widok sunących statków wyładowanych po brzegi towarem. Wielu z nich wypływa na morze i oto pojawia się nowe piractwo. Nie na długo jednak. Wenecjanie są teraz, w XI wieku, dość silni, by unicestwić napastników. Wychodząc z założenia, że atak jest najlepszą obroną, nie zadowolają się oczyszczeniem wód Adriatyku. Piraci-korsarze, zachęceni i sponsorowani przez dożę, lądują na wybrzeżu dalmatyńskim. Nie po to jednak, by plądrować - porywają tylko młodych mężczyzn i dziewczęta, a potem sprzedają ich dostawcom haremów w Syrii. Ten handel tak się rozwinie, że kiedy wzdłuż Wielkiego Kanału powstanie wielkie międzynarodowe targowisko, jego skraj zostanie nazwany nabrzeżem niewolników.

W ten sposób nawiązują się dobre relacje między Wenecjanami a Arabami. *Modus vivendi*, który przez długi czas będzie chronił handel tego nawodnego miasta.

Tymczasem w zachodniej części Morza Śródziemnego sytuacja jest całkiem inna. Naprzeciwko wybrzeży chrześcijańskich, zubożonych przez muzułmańskich piratów, zrujnowanych w wielu miejscach i spustoszonych, islamski brzeg morza rozkwita, zaludnia się i rozbudowuje. Wspomniałem już o Ifrikijji, dawnym wybrzeżu Syrtów, gdzie Arabowie przejęli we władanie dziedzictwo żeglarskie starożytnej Kartaginy. Naj-zamożniejszym portem Ifrikijji jest Al-Mahdijja, której nazwa długo będzie brzmieć w uszach chrześcijan niczym podzwonne. Stamtąd wyruszają pirackie ekspedycje do Prowansji i Ligurii. Na wybrzeżu należącym dziś do Algierii chrześcijańscy niewolnicy cierpią męki, wnosząc Al-Dżazair (Algier) oraz Bidżaję.

W stoczni w Bidżai słychać bez przerwy uderzenia młotów i dźwięk pił, które przerabiają drzewa pochodzące z lasów w głębi lądu na statki, coraz liczniejsze i coraz większe. Mylilibyśmy się, wyobrażając sobie osadę. W żadnym mieście frankońskiego wybrzeża Morza Śródziemnego życie nie jest tak różnorodne jak w Bidżai. Niewolnicy i ludzie niezamożni klepią biedę, jak wszędzie na Wschodzie, ale poziom życia klas

średnich, rzemieślników, handlarzy i mieszczan, jest wyższy niż w Marsylii czy Tulonie, zaś bogacze pływają się w prawdziwym luksusie. Jeden z ich współczesnych ocenia, że w tamtych czasach w mieście żyło „ponad sto osobistości słynących ze znajomości prawa, medycyny, poezji, muzyki i teologii”.

„Życie człowieka zmienia się niczym kolor nieba”, mówi arabskie przysłowie. Wszystko znowu będzie inaczej, gdy na scenę śródziemnomorskiego teatru wejdą aktorzy, których nie można porównać z nikim innym - Normanowie.

Pokazałem już szaleńczo śmiałe wypady żeglarskie wikingów, ich osadnictwo na Islandii, a potem na Grenlandii, jak również fakt, że odkryli Amerykę cztery wieki przed Krzysztofem Kolumbem. Wiadomo że ci poszukiwacze przygód nie wypływali tylko na północ i zachód, terroryzowali bowiem także wybrzeża Francji, gdzie popłynęli Sekwaną aż do Paryża, a Garonną do Tuluzi.

Wyprawa jeszcze dalej na południe ich nie przerażała. Mieszkańcy zachodniego brzegu Półwyspu Iberyjskiego także byli świadkami przybycia łodzi z magicznym smokiem na dziobnicy, widzieli, jak nieubłagani łupieżcy najeżdżają, gwałcą, zabijają i podpalają. Pod koniec sierpnia 844 roku, pół wieku po wylądowaniu na Islandii, wikingowie dotarli do Lizbony, splądrowali miasto oraz wieś i popłynęli jeszcze bardziej na południe, aż do wybrzeży Maroka. Chrześcijananie czy muzułmanie, dla nich to bez różnicy. Szanowali tylko swoją własną dziką religię. Nie było mowy o podboju czy osadnictwie - przygoda w czystej postaci. Mieszkańców, którzy próbowali się bronić, masakrowano, ale jeśli pojawiał się dobrze uzbrojony korpus wojsk - emir Kordoby wysłał taki przeciwko rabusiom - spychano łodzie na morze i hajda plądrować gdzie indziej.

Te wyprawy, chociaż nieliczne, trwały czasami przez wiele lat. Wikingowie przekroczyli Gibraltar i wpłynęli na Morze Śródziemne w 850 roku. Co zdumiewające, ten akwen speszył zwycięzców mgieł, lodów i wielkich fal na północnym Atlantyku. Uznali, że sztormy na nim są zbyt gwałtowne i niespodziewane, a wiatry nieregularne. I - śmieszna porażka - ci surowi ludzie, wystawieni codziennie w swoich łodziach na promienie słońca, źle się opalali (jak większość blondynów) i bardzo cierpieli z powodu udarów. Widząc, że ich skóra czerwieni się i łuszczy,

sądzi, że to jakaś dziwna choroba. Nagła i całkowita odmiana pożywienia także ich męczyła - chorowali na czerwonkę i malarię. No a jak tu, tak daleko od kraju, ewakuować chorych i rannych, jak przyjmować nowych rekrutów, by zastąpić tych, którzy zginęli?

To w owych trudnych warunkach ludzie z północy, którzy drogą morską dotarli aż na Morze Śródziemne, natykali się tu i ówdzie na mużmańskich piratów. Ci zaś nie tylko nie chorowali, ale byli u siebie, a na dodatek bardzo dobrze znali całe wybrzeże. W obliczu tych śniadych przeciwników wikingowie, wojowniczy żeglarze, doznali swoich pierwszych porażek, nie kontynuowali więc tej części przygody. Normanowie w inny sposób mieli podbić Morze Śródziemne.

Pod koniec X wieku południowe Włochy - Apulia, Kalabria, Kampania, Neapol - należały do cesarstwa bizantyńskiego. Nawet kiedy władza Konstantynopola osłabła, obyczaje, język i rytuały religijne pozostały greckie, a miejscowi książęta uważali się, przynajmniej teoretycznie, za wasali Bizancjum. Jednak od czasu do czasu wybuchaly bunt przeciwko oddalonemu władcy. Często były one wywoływane przez północnowłoską szlachtę, bardziej lub mniej otwarcie popieraną przez papieża, który pragnął pozbyć się władz bizantyńskich z południa, zbyt niezależnych od Stolicy Apostolskiej. Korzystając z tych drobnych zamieszek, z tych małych wojen, Arabowie zajęli Sycylię.

Otóż na początku XI wieku pewna myśl przychodzi do głowy lom-bardzkiemu szlachcicowi, który stanął na czele buntu Apulii przeciwko Bizancjum.

- Doniesiono mi - powiedział jednemu ze swoich wiernych zwolenników - że na ziemi frankońskiej, w Normandii, osiedlili się wspaniali wojownicy z Norwegii. Ci ludzie przydaliby się nam w walce. Pojedź tam i sprowadź najemników, nie bacząc na koszty.

Wszędzie, nawet w Normandii, żadnego dźwięku nie słyhać tak dobrze jak brzęk monet. Wojownicy i porywcy, zawsze gotowi podróżować, najemnicy z północy ruszyli w drogę grupami - tym razem drogą lądową - z kilkoma potomkami szlacheckich rodów na czele: jedni konno, inni pieszo, śpiąc w lasach albo wśród straży po zamkach. Nieobciążeni żadną ideologią, sprzedawali się temu, kto dawał więcej, a od pierwszych potyczek dowiedli swojej wartości. Książęta Salerno,

Neapolu czy Kapui, buntownicy przeciwko Bizancjum, wynajmują za ciężkie pieniądze normandzkich najemników. Pragną ich mieć także obrońcy cesarstwa, a nawet papież, doczesny władca, który zawsze jest w niebezpieczeństwie!

Nic łatwiejszego niż zaangażowanie najemnych wojów, jeśli masz pieniądze. Podporządkować ich sobie jest już trudniej, zwłaszcza jeśli znajdzie się wśród nich kilku roztropnych przywódców. Wystarczy zaledwie trzydzieści lat, żeby dowódcy Normanów przejęli panowanie w południowych Włoszech i zajęli miejsce książąt, którzy ich tam ściągnęli. Warto wymienić imiona czterech normandzkich baronów, którzy - razem lub jeden po drugim, ponieważ ci wojownicy szybko umierają - przeprowadzili tę operację. Są to synowie pana Tankreda z Hauteville: Wilhelm, Dreux, Onufry i Robert, zwany Robertem Gui-scardem. Cała czwórka ma ten sam prosty pogląd na temat porządku, który należy zaprowadzić w południowych Włoszech: surowy feudalizm bez żadnej możliwości ochrony. Pan i władca rozdziela ziemię swoim wiernym podwładnym, zaczyna się też wyzysk chłopów - rekwizycje, podatki i pańszczyzna.

Wieśniak jęczy, żałuje czasów miłych drobnych buntowników przeciwko Bizancjum. Kiedy ucisk jest zbyt silny, wzywa pomoc. Kogo, jeśli nie papieża, jedynego księcia, który jeszcze nie stracił tronu? Widzimy więc, jak papież Leon IX przybywa na czele armii - niemieckiej, ponieważ cesarz Niemiec jest oficjalnym protektorem Stolicy Apostolskiej -daje się rozgromić i uwięzić. Jego tytuł nie robi wrażenia na Normanach i więzień będzie marniał w pomieszczeniu dość podobnym do lochu. Dwa lata później chory Leon IX zostaje uwolniony i umiera, oplakiwany przez całe chrześcijaństwo.

Jego następca, Mikołaj II, który został papieżem w 1059 roku, miał dość czasu na refleksję nad zaletami i wadami Normanów.

- Lepiej uznać ich władzę - powiedział kardynałom w swoim otoczeniu - i zrobić z nich naszych przyjaciół.

I - przy nieco skonsternowanym milczeniu zachodniej Europy -biskup rzymski przyjmuje przysięgę na wierność „księcia Kapui” „,diuka Apulii”, normandzkich uprawomocnionych uzurpatorów, którzy obiecują uszanować terytorium Świętego Piotra.

Epopea normandzka na Morzu Śródziemnym - która nas tu in-

interesuje i która zmieni jeszcze raz losy tego morza, a nawet całego Zachodu - dopiero się zaczyna.

Na naszej scenie pojawia się Roger de Hauteville, piąty syn Tan-kreda. Jak inni bohaterowie opowieści rycerskich, ma wszystkie prestiżowe zalety - jest wysoki, przystojny, dobrze zbudowany, złotowłosy, odważny, silny i elokwentny. Duża konkurencja dla Roberta, który panuje wtedy nad południowymi Włochami. Pierwsze kontakty nie są zbyt udane. Później starszy brat znajduje sposób, żeby ugłaskać młodszego:

- Jest jeszcze w tym kraju kilku zwolenników Bizancjum. Pomóż mi ich zniszczyć, a wykroisz sobie królestwo.

Roger zgadza się i dźwięk normandzkich tręb gromadzi wojowników. Naprzód! Bizantyńskie gniazda oporu padają jedno za drugim.

- Dziecinnie proste - mówi młody Roger. - Chcę mieć Sycylię. To królestwo by mi odpowiadało.

Nie wybrał go przypadkiem. Przystudiował mapy, wypytał się o stacjonujące na Sycylii siły wojskowe Arabów i ich władzę.

- Ludność wyspy - donieśli mu szpiedzy - nienawidzi okupantów. A i oni sami są podzieleni.

Mamy niewiele szczegółów, często sprzecznych ze sobą, na temat operacji morskich przeprowadzonych przez Rogera de Hauteville przeciwko Mesy nie. Pewne jest tylko, że zdobywa ją w 1061 roku przy pomocy śmiesznej na nasze czasy liczby 2000 ludzi. Podbój Sycylii zajął więcej czasu i był trudniejszy niż się spodziewano, ponieważ niemal wszędzie Arabowie opierali się zawzięcie, a ludność, która najpierw potraktowała Normanów jako oswobodzicieli, także zaczęła się im przeciwstawiać z powodu grabieży, gwałtów i morderstw. W końcu Robert wspiera brata swoimi wojskami i zaczyna się podbój, który kończy się w 1091 roku, gdy Roger przyjmuje tytuł księcia Sycylii i wzmacnia swoje zwycięstwo, zajmując Malte.

Czytelnikom, u których dynamizm wikingów budzi jeszcze wątpliwości, przypomnijmy, że w podobnym czasie, w 1066 roku, Wilhelm Zdobywca wylądował w Hastings na wybrzeżu Anglii i rozpoczął definitywny podbój wyspy.

Często władza uspokaja zdobywców. Tak też dzieje się z Rogerem de Hauteville. Kiedy zostaje królem, kończy się przemoc. Ma teraz pięć-

dziesiąt lat i cechy prawdziwego męża stanu - inteligencję, rozagę, zręczność, a nawet przebiegłość:

- Nic nie zmienię w religii i obyczajach. Chrześcijanie będą chro-nieni, ale muzułmanie będą mogli praktykować swoją religię.

Na dworze można spotkać urzędników muzułmańskich wraz z dyg-nitarzami chrześcijańskimi, a dowódcy muzułmańscy są zarówno w pie-chocie, jak i w marynarce. Papież, dowiedziawszy się o tej tolerancji, najpierw zasepił się, ale potem, tak jak jego poprzednicy, zrozumiał, że lepiej zaakceptować fakt dokonany.

- W końcu Roger I to władca chrześcijański. Przywiedzie kiedyś Sycylię z powrotem na łono Kościoła. Mianuję go swoim legatem na ten kraj.

Mimo liberalizmu Rogera I utrata Sycylii stanowiła poważny cios dla Arabów z wybrzeża Ifrikiji, gdzie powstawała tak wspaniała cywilizacja. Skończyło się zboże, a przynajmniej jest go o wiele mniej. Na Sycylii było go tymczasem sporo, nie kosztowało więc dużo i nie wymagało dalekiego transportu. W rękach Rogera towar ten stał się potężnym środkiem na-cisku, kiedy pojawił się przed nim emisariusz książąt z Tunezji:

- Potrzebujemy zboża. Jesteśmy gotowi zapłacić za nie dobrą cenę.

- Sprzedam je wam drogo, ale chcę jeszcze czegoś: zawieszenia działalności waszych piratów na morzu.

Tego rozejmu przestrzegano aż do śmierci Rogera I i rzeczywiście ataki piratów muzułmańskich ustały wtedy niemal zupełnie. Morze Śród-ziemne przestało być jeziorem islamskim.

Można by sądzić, że po śmierci księcia Sycylii to właśnie muzuł-manie zerwą zawieszenie broni. Wręcz przeciwnie, zrobili to Norma-nowie w osobie Rogera II, syna i następcy Rogera I.

- Urodziłem się księciem i będę miał wszystko, czego zapragnę.

W istocie, podczas gdy pięciu synów Hauteville'a było w gruncie rzeczy uszlachconymi poszukiwaczami przygód, Roger II znalazł koronę w swojej kołysce. „Wszystko, czego zapragnę” to najpierw spadek po wuju, Robercie, który zmarł, poprowadziwszy uprzednio działania wo-jenne przez całe Bałkany aż do bram Konstantynopola, gdzie ranił śmierz-telnie Bizancjum, a następnie zwierzchnictwo nad wszystkimi posiad-łościami normandzkimi we Włoszech. Kiedy Roger II dowiedział się, że oburzony jego pretensjami papież Honoriusz rzucił na niego klątwę,

ogarnął go pusty śmiech. I nie bez kozery. Krótco potem następca Honoriusza zrozumiał, jak jego poprzednicy pół wieku wcześniej, że jedyną rozsądną postawą wobec Normanów są pertraktacje. W 1130 roku Roger II zostaje królem Sycylii, Kalabrii i Apulii, księciem Kapui, zwierzchnikiem Neapolu i Benewentu, a ceremonia koronacji przebiega wśród wschodniego przepychu.

Nie ma mowy o zbożu dla mieszkańców Ifrikijji. Statki Rogera II atakują to wybrzeże dokładnie tak, jak niegdyś feluki arabskie brzegi chrześcijańskie - to samo spustoszenie, te same gwałty, te same porwania. Arabowie wpadają w osłupienie. A Roger II jest nienasycony:

- Chcę być także królem Ifrikijji.

Powoduje nim coś więcej niż pycha. Przejęcie tunezyjskiego królestwa oznacza dotarcie do źródeł bogactwa, które płynie szeroką strugą z Afryki do wszystkich portów Tunezji, a zwłaszcza dotarcie do sudań-skiego złota. Roger II, korzystając z morskich tradycji wikingów oraz wiedzy budowniczych floty morskiej, którzy stworzyli na Morzu Śródziemnym typ szybkiego krążownika na wzór statków arabskich, całkowicie panuje nad tym akwenem. W 1148 roku zdobywa Al-Mahdiję z jej cenionym portem, a Normanowie posuwają się dalej - na wybrzeżu algierskim pada też Bidżaja. Podbój, jak zwykle u tej nacji, jest brutalny - grabieże, podpalenia, więźniowie przywożeni jako niewolnicy na Sycylię, okupy od wysoko postawionych osobistości.

W wyniku powstań, które zwrócą Al-Mahdiję i inne porty islamowi, Roger II tylko przez jedenaście lat zachowa koronę króla Ifrikijji, ale wiele drobnych księstw muzułmańskich będzie płacić haracz Normanom, by móc swobodnie poruszać się po morzu, i ta niewola potrwa ponad sto lat. Okresowo, nawet wtedy, gdy koronę Sycylii będzie nosił Karol Andegaweński, brat Świętego Ludwika, Sycylijczycy będą grabić porty tunezyjskie, wycofując się dopiero po pobraniu haraczu. Od wielu już lat panowanie chrześcijańskie na Morzu Śródziemnym umożliwia swobodne, pozbawione ryzyka podróże tym, których dotąd jeszcze nie spotkaliśmy - pielgrzymom do Ziemi Świętej i krzyżowcom.

„Pielgrzymka religijna - napisał pewien historyk - pojawia się jako potrzeba duszy, zmuszająca wierzącego do skierowania ku bóstwu swego rodzaju modlitwy fizycznej, która stanowi jednocześnie wyznanie wiary”.

Tak jak dzisiaj, dawni pątnicy wyruszali w drogę, by wypełnić obietnicę, prosić o łaskę lub o wybaczenie za popełniony grzech, czasami - rzadziej - po prostu po to, by ofiarować swój wysiłek na chwałę Pana.

Jednak wszystkie te przyczyny nie są wystarczające, by zrozumieć nieodpartą potrzebę, która zmuszała tylu ludzi - były wśród nich kobiety i dzieci - do podjęcia bardzo długiej i często niebezpiecznej wędrówki. Chęć odbycia pielgrzymki wiązała się ze starym instynktem koczowniczym ludzkości. Kiedy wszelka działalność odnosiła się do religii, pielgrzymka stanowiła naturalny i usprawiedliwiony sposób zaspokojenia tego instynktu.

„Chrześcijanin, który z sercem pełnym skruchy odbył jedną z trzech głównych pielgrzymek, do Jerozolimy, Rzymu lub Santiago de Compostela, może mieć pewność, że nie umrze w grzechu śmiertelnym” - taka opinia panowała powszechnie w średniowiecznej Europie Zachodniej. Wędrówka do Jerozolimy zajmowała pierwsze miejsce wśród zasług, ponieważ była najtrudniejsza i najbardziej niebezpieczna. Niektórzy odbywali ją pieszo, przechodząc przez Włochy, Dalmację i Konstantynopol, co czasem oznaczało całe miesiące marszu. Droga morska była szybsza. Pod koniec XII wieku przeprawa z Marsylii do Akki na wschodnim wybrzeżu Morza Śródziemnego zajmowała od piętnastu do dwudziestu pięciu dni. Większość francuskich pielgrzymów w ten właśnie sposób dostawała się do Jerozolimy, i to za nimi podążymy najpierw.

Pielgrzymi zaczęli odwiedzać miejsca święte pod koniec IV wieku, kiedy matka cesarza Konstantyna nakazała zniszczyć pogańskich bożków, którzy wypełniali i profanowali drogę krzyżową. Potem przyszły najazdy perskie i muzułmańskie, ale na początku muzułmanie byli bardzo tolerancyjni i pielgrzymi mieli swobodny dostęp do Grobu Pańskiego. Nieco później okupanci zaczęli pobierać opłatę za prawo wejścia do Jerozolimy, a pątnikom, którzy nie byli w stanie jej uiścić, ubliżano, grożono, a nawet ich maltretowano lub zabijano. To właśnie owo zdzierstwo oraz pragnienie odzyskania miejsc świętych legły u podstaw wypraw krzyżowych. Pierwsza krucjata zaczęła się w 1095 roku, a ostatnia odbyła się w 1272 roku. Pielgrzymi udawali się do Ziemi Świętej przed nimi, w czasie ich trwania i po ich zakończeniu. Zresztą przed połową XIII wieku słowo „krucjata” nie istniało. Jeszcze Joimdlle mówi o „pielgrzymkach krzyżowych”. Dopiero później nazwano tak wyprawy religijne z bronią

w rękę. W każdym razie przez dwa wieki warunki podróży do Jerozolimy nie zmieniły się.

Niektóre szczegóły przetrwały do dziś. Czy zastanawialiście się, dlaczego w Starym Porcie (Vieux Pont) w Marsylii właściciele barek wpływających na przejażdżki po morzu lub ich pracownicy zapraszają przechodniów, machając chustką nie pierwszej czystości? Powtarzają dokładnie gest średniowiecznych „reklamiarzy”, poruszających godłem statku, na którego pokład pragnęli sprowadzić ewentualnego pasażera. Ruch i ożywienie z tamtych czasów można porównać z tym, co dzieje się dzisiaj, podobnie jak mieszaninę języków. Prowansalczy, pragnąc zachęcić do podróży, szpikowali swój rodzimy język wyrazami francuskimi, niemieckimi lub angielskimi.

U nadbrzeży stoją przycumowane wojenne galery krzyżowców i cywilne nawy transportowe, wysokie, ciężkie i szerokie, niektóre zdolne przewieźć ponad 300 pasażerów i blisko 100 koni. Na statkach płynących do Ziemi Świętej nawet w porcie nie opuszcza się żagla z naszytym wielkim czerwonym krzyżem lub po prostu wykonanego z czerwonego płótna. Właśnie w miejscu ich zakotwiczenia ludzie machają godłem i zapraszają pielgrzymów do wejścia na swój pokład. Reklamowana nawa jest oczywiście najlepsza, najszybsza i najbardziej luksusowa w świecie, a podawane na niej pożywienie to czysta rozkosz. Czasami dochodzi do pojedynków słownych między przedstawicielami konkurujących statków:

- Nie słuchajcie go, jego łajba jest przegniła, nie upłynie nawet trzech mil. Szczury na niej są większe od tego tam psa, a podadzą je wam w potrawce. Kapitan nie zna się na gwiazdach! A tutaj macie najlepszych marynarzy, wygodę i doskonałą kuchnię. Wejdźcie na pokład choć na chwilę, to nic nie kosztuje, do niczego was nie zobowiązuje!

Za statkiem rozstawiono darmowy bufet, serwujący kilka rodzajów mięs, konfitury z Aleksandrii oraz wino z Krety.

- Chcecie sami zobaczyć kuchnię? Kucharz was zaprowadzi...

Mężczyzna, którego raczej nazwalibyśmy kucharynią, wiedzie klientów do swojego przybytku, skąd w stronę portu napływają smaczkowite wonie. Naiwny pielgrzym podróżujący w pojedynkę prawdopodobnie ulegnie tym śródziemnomorskim oszustom, których geniusz i dzisiaj nie zaginał. Ale pojedynczy pątnik to tutaj rzadkość, prawie

wszyscy po opuszczeniu domów poszli do klasztoru lub kościoła, gdzie dano im takie same informacje, jakich dzisiaj udziela biuro podróży i wyznaczono pilota grupy, który świetnie wie, gdzie zwrócić się po przybyciu do portu, by otrzymać minimum gwarancji.

Mimo jarmarcznej atmosfery, naciągaczy, fałszywie nęcących poczęstunków oraz zasadzek wszelkiego innego rodzaju takie gwarancje w Starym Porcie istnieją.

- Wiedzieliśmy od początku wyprawy do Marsylii - opowiadał jeden z pielgrzymów - że są w tym mieście „obserwatory” zatrudnieni przez władze miejskie, do których każdy może się zwrócić. Ci urzędnicy mieli za zadanie sprawdzić przed każdym wypłynięciem w morze, czy nawa jest w stanie nawigować, czy nie jest przeładowana, czy każdy pasażer ma tyle przestrzeni i pożywienia, ile mu obiecano na bilecie.

Na pokładzie statków przewożących pielgrzymów były cztery klasy. Pasażerowie pierwszej klasy mieszkali w rufowce, zawsze po kilku w kabini. Druga klasa miała prawo do górnego pokładu i otwartych przestrzeni pod rufówką - marynarze przeganiali ich stamtąd tak często, jak tego wymagało manewrowanie statkiem. W trzeciej klasie pielgrzymi tłoczyli się na podpokładziu, ryzykując uduszenie, zaś ci z czwartej podróżowali w jeszcze gorszych warunkach - w stajni. Oczywiście wysokość opłat zależała od klasy, nie ma jednak sensu ich tu cytować, a to z dwóch powodów. Kwot w funtach bitych w Tours i w ówczesnych francuskich groszach nie daje się przeliczyć na dzisiejsze pieniądze, ponadto do oficjalnych cen dodawano napiwki i inne dodatki za jedło i napitek, które czasami podwajały początkową sumę.

Niewygoda i stłoczenie, jakie by nas czekały, gdybyśmy musieli wtedy wsiąść na statek płynący do Ziemi Świętej, wprawiłyby nas w przerażenie. Ówczesni pasażerowie nie zauważali tego, ponieważ tak się wtedy podróżowało. W oknach nie było szyb, tylko nasączony olejem pergamin. Wieczorem bogacze zapalali świeczkę, ubożsi świecę łożową, a biedacy siedzieli w ciemnościach. Spano wszędzie, po kilku w koi. Zimą jednak nawet w rufówkach było bardzo zimno.

- Gdy już weszliśmy na pokład i rozdaliśmy napiwki, przyszedł do nas skryba, który zapisał nazwisko, imiona, zawód i adres każdego pasażera na dwóch listach. Jedna z nich miała zostać na lądzie. Poszliśmy

do konsula morskiego, do którego należała obrona interesów pasażerów. Zapewnił nas, że nie będziemy musieli pomagać przy manewrowaniu statkiem i że on będzie rozstrzygać wszelkie spory, jakie mogłyby się pojawić między kapitanem a nami. Pokazano nam nasze miejsca. Każdy z nas miał na podpokładzie przestrzeń o wymiarach 1,65 metra na 65 centymetrów. Dano nam matę do spania, która za dnia musiała wisieć na ścianie statku.

Przestrzeń przydzielaną pasażerom, którą mierzono w stopach i calach, przeliczam na miary metryczne. Wymiarów tych nie przestrzegano rygorystycznie i czasami dwaj pielgrzymi musieli spać „na waleta”. Konie stały w boksach długości 2,5 i szerokości 0,73 metra. Ich przewóz stanowił dla ówczesnych budowniczych kłopot. Załadowanie zwierząt za pomocą dźwigu, tak jak to się robi dzisiaj, nie było możliwe z powodu małej liczby takich urządzeń i ich niewielkiego udźwigu, a także dlatego, że luki na statku były zbyt małe, by nie naruszyć solidności konstrukcji. Budowniczowie wpadli wtedy na pomysł, który został wykorzystany do zaokrętowania czołgów i innych pojazdów podczas drugiej wojny światowej. Była nim brama w kadłubie, tuż nad poziomem wody. Po wejściu koni na pokład, kołkowano i uszczelniano kadłub. Tak przygotowane statki nazywano nawami „odźwiernymi”, ponieważ były wyposażone w odrzwia. Wiele z nich zatонуło w czasie sztormu, gdy wrota puściły.

- Poszliśmy zobaczyć konie w głębi statku. Nie można ich zostawić na stojąco, bo nawa kołysze się we wszystkie strony. Mogłyby upaść i poranić się. Nie mogły także zbyt długo leżeć. Wobec tego zawieszają się je, przeciągając popręg pod klatką piersiową i brzuchem. Dokładnie mówiąc, zabezpiecza się je od góry, przy czym kopyta pozostają na podłodze, ale nie opiera się na nich cały ciężar ciała. Popręgi ocierają im jednak skórę w najdelikatniejszych miejscach, więc wkłada się pod nie słomę. Trzeba także od czasu do czasu smagać je po nogach, żeby im nie ścierpły. Po przybyciu na miejsce zwierzęta są mimo to tak zeszywniałe, że trzeba je na nowo uczyć chodzić.

Po zaokrętowaniu pasażerów oraz załadowaniu koni i bagaży statki z pielgrzymami wypływały w morze, pojedynczo albo w konwoju. W czasach wypraw krzyżowych w skład konwoju wchodziły galery i nawy różnej wyporności, po drodze często tracąc się z oczu. Bez

względu na rodzaj statku ceremonial podniesienia kotwicy był wszędzie taki sam. Najpierw śpiewano kantyczkę:

*Żeglujmy w imię Boże, By
otrzymać jego łaskę. Niech On
będzie naszą siłą A Grób Pański
niech nas chroni. Kyrie eleison.*

Potem następowały zwykle manewry na żaglowcach: podniesienie żagli, podniesienie kotwicy. Nowa pieśń nabożna, tym razem *Veni Creator*, a potem rozkaz kapitana:

- Ruszamy, w imię Boga!

Chorągiew powiewa na rufie, rozlega się dźwięk trąbki, której odpowiada ogromna wrzawa widzów, wśród nich bliskich i przyjaciół, zebranych na nabrzeżu. Po podniesieniu kotwicy i postawieniu pozostałych żagli statek dopływa do wyjścia z portu, pomagając sobie w razie potrzeby wiosłami.

Richard z Londynu, Francesco z Barberino, Jan z Joinville, Filip z Mezieres i niemiecki mnich Schmidt, zwany Faber, pozostawili wystarczająco dużo informacji o podróży pielgrzymów przez Morze Śródziemne, byśmy mogli odtworzyć jeden dzień z takiej wyprawy.

Większość ich jeszcze śpi, gdy o świcie na rufowce daje się słyszeć potężny gwizd. Sługa kapitana podnosi wielki obraz Matki Boskiej i wszyscy, którzy znajdują miejsce na pokładzie, klękają, by odmówić *Ave Maria*.

Następnie szoruje się pokład, co w zasadzie sprowadza się do zlewania go wiadrami morskiej wody. Lepiej pospieszyć się z zawieszeniem maty do spania na ścianie! O ósmej przychodzi czas na flagę, jak w dzisiejszej marynarce cywilnej - na maszt wciąga się banderę, czy raczej sztandar, chorągiew.

Potem msza, nie tylko w niedziele, ale codziennie. Nie chodzi jednak o zwykłe nabożeństwo - nazywa się je „mszą jałową” albo „mszą suchą”, ponieważ nie zawiera konsekracji. Na pokładzie nie było opłatka i wina mszalnego, bo mogłyby utonąć wraz z okrętem. Nie przyjmowano też komunii świętej z obawy, by przystępujący do komunii, w tym także

księża, nie zwymiotowali hostii w razie ataku choroby morskiej. Tylko Ludwik IX miał możliwość doświadczyć obecności najświętszego sakramentu na pokładzie swojego statku. Wielu wiernych zadawała się inwokacją do Matki Boskiej lub swojego ulubionego świętego.

- Trąbki brzmiały dwa razy dziennie, żeby nas wezwać na posiłek. Stoły rozstawiano na rufie, ale każdy jadł tam, gdzie mógł. Szef naszej grupy zawarł z kapitanem umowę. Mieliliśmy prawo do jednego kieliszka małmazji rankiem i codziennie jedliśmy kury, które zabraliśmy ze sobą żywe. Karmił je kucharz. Na dwudziestu pięciu pasażerów przypadał jeden służący, który gotował i podawał.

W skład posiłków bez dodatków wchodziło peklowane mięso, suszone lub solone ryby i peklowane jarzyny. Porcje były małe, a jedzenie paskudne. Chciało się po nim pić, a wino, bardziej szczerze rozdzielane niż woda pitna (pół litra dziennie na osobę), nie dość dobrze gasiło pragnienie. Niektórym szlachcicom podawano dania za zasłoną, ale jadali mniej więcej tak samo marnie.

- Między posiłkami często ogarniała nas nuda. Wyciągaliśmy więc szachy, kostki, warcaby. Słuchaliśmy gry na flecie, lutni, gitarze i wioli.

Później graliśmy także w karty, ale mnisi potępiali świeckie rozrywki. Woleliby, żeby pielgrzymi nieustannie się modlili. Rozmawialiśmy z marynarzami, słuchaliśmy ich opowieści. Ówczesni żeglarze nie zawsze należeli do elity. Czasami trafiali się prawdziwi szubienicznicy, a nie tak ich nie bawiło, jak wprawianie pasażerów w zdumienie historiami o morskich potworach lub obyczajach mieszkańców Afryki. Dorabiali sobie do żołądka, sprzedając podróżnikom alkohol, dodatkowe pożywienie, fałszywe kamienie szlachetne ze Wschodu lub przedmioty skradzione innym pątnikom, co czasem kończyło się dla nich po prostu powieszeniem.

- Dzisiaj zaskoczyła nasz statek cisza na morzu. Zmarł jeden z pielgrzymów. Zasztyło go w całunie razem z odrobiną piasku i wrzucono do morza, podczas gdy my śpiewaliśmy *Libera me*.

W naszych czasach worek ze zmarłym obciąża się balastem, to niemal jedyna różnica. W średniowieczu wkładano tam piasek, żeby zmarły nie był całkowicie pozbawiony tej „ziemi chrześcijańskiej” tak przydatnej w wiecznym spoczynku. Ponieważ śmiertelność była wtedy inna niż dziś, niewiele podróży przebiegało bez jednego choćby pogrzebu, który był jednocześnie smutkiem i rozrywką.

- Co wieczór odbywała się ta sama uroczystość. Nieco przed Aniołem Pańskim zbieraliśmy się na mostku, a pokładowy skryba recytował psalmy w języku plebsu, po czym następowały litanie po łacinie, na które odpowiadała załoga i oficerowie, klęcząc na pokładzie. Odmaaliliśmy *Salve Regina*, także na klęczkach, po czym rozlegał się gwizd, taki sam jak rankiem, a służący kapitana podnosił obraz Dziewicy. Trzy *Ave Maria* i szliśmy spać. Często szczury i robactwo, które lęgnie się ponoć podczas wiania *sirocco*, nie dawały nam zasnąć.

Szczury żyły na statkach wszystkich nacji aż do chwili zastosowania trucizki, wynalezionej przez Instytut Pasteura. Jeśli natomiast chodzi o tłuste i lepkie robaki, od których aż się roilo, brak higieny lepiej tłumaczy ich obecność niż *sirocco*. Komfortu w nocy nie poprawiały niskie potrzeby przyrodzone ludzkiej naturze. Nocniki rozstawione wzdłuż rzędów śpiących nie wystarczały i pasażerowie, którzy wstawali, by udać się do ubikacji usytuowanej na dziobie, deptali po rozciągniętych ciałach, nierzadko przewracając nocne naczynia. Najgorzej było podczas sztormu, ponieważ - jak pisał Jan z Joimdlle - „złatwiano się na miejscu”.

Opisy burz na morzu w dawnych czasach są zawsze bardzo dramatyczne. Po pierwsze dlatego, że prostaczkowie lubią dramatyzować, a także dlatego, że ryzyko zatonięcia było zdecydowanie większe z powodu słabej konstrukcji, omasztowania i olinowania statków, ich przeładowania, stanowiącego regułę w czasach wypraw krzyżowych, a często również braku kompetencji załogi. Niewiedza i zabobonny strach nie poprawiały sytuacji. Jeśli na szczycie masztu podczas sztormu pojawiały się ognie Świętego Elma, marynarze byli równie przerażeni jak pasażerowie. Wszyscy padali na kolana z ramionami wzniesionymi do nieba, nikt nie brasował rei ani nie zwiżał żagli.

Kapitan dowodził statkiem, był panem na pokładzie, pierwszym po Bogu, a przecież w razie zatonięcia jednostki to on pierwszy opuszczał jej pokład. Robił to z jednej przyczyny, prostej, acz znaczącej. W tamtych czasach technicy, a wśród nich eksperci od nawigacji, stanowili rzadkość i ceniono ich życie.

Na pielgrzymów lądujących w Akce lub Jaffie przez długi czas czekały tylko plaże, jakieś nieokreślone ruiny i kilka baraków oraz wielbłądy, jedyny środek transportu do Jerozolimy. W końcu święte miasto

pojawiało się przed ich oczyma - skąpana w niezrównanym świetle, potężna forteca z wysokimi murami, dzwonniami, minaretami i kopułą świątyni zwieńczoną złożonym krzyżem. Pielgrzymi gromadzili się najczęściej u bram Świętego Stefana, po czym szli w stronę *via dolorosa*, by dojść do Golgoty, a potem do Grobu Świętego. Następnie zwiedzali dzielnice miasta i jego kościoły oraz targowiska, podobne do dzisiejszych suków w Syrii czy Libanie. Mijali przy tym Żydów, Syryjczyków, Ormian, Bizantyńczyków, Francuzów, Niemców, Hiszpanów, Weneccjan i Genuńczyków.

Przypominam, że u podstaw wypraw krzyżowych legło wymuszanie łapówek przez muzułmanów od chrześcijańskich pielgrzymów. Ich ogromną i bezładną migrację opowiedziano setki razy, a jeszcze nie znamy wszystkich jej epizodów. Nawet kronikarze z tamtych czasów nieco się pogubili. Tutaj interesują nas zwłaszcza przeprawy morskie, ale musimy je usytuować na tle innych aspektów tej przygody.

Co ciekawe, historycy nie dołączają do niej pierwszej krucjaty, która odbyła się w 1096 roku z inicjatywy Piotra z Amiens, zwanego także Piotrem Pustelnikiem. Nazywa się ją ludową wyprawą krzyżową, ponieważ uczestniczyli w niej zwykli ludzie, a nawet biedacy. Szli pieszo wzdłuż Dunaju. Tuż po przybyciu do Azji Mniejszej zostali zgładzeni przez Turków w obozie Civetot w pobliżu Nikomedii (dziś izmit). Następna krucjata, zwana pierwszą krucjatą lub krucjatą baronów, zaczęła się po tym, jak 24 listopada 1095 roku papież Urban II wygłosił w wyniku sławnego soboru mowę stanowiącą wezwanie do broni. Na wyprawę wyruszyły cztery korpusy. Dwa przemieszczały się łądem, a dwa morzem. Spotkały się w Konstantynopolu i weszły do Azji Mniejszej. Sułtan Su-lejman bez lęku patrzył, jak się zbliżają.

- Nie bójcie się - mówił do swoich kapitanów. - Ci nieprzyjaciele, którzy przybyli z dalekiego kraju, gdzie słońce zachodzi, są zmęczeni długą podróżą i mają zbyt mało koni. Nie będą umieli dorównać nam siłą ani zapalem.

To jednak nie zmęczenie, lecz zaskoczenie taktyczne groziło krzyżowcom podczas pierwszych potyczek. Przyzwyczajeni do walki w zbrojach, do długich i powolnych szarż, przyjęli jak ukłucia pszczoł setki strzał i szybkie ataki Turków, których ruchliwość zbijała ich z tropu. Na szczęście strategia Seldżuków nie dorównywała ich taktyce i na-

pastnicy nie potrafili wykorzystać swojej przewagi. Dzielili ich też sek-ciarska nienawiść, a na dodatek wcielili do wojska Ormian, którzy walczyli z chrześcijanami wbrew własnej woli lub nawet przechodzili na ich stronę. Większa część wojska tureckiego została 1 lipca 1097 roku odepchnięta pod Doryleum (dziś Eskisehir), 3 czerwca 1098 roku krzyżowcy zdobyli po siedmiomiesięcznym oblężeniu Antiochię (dziś Antakya), a w końcu, 14 lipca 1099 roku - Jerozolimę, która w rękach Turków była od 1076 roku. Wilhelm z Tyru pozostawił bardzo żywą opowieść o tym, co zdarzyło się potem:

„Po wejściu do miasta nasi pielgrzymi ścigali Saracenów, masakrując ich. Pędzili ich aż do świątyni Salomona, gdzie schronili się i wściekle walczyli z naszymi przez cały dzień - do tego stopnia, że cała świątynia spłynęła ich krwią. Pokonawszy w końcu pogan, nasi schwyтали w świątyni wielką liczbę mężczyzn i kobiet, których zabijali lub pozostawiali przy życiu wedle uznania. Wkrótce krzyżowcy rozbiegli się po mieście, zagarniając złoto, srebro, konie i muły oraz łupiąc domy, które opływały w dostatek. Później nasi, szczęśliwi, płacząc z radości, poszli adorować grobowiec Zbawiciela Jezusa i spłacili wobec niego dług. Następnego ranka wdrapali się na dach świątyni, zaatakowali mężczyzn oraz kobiety Saracenów i dobywszy miecza, ścięli im głowy. Niektórzy rzucali się z dachu. Tankreda oburzył ten widok”.

Trzy lata wcześniej w Civetot Saracenowie zmasakrowali krzyżowców z takim samym zapalem. Ale oni nie powoływali się na Chrystusa. W wyniku zdobycia Jerozolimy powstało tam łacińskie królestwo, które istniało aż do 1291 roku. Było maleńkie, podzielone sporami dynastycznymi i wkrótce zajmowało już tylko niewielki odcinek wybrzeża. Krzyżowcy zajęli fortece miejskie oraz zamki, ale nie mieli dość siły, by zapobiec najazdom i aktom bandytyzmu ze strony muzułmanów. Ochrony przed nimi podejmują się dwa zakony religijno-rycerskie.

Pierwszy pojawił się na scenie wraz z ludową krucjatą. W połowie XI wieku Palestyna podlega kalifowi Egiptu. Około 1050 roku kupcy włoscy z Amalfi i Salerno otrzymują od tego władcy zezwolenie na budowę hostelu i szpitala dla pielgrzymów. W szpitalu pod wezwaniem Świętego Jana Baptisty pracują mnisi lekarze i pielęgniarze, zwani braćmi szpitalnikami. Ponieważ coraz częściej mają do czynienia z rannymi poranionymi przez muzułmanów, dochodzą do wniosku,

że lepiej zapobiegać niż leczyć i niektórzy spośród nich, zachowując śluby ubóstwa, posłuszeństwa oraz czystości, zmieniają się w żołnierzy. Ich liczba rośnie, a patrole są coraz skuteczniejsze. Z czasem budują i utrzymują ważne obiekty wojskowe, wśród nich sławny Krak des Chevaliers. Tymczasem królestwo łacińskie ginie w oczach. Kiedy chrześcijanie tracą Jerozolimę w 1187 roku, zakon przenosi się do Saint-Jean d'Acre, potem - gdy i to miasto upada - na Cypr i Rodos, a w końcu na kolejną wyspę, gdzie zobaczymy ich pod ostateczną nazwą, jako kawalerów maltańskich.

Pewien rycerz z Szampanii, Hugon z Payns, o którym w zasadzie nic nie wiadomo, założył w 1119 roku w Jerozolimie inny zakon religijny i rycerski - Ubogich Rycerzy Chrystusa - który także od początku miał bronić pielgrzymów. Ci rycerze byli nowi, ale dzięki protekcji Świętego Bernarda zakon rozwinął się i powiększył bardzo szybko. Król Jerozolimy, Baldwin II, umieścił mnichów-rycerzy w pałacu sąsiadującym ze starą świątynią Salomona, nazwano ich więc templariuszami*.

Templariusze rywalizowali na Ziemi Świętej ze szpitalnikami, a czasami nawet się im przeciwstawiali, ponieważ na początku oba zakony były do siebie zbyt podobne. Potęga jednak doczesna templariuszy i ich bogactwo bardzo wzrosły - przenieśli się oni później do Francji, gdzie stworzyli swego rodzaju państwo w państwie. Stali się bankierami królów. Była to sytuacja wspianała, ale bardzo niebezpieczna.

Miliony widzów telewizyjnych wiedzą tyle samo, co historycy o procesie wytoczonym w 1307 roku templariuszom, których oskarżono o bałwochwalstwo, świętokradztwo oraz pederastię. Według mnie najlepszą książkę na ten temat napisał Georges Bordonove. Obiektywna, dokładna i udokumentowana, praca ta dowodzi niewinności jej bohaterów i skłania do uznania racji autora. Proces templariuszy był prowadzony zgodnie z zasadami stosowanymi przez każdy ustrój totalitarny.

W czasach wypraw krzyżowych szpitalnicy Świętego Jana z Jerozolimy mieli swoje filie w wielu portach śródziemnomorskich, jak Otranto, Bari, Piza, Mesyna i Marsylia. Konkurując z miejscowymi armatorami, przyjmowali pielgrzymów i krzyżowców, zajmując się ich

* *Templum* - po łacinie „świątynia” (przyp. tłum.).

transportem oraz organizując im wyprawy do Jerozolimy ze wszystkimi szczegółami. Najpierw mnisi prowadzili tylko biura podróży, później zostali armatorami z własnymi statkami. Taki był początek ich morskigo powołania.

To głównie dzięki zachowanym na Malcie archiwom zakonu można wyrobić sobie dość precyzyjne zdanie na temat ruchu na Morzu Śródziemnym w tamtych czasach. Wyruszający na krucjatę królowie i arystokracja nie mieli floty - nie miał jej nawet król Francji - wynajmowali więc nawy oraz galery od prywatnych przedsiębiorców, szpitalników lub od obcych mocarstw, miast czy państw. Wenecja - widzieliśmy, jak się wynurza ze swojej laguny - skorzystała na tym z niezrównaną zręcznością.

Stocznia, w której powstają okręty wojenne, jest w tamtych czasach w Wenecji oficjalną instytucją państwową. Mieści się we wschodniej części portu i nie ma sobie równych na całym świecie. Drogą lądową i morską dostarcza się do niej najlepsze drewno z Europy i Azji Mniejszej. Pracujący tu architekci i robotnicy dostają pensje profesorów i urzędników. Państwo weneckie wyposaża statki wojenne w armaty i proch. Okręty są wynajmowane, jeszcze zanim wypłyną ze stoczni - chętnych nie brakuje. Wynajmuje się je, ale nigdy nie sprzedaje. W ten sposób Wenecja zachowuje swoją potęgę morską, która przetrwa wieki, i ciągle ją powiększa.

W 1200 roku pewien francuski szlachcic, Bonifacy z Montferratu, który stanie na czele IV krucjaty, rozpoczętej z inicjatywy papieża Innocentego III, wysłał pełnomocnika do doży Wenecji:

- Potrzebujemy statków do przewiezienia do Ziemi Świętej czterech tysięcy pięciuset rycerzy, dziewięciu tysięcy masztalerzy, dwudziestu tysięcy żołnierzy piechoty oraz zaopatrzenia dla tej armii na rok.

- Mamy bardzo wiele zamówień - odpowiada doża - ale będziecie mieli to, co wam potrzebne, na wiosnę 1202 roku.

I kilka dni później podaje cenę usługi - 80 000 marek. W umówionym terminie krucjata, pomniejszona o część wojska, która zaokrętowała się w Marsylii, przybywa do Wenecji. Dowództwo jednak informuje z pewnym zażenowaniem, że udało mu się zgromadzić zaledwie 50 000 marek.

- Sprawa wymaga namysłu - oznajmia doża.

I Rada Mędrców zastanawia się, podczas gdy krzyżowcy obozują na łądzie stałym, niedaleko od miasta. Po kilku dniach nadchodzi taka oto propozycja:

- Wenecja zgadza się skredytować sumę, której wam brakuje, pod warunkiem, że pomożecie odebrać dalmatyński port Zara królowi Węgier, który nam go zabrał.

Ten, kto prosi o kredyt, w dziewięciu przypadkach na dziesięć akceptuje jego warunki. Tak też czynią dowódcy wyprawy krzyżowej. Na marginesie należy zauważyć, że w chwili, gdy mówią „tak”, krucjaty po raz pierwszy tracą swój charakter religijny, zmienia się ich sama istota. Okręty z krzyżowcami na pokładzie opuszczają Wenecję, płynąc wzdłuż dalmatyńskiego wybrzeża Adriatyku. Chrześcijańskie miasto Zara zostaje zdobyte w 1202 roku przez chrześcijańskie wojska, a to dopiero początek!

Syn zdetronizowanego przez rywala cesarza bizantyńskiego (pałacowe rewolucje były prawdziwą epidemią w Bizancjum) zjawia się w dowództwie wojsk francuskich:

- Przybądźcie do Konstantynopola, zwróćcie władzę mojemu ojcu, a odwzajemnimy się. Zobowiązuję się w jego imieniu uregulować wasz dług, a nawet zapłacić jeszcze więcej. Oprócz tego cesarstwo bizantyńskie przyłączy się do waszej krucjaty.

Na pokładzie jednego ze statków podróżuje doża Wenecji, niewidomy dostoyny Enrico Dandolo. Wyruszył na wyprawę, by czuwać nad wypełnieniem przez krzyżowców warunków umowy dotyczących Zary. Myśl, że jego klienci zapłacą mu całą należność, skłoniła go oczywiście do poparcia propozycji syna zdetronizowanego cesarza bizantyńskiego, a dowództwo z konieczności pomysł zaakceptowało.

Wiosną 1203 roku krzyżowcy zdobywają Korfu, a 24 czerwca oblegają Konstantynopol. 17 lipca atakują po raz pierwszy i uzurpator, Aleksy III, ucieka. Aleksy II wraca na tron, dzieląc się władzą ze swoim synem, Aleksym Aniołem (wszyscy w tej historii mają na imię Aleksy). Kiedy jednak krzyżowcy żądają obiecanej zapłaty od bizantyńskiego cesarza, który odzyskał tron, ten oznajmia, że muszą trochę poczekać. Kilka tygodni później obala go pospolite ruszenie, a władzę zdobywa kolejny Aleksy, Aleksy V. Niczego tu nie wymyśliłem.

- Sprawa - ponownie oznajmia doża - wymaga namysłu.

Wynik tego zastanawiania to traktat podpisany w 1204 roku przez dożę i baronów-krzyżowców, mający doprowadzić do definitywnego zdobycia Konstantynopola i podzielenia między siebie cesarstwa bizantyńskiego. 13 kwietnia miasto zdobyto i splądrowano. W kwestii werwy, z jaką ta operacja została przeprowadzona, możecie oprzeć się - niemal dokładnie - na zacytowanym przeze mnie wcześniej opisie tego, co się działo w Jerozolimie. Tak jak w Korfu, krzyżowcy walczyli z chrześcijanami i masakrowali ich. Można też było zobaczyć, jak plądrują nie tylko domy i pałace, ale również kościoły. W Konstantynopolu w miejsce cesarstwa bizantyńskiego powstało cesarstwo łacińskie. Miało istnieć krócej niż cesarstwo weneckie.

W 1187 roku sułtan Saladyn odzyskał zdobytą w 1099 roku przez krzyżowców Jerozolimę. Miasto, ponownie odbite w 1229 roku dzięki finansowemu wsparciu Fryderyka II Hohenstaufa, znowu utracono w 1244 roku. W 1212 roku, gdy było w rękach tureckich, pasący owce pastuszek na wsi w okolicach Cloyes, niedaleko od Vendôme, zostawił swoje stado i dołączył do procesji. Legenda mówi, że gdy wrócił, owce przed nim uklękły i objawił mu się Zbawiciel w ubraniu pątnika, wręczając mu pisemny rozkaz wyzwolenia Grobu Pańskiego. Młody Stefan (Etienne) ogłosił nabór. Myśl, że niewinne bezbronne dzieci miały odnieść sukces tam, gdzie nie udawało się to wojownikom, zbulwersowała ludzi. Choć dziś może nam to wydać się zdumiewające, ogromna liczba rodzin nie sprzeciwiła się udziałowi ich potomków w krucjacie. Dziecięca wyprawa krzyżowa była po prostu pielgrzymką, a jej wspomnienie wykorzystywano jako wątek romantyczny. A tak oto sprawy miały się naprawić:

Kiedy Stefan przybył do Saint-Denis, by poprosić Filipa II Augusta o aprobatę, towarzyszyły mu już tysiące pątników w jego wieku lub nieco tylko starszych. Speszony król poddał sprawę pod rozagę paryskiemu uniwersytetowi. „Niech te dzieciaki wracają do swoich parafii” - powiedzieli mędrcy. Opinia publiczna oburzyła się na tę rozsądną decyzję, posuwając się nawet do oskarżenia, że duchowieństwo chce sobie przywłaszczyć dary, które płynęły szerokim strumieniem. Nic nie robiąc sobie z zakazu, dziecięce wojsko pomaszerowało na południe. Liczba pielgrzymów stale rosła. Według pamiętnikarzy do Marsylii dotarło ich aż 30 000.

Fanatyczna szczodrość ludności nadała tej pielgrzymce dziwny, a nawet niepokojący, charakter. Stefan jechał luksusowym wozem. Między dzieci wieszali się starcy, kobiety i włóczędzy. W Marsylii pastuszek umówił się z dwoma armatorami, którzy zaokrętowali dzieci na siedem statków. Początek podróży upłynął spokojnie, ale potem dwie jednostki uderzyły w skałę podwodną i zatonięły. Pozostali mali pątnicy wyładowali nie w Palestynie, lecz w Algierii i Aleksandrii, gdzie sprzedano ich w niewolę. Należy zwrócić uwagę, że muzułmańscy piraci nie zaatakowali wyprawy na morzu, co zdarzyłoby się na pewno dwa wieki wcześniej.

Wielu historyków napisało, że marsylscy armatorzy jeszcze przed wypłynięciem pielgrzymki w morze zawarli z Turkami straszną umowę handlową i z rozmysłem sprowadzili swoich pasażerów z właściwej drogi. Według Edouarda Baratiera, konserwatora archiwów departamentu Bou-ches-du-Rhône, w związku z tą smutną sprawą miało się jakoby pojawić nazwisko Hugona Fera, radcy hrabiego Prowansji.

„Marsylia - dodaje wybitny archiwista - nie jest jedynym miastem, które uprawiało wówczas ten niecny proceder, uwalniając niewielkim kosztem południe Francji od młodych żebraków z północy, naiwnych, wygłodniałych rabusiów". Ciężkie to były czasy. Można zrozumieć, dlaczego pielgrzymi żądali gwarancji. Rok czy dwa lata po tej nieszczęsnej wyprawie krzyżowej sygnalizowano obecność około tysiąca chrześcijańskich dzieci i podrostków w afrykańskich koloniach karnych. Nie wszystkie skończyły tam życie. Podczas VI krucjaty (1228-1229) Fryderyk II odnalazł kilkusetosobową grupę i odkupił ją od sultana Egiptu. Wśród uwolnionych był Stefan, teraz już blisko trzydziestoletni, równie nawiedzony i mitomański jak w dzieciństwie. Po powrocie do Europy krążył od wioski do wioski, bez końca opowiadając dziwne historie, w których była mowa o potężnym i okrutnym władcy, którego nazywał „starcem z gór”.

W 1240 roku Aigues-Mortes było biedną osadą zależną od sąsiedniego opactwa, Psalmodi, otoczoną niezdrowymi mokradłami, a utrzymującą się niemal wyłącznie z rybactwa. Chcąc dotrzeć na otwarte morze, od którego wioskę dzieliła usiana pływaczami laguna, rybacy posługiwali się niewielkimi barkami o płaskim dnie.

W 1240 roku opat oznajmił mieszkańcom Aigues-Mortes, że wieś

zmieni właściciela. Gmina sprzedała ją wraz z przyległymi terenami królowi Francji. Zdziwienie wzrosło, gdy dowiedziano się, że Ludwik IX ma zamiar zbudować tam prawdziwy port. Właśnie przystąpił do krucjaty - nie chciał wsiadać na statek w mieście należącym do jednego z jego wasali (Marsylia znajdowała się w rękach hrabiego Prowansji) i zapragnął mieć francuski port na brzegu Morza Śródziemnego.

Wkrótce pojawiły się tysiące robotników ziemnych i murarzy. Zaczęto kopać kanał przecinający lagunę. Musiał być wystarczająco długi, głęboki i szeroki, by dalekomorskie statki mogły wpływać do portu i z niego wypływać. W tym samym czasie wznoszono mury i kamienne budowle. Zapanowało wielkie ożywienie, a poziom życia mieszkańców znacznie się podniósł. Z daleka zaczęli przybywać handlarze, a nawet drobna szlachta, którą mimo niezdrowego bagiennego klimatu przyciągały przywileje przyznawane przez króla tym, którzy zdecydowali się zamieszkać w powstającym porcie.

Podobno król przysiągł udać się na wyprawę krzyżową w czasie poważnej choroby, z której wyzdrowiał. Królowa Blanka Kastylijska, jego matka, z początku wrogo nastawiona do tego pomysłu, ustąpiła przed królewską decyzją i została mianowana regentką na czas nieobecności syna.

Wynajęte w Marsylii, Genui i Wenecji statki zaczęły przybywać, gdy tylko ukończono liczący 5 kilometrów długości kanał i nabrzeża. Nawę, na której pokładzie Ludwik IX miał popłynąć, nazwano „La Montjoie”. Wyposażono ją w stosunkowo duże komnaty dla króla, jego braci oraz żony, królowej Małgorzaty.

Ludwik IX wyruszył wraz ze świtą z Paryża 12 czerwca 1248 roku, a do Aigues-Mortes dotarł w sierpniu. Trzydziestoczteroletni wówczas król wyglądał bardzo młodo. Krucjata wypłynęła w morze 25 sierpnia 1248 roku. Bez przeszkód pokonała najdłuższą trasę morską ze wszystkich wypraw krzyżowych, z Aigues-Mortes do Damietty w Egipcie - z jednym postojem na Cyprze - co dowodzi bezpieczeństwa, jakie wtedy panowało na Morzu Śródziemnym. Podróż z Aigues-Mortes na Cypr zajęła jej dwadzieścia trzy dni.

Postój na Cyprze trwał dłużej niż zima - osiem miesięcy. Dowództwo wojskowe zleciło tam budowę barek o płaskim dnie, by dokonać desantu na plażę Palestyny. Na Cyprze król wiódł przykładne

życie. Kazał budzić się bladym świtem, tak jak w Paryżu, uczestniczyć we wszystkich nabożeństwach w ciągu dnia i przestrzegał „postu czystości” w wigilię każdego święta. Dobrze urodzeni członkowie jego świty postępowali wręcz przeciwnie. Korzystając pełnymi garściami z wszelkiego rodzaju uciech, jakie oferowała im wyspa, bez przerwy znajdowali preteksty, by opóźnić wypłynięcie w morze. Wyprawa opuściła wreszcie Cypr w zielonoświątkowy ranek, w maju 1249 roku. Sztorm rozdzielił statki, ale już 1 czerwca zobaczono na nawie królewskiej ląd, na którym leżało miasto Damietta.

Krzyżowcy zaatakowali je 5 czerwca. Jan z Joinville donosił, że król „wskoczył do morza, a woda sięgnęła mu po pachy. Z mieczem zawieszonym na szyi, hełmem na głowie i lancą w ręce dołączył do swojego wojska na brzegu”. Nie jest zamiarem tej książki opisywać bitwy lądowej krucjat, zresztą pod Damietta nie było żadnej walki, ponieważ emir Fachr ad-Din zatrąbił do odwrotu na sam widok Francuzów. Wiadomo iż nieco później krzyżowcy dali się zaskoczyć i zostali pokonani pod Al-Mansurą, a także to, że potem trwała wyczerpująca wojna, w czasie której najskuteczniejszymi sprzymierzeńcami muzułmanów okazał się tyfus i czerwonka. Ludwik IX dostał się do niewoli. Po wykupieniu (część okupu pochodziła od templariuszy) pozostał przez cztery lata w pozbawionym stolicy Królestwie Jerozolimskim, wędrując od miasta do miasta i bezskutecznie próbując łagodzić spory podzielonych chrześcijan. Do Francji wrócił w 1254 roku, dwa lata po śmierci królowej Blanki.

Właśnie skończył się postój na Cyprze. Król spał w swojej komnacie, gdy dał się odczuć gwałtowny wstrząs i statek znieruchomiał.

- Panie, osiedliśmy na mieliźnie! Nurkowie zbadają kadłub.

Awaria okazała się na tyle poważna, że kapitan poradził królowi opuszczenie statku i przeniesienie się na inny, co zresztą sam też zamierzał uczynić.

- Nie - odparł Ludwik IX. - Jeśli zejdem z tej nawy, ponad pięćset osób pozostanie na Cyprze z obawy przed niebezpieczeństwem i nigdy nie wróci do kraju. Dlatego wolę oddać los własny, mojej żony i dzieci w ręce Boga.

Królewska para miała troje dzieci, cztero- i dwuletnie oraz dziesięciomiesięczne niemowlę, urodzone w Ziemi Świętej. Królowa Małgorzata była znowu w ciąży. Nikt nie opuścił królewskiej nawy, która w końcu zo-

stała ściągnięta z mielizny i naprawiona. Podróż powrotna była ponura. Król nie potrafił znaleźć pocieszenia po śmierci swego brata, zabitego pod Al-Mansurą. Na dodatek ukochana matka zmarła z dala od niego, a Jerozolima pozostawała w rękach niewiernych. Ludwik IX wyjawiał jednemu z krewnych zamiar abdykacji i wstąpienia do klasztoru. Na królewskim statku nikt nie miał odwagi roześmiać się, rozmawiano wyłącznie szeptem. Sama królowa Małgorzata ważyła każde słowo z obawy przed gniewem władcy.

Po opłynięciu Sycylii kapitan zdecydował zatrzymać się na kilka godzin na Pantellerii, by zaopatrzyć statek w świeżą żywność. Ta wulkaniczna wysepka słynęła w tamtych czasach ze swoich sadów. Jedna szalupa popłynęła w stronę lądu, a za nią druga, z dwoma tuzinami młodych rycerzy.

- Wybierzemy - powiedzieli - najpiękniejsze owoce dla królowej.

Taki w istocie mieli zamiar, ale po wylądowaniu zapragnęli na chwilę zapomnieć o smutnym statku. Krótko mówiąc, miło spędzili czas i zapomnieli o godzinie odjazdu. Druga szalupa wypełniona żywnością przybiła już do nawy i król dopytywał się, dlaczego kapitan nie każe podnosić kotwicy. Kiedy wreszcie powiedziano mu o spóźnionych rycerzach, uniósł się gniewem:

- Zostawmy ich i wypływajmy!

Na szczęście szalupa grzeszników odbiła już od brzegu i szybko się zbliżała.

- Nie wsiądą na pokład - powiedział król. - Niech zostaną na łodzi, a statek będzie ją holował.

Nawa ciągnęła szalupę po niezbyt łagodnym morzu. Jan z Joinville nie mówi, ile czasu trwała kara, ale w końcu została ona zniesiona na prośbę królowej. Ukarani byli jednak w marnym stanie, gdy wreszcie wspięli się na pokład.

Wiadomość o niepowodzeniu krucjaty i powrocie króla dotarła do Francji. Mieszkańcy Aigues-Mortes obserwowali horyzont, oczekując na pojawienie się wielkich żagli. Na próżno. Ludwik IX wylądował 10 lipca w Hyeres i powędrował prosto do Paryża. W Aigues-Mortes miano go *ponownie zobaczyć dopiero po szesnastu latach*. Był słaby i *chory, ale* znowu wybierał się na wyprawę krzyżową.

Jesienne morze burzyło się, gromadząc wokół Aigues-Mortes chmary komarów, kiedy do miasta dotarła wiadomość, że święty król zmarł w Tunisie. Dżuma, zanim zaatakowała ojca, powaliła najpierw królewskiego syna, hrabiego de Nevers, który urodził się podczas poprzedniej krucjaty.

Czując nadchodzącą śmierć, król kazał ułożyć się na warstwie popiołu i wydał ostatnie tchnienie z rozkrzyżowanymi ramionami. Mieszkańcy Aigues-Mortes płakali, słuchając tej opowieści. Opłakiwali króla, ale także samych siebie, czując, że ich port, stworzony na potrzeby krucjat, nigdy już nie odzyska dawnej chwały.

4

Grobowiec Rudobrodego

Jest 1432 rok, w którym Joanna d'Arc spłonęła w Rouen. Francja została prawie całkowicie uwolniona od Anglików, ale wykrwawiła się. Niemal wszędzie widać ruiny i żałobę. Król Karol VII nie może nawet wejść do stolicy, będącej w rękach Burgundczyków. Władca na próżno szuka wokół siebie ludzi zdolnych mu pomóc w odtworzeniu administracji i finansów, w przywróceniu państwu wiarygodności.

Człowiek, który będzie dla niego ogromnym wsparciem, a wobec którego zachowa się z najczarniejszą niewdzięcznością, istnieje i liczy sobie trzydzieści siedem lat. Nie ma go we Francji. Mieszka na wybrzeżu Morza Śródziemnego, w Libanie. Widzieliśmy go niedawno - miła twarz, piękne oczy, *nos nieco* za długi i szpiczasty - na nabrzeżu portu w Bejrucie w czasie rozmowy z tureckimi negocjatorami. Nazywa się Jacques Coeur i jest synem handlarza futrami z Bourges. Jego żona to córka burmistrza tego miasta.

Kiedy w ojczyźnie wszystko idzie źle, zawsze znajdują się przedsiębiorczy ludzie, którzy spróbują szczęścia gdzie indziej. I tak było z Jacquesem Coeuem. Zachodnia Europa zubożała w wyniku wojen, ale wschodnia część basenu Morza Śródziemnego, odkąd potęga frankońska niemal całkowicie wygnała stamtąd piratów muzułmańskich, jest niczym wielkie przedstawicielstwo handlowe, w którym spotyka

się handel Wschodu i Zachodu. A w roli pośrednika, o czym już była mowa, występuje najczęściej Wenecja.

Niewiele wiadomo o początkach Jacques'a Coeura za granicą, po części z powodu jego własnej dyskrecji. Później na murach zbudowanego przez siebie pałacu w rodzinnym mieście napisze dwie sentencje, dobrze oddające jego życiową filozofię: „Dla śmiałych serc nie jest niemożliwe”* oraz „Do zamkniętych ust mucha nie wpadnie”. Nie wiemy zwłaszcza, co ów kupiec mógł oferować w zamian za importowane przez siebie do Francji towary. Ani francuska ziemia, ani manufaktury nie były zdolne produkować cegogokolwiek na eksport, zaś bitych przez króla pieniędzy nie ceniono za granicą.

„Spekulował rzadkimi metalami” - wysunęli przypuszczenie niektórzy historycy. Jacques Coeur związał się z grupą, która biła monety w czasach, gdy Bourges było stolicą Karola VII.

W późniejszym okresie Karol VII dostarczał Jacques'owi Coeurowi cennych metali, z wielkim pożytkiem dla siebie, ale niczego nie da się udowodnić w kwestii początków. Pewne jest jedynie, że kilka lat po pierwszym pobycie kupca na Wschodzie miał on już siedem galer i wiele naw. Jego statki krążą niemal bez przerwy między Genuą, Marsylią, Aigues-Mortes, Barceloną, Egiptem i Cyprzem, eksportując (wytwórczość francuska odzyskała swój wigor) jedwabie z Lyonu, płótna z Bourges i srebro z kopalni okręgu lyońskiego oraz importując przyprawy z Syrii i Cypru czy płótna z Damaszku - krótko mówiąc, wszystkie produkty luksusowe Azji Mniejszej, a nawet piżmo z Nepalu.

Jacques Coeur był geniuszem handlu i organizacji, odważmy się powiedzieć - po prostu geniuszem. Tempo, w jakim zorganizował sieć handlu zamorskiego, jest zdumiewające. Potem stowarzyszył ze swoim przedsiębiorstwem szlachtę, a nawet samego króla. Odniósł sukces tak wielki, że w 1439 roku, siedem lat po „debiucie w interesach”, Karol VII mianuje go królewskim ministrem finansów. Trzy lata później Jacques Coeur jest jedną z najważniejszych osobistości w całym królestwie. I najbogatszych. Tak więc, na jego nieszczęście, to właśnie jemu ludzie zazdroszczą najbardziej.

To, że spekulował, że zapewnił sobie w całej administracji królewskiej wierną klientelę dzięki wszelkiego rodzaju „prowizjom”, czasami

* Aluzja do własnego nazwiska - *coeur* znaczy „serce” (przyp. tłum.).

ogromnym, jest całkiem pewne. W tamtych czasach pieniądze otwierały wszystkie możliwości. A kto będzie miał dość śmiałości, by twierdzić, że potem skończyło się to raz na zawsze? Ci, którzy nic nie dostali od Jacques'a Coeura lub w ich przekonaniu dostali za mało. Poprzysięgli kupcowi zgubę, wytykając mu jego zamki, komfort życia i bogactwo, a jednocześnie nie wnikając w korzyści, jakie płynęły z wielkich prac przeprowadzonych przez niego: poprawy dróg na południu Francji, budowy kilku portów i kanałów, reformy monetarnej w 1447 roku, która przywróciła walucie krajowej jej wartość, a także sfinansowaniu kampanii, która uwolniła Normandię od Anglików - 140 000 złotych talarów, bez żadnego zabezpieczenia. Jaki mecenas zrobił coś lepszego? Coeur popełnił jednak większy błąd niż życie w przepychu. Począwszy od 1450 roku wszyscy wielcy panowie w królestwie byli jego dłużnikami. Od tej pory jego upadek leżał w ich interesie.

- Co roku zarabia więcej niż wszyscy inni kupcy w królestwie.
- Jego handel rujnuje innych handlarzy Langwedocji.
- Spiskuje z delfinem Ludwikiem.

Ojciec nienawdził delfina Ludwika, przyszłego Ludwika XI. W końcu najcięższe i straszne oskarżenie:

- Własnymi rękoma otrął Agnes Sorel, kochankę króla.

Te ostatnie słowa wypowiedział Włoch Castellani, żołdak na usługach Wenecjan, którzy uznali, że Jacques Coeur zbyt długo odnosi sukcesy w rywalizacji z nimi. Oskarżenie o otrucie jest tym głupsze, że królewska faworyta zawsze wspierała ministra finansów. Zresztą na procesie wcale go nie wykorzystano. Zarzut defraudacji został jednak podtrzymany z całą mocą.

- Wierzę, że król jest sprawiedliwy i pójdę do więzienia na czas śledztwa - oznajmia Jacques Coeur.

Jak to możliwe, że tak roztropny człowiek był do tego stopnia nieświadomy niewdzięczności wielkich tego świata? Karol VII pozwala, by dochodzenie nadzorował Castellani. Osiemnaście miesięcy prewencyjnego aresztu, w czasie których zrozpaczony Jacques Coeur dowie się o śmierci swojej żony. Karol VII osobiście będzie przewodniczył posiedzeniu Wielkiej Rady. Ta skazuje człowieka, któremu król tyle zawdzięcza, któremu jest winny 250 000 złotych talarów, na konfiskatę majątku i 500 000 talarów grzywny.

- Jakże zapłacę tyle, skoro zabraliście mój majątek? Błagam króla o litość dla siebie i moich biednych dzieci!

Do więzienia! Czy znajdzie się filmowiec, który zajmie się tym aż do końca burzliwym życiem? Pewnej październikowej nocy 1454 roku Jacques Coeur w tajemniczy sposób znika z zamku w Poitiers, gdzie był więziony. Ma nie tylko wrogów. Jego oddani przyjaciele ukrywają go, najpierw w jednym klasztorze, potem w innym, a królewska policja go poszukuje. Pewnego dnia, gdy uczestniczy w mszy w kaplicy franciszkanów w Beaucaire, sześciu osiłków nasłanych przez Castellaniego (który zostanie mianowany ministrem finansów, a dwa lata później aresztowany za obrazę majestatu i czarnoksiężstwo) próbuje go zasztyletować. Ledwo udaje mu się uciec, podobnie jak potem uniknąć dwóch prób otrucia arsenikiem. W końcu kupiec opuszcza szczęśliwie Francję i dociera do Rzymu - jest uratowany! Ale nigdy więcej nie wróci do ojczyzny ani nie zobaczy swoich dzieci.

Człowiek o takim znaczeniu jak Jacques Coeur miał oczywiście majątek i dłużników także poza Francją, a ponadto - „Dla śmiałych serc nic nie jest niemożliwe” - nie cała jego odwaga została we Francji. Kiedy znalazł się na wolności, rozwinął skrzydła. Wkrótce po jego przybyciu do Rzymu papież Kalikst III, następca Mikołaja V, zleca mu uzbrojenie szesnastu galer i dowodzenie nimi - jako „kapitan generał Kościoła przeciwko niewiernym” - w wyprawie mającej wesprzeć Rodos w walce z Turkami. Jacques Coeur ma teraz sześćdziesiąt lat. To długie życie jak na tamte czasy, a przy tym wypełnione pracą i podróżami. Boleśnie go też dotknęła niesprawiedliwość, śmierć żony i niemożność zobaczenia się z dziećmi. Umiera na wyspie Chios 25 listopada 1456 roku, a templariusze chowają go w swoim kościele pod kamienną płytą na chórze.

Bez sukcesu na Morzu Śródziemnym Jacques Coeur nie byłby tym, kim był we Francji, a ten sukces mógł osiągnąć tylko w konkretnym momencie historii tego akwenu - w chwili, gdy panowała na nim wolność i gdy przestał on być „muzułmańskim jeziorem”. Jednak wszystko znowu miało się zmienić. Już się zaczęło zmieniać.

Arabowie zajmowali część Półwyspu Iberyjskiego od 713 aż do 1492 roku, kiedy to Ferdynand II Katolicki i Izabela Kastyljska odzyskali małe księstwo Grenady. Stopniowo wszyscy hiszpańscy Ara-

bowie wrócili do Afryki. Współwyznawcy ich religii nazywali tych powracających Maurami i często źle ich przyjmowali, ponieważ ich powrót stwarzał problemy.

- Jak znaleźć dla nich chleb i pracę? - pytali Arabowie z północnej Afryki. - Potrzebujemy tylko niewolników, a nie rywali.

Animozje czasami były tak wielkie, że doszło do wielu morderstw i jednej masakry, jednak potem - jak zawsze po wielkich migracjach ludności - sytuacja się klarowała. Maurowie, którzy przywieźli z Hiszpanii tajniki irygacji, zostali zaakceptowani, a nawet cieszyli się wzięciem jako ogrodnicy. Również zręczni tkacze i złotnicy znaleźli zajęcie. W końcowym rozrachunku ich powrót był dla Maghrebu korzystny. Natomiast ci wszyscy, którzy nie potrafili znaleźć stałej pracy, wśród nich ci, którzy darzyli największą nienawiścią Hiszpanów, zainteresowali się zawodem pozostającym od dawna z powodu panowania potęgi chrześcijańskiej na Morzu Śródziemnym w uspieniu - piractwem morskim.

Ubodzy Maurowie oferują swoje usługi jako majtkowie.

- Skąd pochodzisz? - pyta kapitan feluki.

- Z Almerii. Bardzo dobrze znam hiszpańskie wybrzeże między Almeria a Torremolinos.

Natychmiast zostaje przyjęty jako pilot. Niektórzy Maurowie nie tylko znają wybrzeże, ale zachowali także kontakty i wspólników w Hiszpanii. Arabowie przywracają na wyzwolonym brzegu hiszpańskim tradycję najazdów i porwań.

Pewna liczba Maurów przybyła niepozbawiona oszczędności. To oni finansują pirackie operacje lub nimi zarządzają. Ponownie wzniecają świętą wojnę rycerzy Allaha.

Różnica polega na tym, że chrześcijanie mogą sobie teraz pozwolić na reakcję. Z Włoch, z Prowansji, ze wszystkich wysp śródziemnomorskich, które na nowo stały się własnością chrześcijańską - Balearów, Sycylii, Korsyki, Sardynii oraz Malty - wypływają okręty i ścigają muzułmańskie statki towarowe, walczą z muzułmańskimi piratami oraz najeżdżają wybrzeża Maghrebu. Piractwo i ataki zostają odwzajemnione.

Należy odnotować, że chrześcijańscy korsarze często atakują wszystko, co im wpadnie w ręce, nie bacząc na religię czy narodowość. „Majorkańczyków” obawiali się zarówno chrześcijanie, jak i muzułmanie,

a zdarzały się lata, gdy piraci sycylijscy lub katalońscy - odważniej si niż kiedyś bywali Arabowie - blokowali cały handel morski na Adriatyku.

Po każdym najeździe na ich wybrzeże hiszpańscy i portugalscy książęta wysyłają na brzegi północnej Afryki, a nawet w głąb lądu, ekspedycje karne prowadzone bez żadnej oglądy. W 1399 roku Hiszpanie dotarli aż do Tetuanu, zmiotli miasto z powierzchni ziemi i zmasakrowali ludność - oprócz pewnej liczby solidnie zbudowanych mężczyzn, których zabrano w niewolę. W 1415 roku Portugalczycy robią to samo w Ceucie, a w 1471 - w Tangerze. Operacje te nie budzą w muzułmanach pragnienia rezygnacji ze świętej wojny. A na dodatek inne zdarzenie na drugim krańcu Morza Śródziemnego - zdobycie Konstantynopola przez Turków w 1453 roku - sprawi pośrednio i nieoczekiwane, że piractwo wzmoże się na tym akwenie.

Turcy, którzy zajęli już wybrzeża Azji Mniejszej i wyspy na Morzu Jońskim, posuwają się naprzód brzegami Grecji oraz Bałkanów i stamtąd zaczynają atakować handel wenecki oraz genueński. Kto jest niezadowolony? Oczywiście Wenecjanie i Genueńczycy, ale nie tylko oni. W Grecji i na Bałkanach można usłyszeć narzekania małych i średnich przedsiębiorstw pirackich:

- Nasz skromny proceder prosperował, a teraz Turcy z ich ogromnymi możliwościami nas rujnują! Albo podstępnie zajmują nasze miejsce, albo narzucają nam szalenie pazernych współników, którzy sprowadzają nasz zysk do zera.

Przekładam to na współczesny język dla wygody, ale taka była rzeczywistość opisywana w korespondencji i kronikach z tamtych czasów. Piractwo śródziemnomorskie jest wtedy prawdziwym przemysłem, oficjalnym handlem, ze swoimi rzemieślnikami i supermarketami.

Greccy i bałkańscy rzemieślnicy piractwa, nawet gdyby chcieli zająć się uczciwą pracą, nie mogą tego uczynić ze względu na skrajną nędzę ich krajów. Cóż więc robić? Odpowiedź jest zawsze taka sama, gdy chodzi o biedaków - emigrować. Dokąd? Do Maghrebu, choć może to wydawać się zaskakujące. Pierwsi drobni piraci greccy, którzy mieli odwagę tam pojechać, sprowadzają do tego obszaru swoje rodziny, krewnych i przyjaciół - jak wielu emigrantów w każdym czasie - a także tłumaczą się ze swojego czynu przed rodakami:

- Arabscy władcy w głębi Maghrebu nie są wcale potężni i zado-

walają się niewielkimi opłatami. Natomiast chrześcijański handel na zachodzie Morza Śródziemnego jest tak znaczący, że pracy starczy dla wszystkich.

Ci zadowoleni ze swego losu emigranci nie zawsze ujawniają jeden szczegół - zostają obrzezani. Są wiarołomcami. Islam Maghrebu przyjął ich, a nawet włączył do wspólnoty, pod jednym wszakże warunkiem - że wyprą się wiary chrześcijańskiej. Patrząc z dystansu, nie wydaje się, by ten fakt dużo kosztował tych profesjonalistów, którzy pragnęli przede wszystkim zbić fortunę.

Wszyscy specjaliści od migracji ludności powiedzą wam, że u większości dobrowolnych emigrantów obdarzonych odrobiną śmiałości i sprytu cechy te wzmacniają się poza granicami ich kraju. Najlepszym tego przykładem są Irlandczycy w Stanach Zjednoczonych. W Maghrebie niektórzy piraci z Bałkanów staną się wielkimi korsarzami, przed którymi będzie drżała cała Europa w XVI i XVII wieku.

Ukołysaną wspomnieniem o dawnym panowaniu na Morzu Śródziemnym chrześcijańską Europę, której ponowne pojawienie się na nim piractwa muzułmańskiego tylko trochę przeszkadzało, obudził nagle wyczyn korsarski, który podzielał jak wystrzał armatni.

Jest 1504 rok. Dwie galery wojenne wypływają z Genui w kierunku portu Civitavecchia na zachodnim wybrzeżu Włoch, na wysokości Korsyki, gdzie mają przyjąć pod opiekę i eskortować konwój statków z cennym ładunkiem. Płyną, nie widząc się wzajemnie - pierwsza wyprzedza drugą o kilka mil. Na jej pokładzie znajduje się kapitan Paolo Victor, dowódca obu okrętów.

Na rufach obu galer powiewa ta sama biało-żółta chorągiew z wyhaftowanymi kluczami Świętego Piotra - znak, że obie należą do papieża Juliusza II, który jest także władcą świeckim. Jego statki są jednymi z najlepszych i najlepiej uzbrojonych. Oficerowie pochodzą ze szlachty rzymskiej, a skazańcy trudzący się przy wiosłach pod uderzeniami batoga to wzięci w niewolę muzułmanie.

Panuje piękna pogoda, morze jest spokojne, wieje delikatna bryza i galery płyną na wiosłach z umiarkowaną szybkością. Kiedy pierwsza z nich znajduje się w niewielkiej odległości od wyspy Elba, marynarz w bocianim gnieździe powiadamia, że od strony dziobu zbliża się statek płynący w kierunku przeciwnym. Wkrótce można zorientować się, że

jest to galeota, lekki statek, coś pośredniego między feluką i galera. Żagiel ma podniesiony, ale widać także wiosła. W tamtym czasie galeot używa wielu kapitanów żeglugi przybrzeżnej, również muzułmanie. Tego jednak ranka 1504 roku kapitan Paolo Victor wie, że od bardzo dawna nie widziano barbarzyńców w okolicach Elby. Ponadto nigdy nie zdarzyło się, by galeota zaatakowała tak potężny statek jak papieska galera.

- Znowu ci nędzni Korsykanie - mówi jeden z oficerów do kapitana. - Będą żebrać o jedzenie.

- Elba jest tuż, tuż.

- Ale mieszkańcy wyspy nic nie dają, tylko sprzedają. A ci tutaj liczą na miłosierdzie Ojca Świętego.

Dwa statki płynące z przeciwnych kierunków szybko zbliżają się do siebie i kiedy jeden z nich wykonuje manewr, drugi jest zaskoczony. Paolo Victor, nadal siedzący w fotelu na rufie obok pilota, zastanawia się, co to znaczy, gdy galeota przybija do dziobu galery. Kapitan nie ma czasu stawiać sobie wiele pytań. Chmura strzał powala kilku oficerów i żołnierzy na mostku, a dziesięć sekund później napastnicy są już na pokładzie galery, wściekle siekąc szablami. Na ich czele stoi krępy brodac w turbanie. Jego broda ma kolor ognia.

Zaskoczenie jest całkowite. Podczas gdy jedni Maurowie wrzucają trupy do morza, inni uderzeniami szabli pędzą tych, co przeżyli, do ładowni. Arabscy galernicy wiwatują na cześć zwycięzców, ale brodac krzyczy, żeby się uspokoili - ma teraz inne sprawy na głowie. Powiedzmy dwa słowa na jego temat.

Nazywa się Oruç. Jest synem chrześcijańskiego garncarza, który osiadł w Mitylenie na wyspie Lesbos, gdy okupowali ją Turcy. W wieku szesnastu lat przechodzi na islam i zaciąga się na statek tureckiego pirata z zamiarem jak najszybszego uzyskania samodzielności. Gdy tylko powierzono mu dowodzenie, przemówił do swojej załogi:

- Nie będziemy harować jak niewolnicy dla Turków, prawda? Kto się do mnie przyłączy?

Słowa Oruça przyjęto z entuzjazmem i statek wypłynął na morze w kierunku Tunisu. Jego bej przyjął młodzieńca przychylnie, dowiedziawszy się, że ma do czynienia z muzułmaninem.

- Możesz tu cumować swój statek i korzystać z wszystkich udo-

godnień portu. Będziesz mi wpłacał dwadzieścia procent swoich zdobyczy.

Oruć nie targował się, ale sześć miesięcy później, gdy został jednym z najlepszych tunezyjskich piratów, uzyskał obniżkę czynszu - 10%.

A teraz w wyniku odważnego ataku opanował tę papieską galeryę. Ale z tyłu pojawia się na horyzoncie druga galera. Oruć słucha rady swoich zastępców:

- Podnieśmy żagiel i weźmy kurs na południe. Wykorzystamy wiatr, a jednocześnie posadzimy przy wiosłach chrześcijańskie psy. Druga galera nigdy nas nie zobaczy!

- Ale ja chcę zdobyć także ten drugi statek!

I, ucinając wszelkie protesty i komentarze, Oruć wydaje z pozoru zaskakujące rozkazy. Niech schwytni chrześcijanie rozbiorą się i oddadzą swoje ubrania Maurom. Tak przebranych Arabów dowódca umieszcza w dobrze widocznym miejscu na mostku, a galeote bierze na hol.

Tymczasem ludzie na pokładzie drugiej galery, przekonani, że ich przyjaciele schwytali jakichś piratów, podpływają, niczego nie podejrzewając.

- Przybijcie do nas, mamy jeńców! - krzyczy Oruć.

Podstęp odkryto zbyt późno. Znowu chmara strzał, abordaż i sukces po raz drugi. Uwolniono muzułmańskich galerników, a ich miejsce zajęli chrześcijanie, po czym w drogę do Tunisu!

Sprawa narobiła hałasu w całym basenie Morza Śródziemnego i wywołała cały łańcuch zdarzeń, które wymieniam poniżej. Przypominają one odcinki nieprawdopodobnego serialu, chociaż są historycznymi, całkowicie potwierdzonymi faktami.

Wyczyn Oruça budzi nieopisany entuzjazm wśród wszystkich poszukiwaczy przygód w portach śródziemnomorskich. Grecy, Włosi i Le-wantyńczycy wszelkiej maści wyrzekają się za jego przykładem religii chrześcijańskiej i przybywają do Tunisu, gdzie błagają go, by przyjął ich na służbę. W ten sposób Oruć tworzy małą prywatną flotyllę, za której pomocą zaczyna pustoszyć wybrzeża i przeszkadzać w morskim ruchu towarowym Hiszpanii.

Reakcja Ferdynanda II Katolickiego jest błyskawiczna i zdecydowana - jego flota blokuje porty Maghrebu, a żołnierze zdobywają Oran, Bidżaję i wysepkę Peñón u bram portu w Algierze. Piractwo zo-

staje sparaliżowane, zaś hiszpańskim zwycięstwom towarzyszą masakry równie okrutne, jak te z czasów wypraw przeciwko Tetuanowi, Ceucie i Tangerowi przed stu laty. Książęta arabscy korzą się, proszą o łaskę, przyjmują protektorat hiszpański, a Algier płaci haracz Ferdynandowi. Zrozpaczony Oruç pływa ze swoją flotą wzdłuż pokonanych wybrzeży. Czy on także poprosi o łaskę?

- Nigdy! Odzyskam wszystkie porty Maghrebu.

Data tej przysięgi to rok 1515. Z punktu widzenia historii jest ona dlatego ważna, ponieważ wtedy właśnie zostaje pokonane piractwo i zaczyna się nowa, długotrwała walka o panowanie nad basenem Morza Śródziemnego między chrześcijaństwem, reprezentowanym początkowo przez króla Hiszpanii, a światem muzułmańskim.

Ledwo Oruç wypowiedział swoją przysięgę, gdy umiera w 1516 roku Ferdynand II Katolicki, a już zbuntowani przeciwko Hiszpanii Algierczycy wzywają pirata:

- Pomóż nam odzyskać Peñón.

Na czele buntowników stoi kacyk mauretański o imieniu Selim. Kiedy Oruç przybywa na wezwanie, chcąc mieć pewność, że utrzyma rewoltę w ryzach, zaczyna od uduszenia Selima. Na czele armii szaleńców przebiega Algierię, Tunezję i część Maroka. W czasie potyczki pod Bidżają traci ramię. Wypadek ten nie zmniejsza jednak jego zapału. Dusi, a czasami topi, drobnych sułtanów w głębi kraju, oskarżanych o mniejszą lub większą kolaborację z Hiszpanami. Represje tak go wciągają, że nie dociera do niego szum, który podnosi się w całym Maghrebie:

- Jest gorzej niż za czasów Hiszpanów!

I ci sami Algierczycy, którzy go wezwali, buntują się przeciwko niemu i proszą o pomoc... Hiszpanów. Karol V, człowiek zdecydowany, nie waha się ani chwili:

- Niech wyślą dziesięć tysięcy najbardziej doświadczonych wojowników!

Chodzi o „straszłą piechotę hiszpańską” - w tamtych czasach nie nazywa się jej inaczej. Oruç, któremu dotąd wszystko się udawało, daje się głupio zaskoczyć w Tlemsen, gdy ma przy sobie zaledwie półtora tysiąca ludzi oraz całe swoje złoto i biżuterię. Na wzór nomadów wszędzie je ze sobą zabiera. Nie chcąc angażować się w walkę, wycofuje się w po-

ściechu do Algieru. Niepoinformowany o sytuacji, ma nadzieję tam się okopać. A w nadziei, że uda mu się odwrócić uwagę dowódcy wojsk hiszpańskich i opóźnić ich marsz, sieje za sobą złoto i klejnoty. Ten wybieg nie robi żadnego wrażenia na hrabim de Comares, dla którego liczy się tylko obowiązek i honor. Hiszpanie dopadli muzułmanów w chwili, gdy przekraczali rzekę. Widząc, że jego straż tylna walczy, Oruç odważnie stawia czoło nieprzyjacielowi i kończy honorową śmiercią w 1518 roku karierę wielkiego śmiałka.

Osiągnięcia Oruça stały się tylko wstępem do niezapomnianej działalności jego młodszego brata.

Ten młodszy brat „pracował” z Oruçem, pod jego rozkazami. Nie wiemy, jaka różnica wieku ich dzieliła, ale chyba zgodnie ze wschodnim zwyczajem Hayreddin, czyli Chajr ad-Din, bo takie nosił imię, był bardzo dyskretny w czasie rządów starszego brata. Po jego śmierci stanął w pełnym świetle. Dajmy mu od razu miano, pod którym zasłynął na Zachodzie: Rudobrody. To Oruç miał zarost płomiennego koloru, ale Hayreddin odziedziczył ten rodzinny przydomek. Żeby go usprawiedliwić, farbował sobie brodę henną.

Rudobrody to pełen godności, atletycznie zbudowany mężczyzna, zdecydowanie większy od brata. „Bardzo owłosiony, z potarganą brodą, obdarzony rzęsami i brwiami niezwyklej długości. Zanim posiwał, miał kasztanowe włosy”. Śmiały i ambitny jak brat, wyszkolony przez niego w sztuce walki i nawigacji, ma zamiary zakrojone na większą skalę - w istocie jest prawdziwym mężem stanu.

Okazuje to od samego początku, gdy przejmuje niespokojne dziedzictwo po bracie, mieszaninę potęgi i niechęci. W całym Maghrebie, nieustannie atakowanym przez Hiszpanów, panuje anarchia. Pierwszym dowodem dyplomatycznego geniuszu Rudobrodego jest przekonanie, że nic nie zdziała bez wsparcia potężnego władcy. Bezzwłocznie oznajmia więc, że za zwierzchnika wszystkich ziem Maghrebu, które posiada lub zdobędzie, uznaje sułtana Konstantynopola.

Żaden dzisiejszy emir, żaden muzułmański potentat, mający ropę naftową i dolary, nie ma takiego wpływu moralnego na świat muzułmański jak w tamtych czasach sułtan Konstantynopola. Nie mówi się o nim inaczej niż „władca władców”. Selim I, podobnie jak Rudobrody,

jest politykiem. W chwili, gdy dostaje akt poddania, wzywa do siebie wielkiego wezyna:

- Od dzisiaj Algier i jego Sahel (wybrzeże Afryki Północnej) podlega paszy, a Hayreddinowi nadają tytuł bejlerbeja.

Tytuł ten oznacza „emir nad emirami” - w całym imperium osmańskim jest tylko siedmiu ludzi z takim tytułem. Czy to wyłącznie godność honorowa? Nie, ma także charakter religijny, który bardzo liczy się w świecie arabskim. A Selim I wydaje kolejny rozkaz:

- Wysłać do Hayreddina cztery tysiące janczarów. Będą jego własnością.

Słowa „janczar” używa się często bez rozeznania. Nie zagłębiając się w historię tego korpusu, powiedzmy, że na początku tworzyły go uprowadzone dzieci chrześcijan wychowane wśród wojska, które potem wchodziły w skład osobistej straży sułtana, odpowiedzialnej tylko przed nim. Członków korpusu faworyzowano, a jednocześnie kształcono w sztuce wojennej w najsurowszy, najbardziej wszechstronny sposób. Krótko mówiąc, była to dumna elita. Cztery tysiące takich janczarów stanowiły dar isticie królewski, a Rudobrody potrafił się nim posługiwać. W niecały rok został władcą absolutnym algierskiego wybrzeża, oprócz fortecy na wyspie Peñón, która jeszcze przez dziesięć lat miała pozostać w rękach Hiszpanów.

„To drzazga w naszym cielem” - oznajmiał publicznie Rudobrody. Prywatnie mówił jednak:

- Drobiazg bez znaczenia. Nasza przyszłość jest na morzu.

Już teraz mógł docenić znaczenie przyznanej mu przez sułtana godności. Wszyscy piraci z Afryki Północnej spontanicznie dołączali do jego floty, jako tej, którą dowodzi admirał wiernych. Zresztą Rudobrody miał zostać z czasem mianowany głównodowodzącym osmańskiej marynarki. Jego siły morskie, coraz potężniejsze, będą najsukieczniejszą bronią sułtana, a właściwie islamu. Niezły awans, jak na syna garncarza, z domu chrześcijanina.

Nawet jego zastępcy byli sławni: Dragut - Turek z Rodosu, Sinan - Żyd ze Smyrny, podejrzewany o czarnoksiężstwo, ponieważ potrafił obliczyć punkt astronomiczny oraz Aidin - renegat chrześcijański znany u Hiszpanów jako Terror Piekieł, a wśród Francuzów i Turków jako Postrach Hiszpanów. Każdej wiosny wypływa z Algieru potężna flota,

która na otwartym morzu dzieli się, by pustoszyć zachodnią część Morza Śródziemnego. Czasami jedna z eskadr wypływa poza Cieśninę Gibraltarską, atakując i łupiąc wypełnione złotem konwoje galer, które wracają z Ameryki. Sam Rudobrody nierzadko pozostaje w Algierze, gdzie zarządza podbojami na lądzie, otrzymując wiadomości od swojej floty i wydając rozkazy. Często jednak uczestniczy osobiście w wyprawach.

W 1534 roku wypływa na czele eskadry ponad sześćdziesięciu nowiutkich, zbudowanych według jego planów, galer. Śmiało przepływa Cieśninę Mesyńską, wpada jak bomba do Reggio di Calabria, skąd odpływa godzinę później, zabierając wszystkie statki, które stały w porcie. Ponadto oprócz załóg, które będą wiosłować na galerach, płynący z piratami janczarzy mieli czas schwytać sześćset silnych mężczyzn - doskonały towar na targ niewolników. Następnego dnia pojmano kolejnych osiemset chrześcijan w Melito.

Wśród więźniów są ludzie znaczący, których Rudobrody - spodziewając się za nich okupu - nie traktuje źle i nawet z nimi rozmawia. W ten sposób dowiaduje się o istnieniu młodej wdowy, Julii Gonzagi, hrabiny Fondi, najsłynniejszej wówczas piękności we Włoszech.

- Dwustu włoskich poetów napisało wiersze na jej cześć.

Rudobrody szarpie swoją brodę, oczy mu błyszczą, ale zachowuje rozsądek i zmysł polityczny. Nie dla siebie pragnie tego klejnotu, ale dla swojego władcy. Sulejman II Wspaniały nastąpił wtedy po Selimie, a harem stał się jego dumą. W drogę więc do Fondi, gdzie przebywa hrabina!

Przybywają na miejsce nocą. Janczarzy biegną do zamku. Za późno. Ktoś podniósł alarm i hrabina zdążyła uciec na koniu. W nocnym stroju, z jednym tylko służącym, nieszczęśnikiem, który nieco później będzie chciał skorzystać z okazji i zostanie ścięty za brak szacunku. Tymczasem Rudobrody, wściekły, że ptaszek się wymknął, karze Fondi:

- Oddajcie miasto w ręce moich wojsk na cztery godziny.

Gwałty, plądrowanie, a na koniec podpalanie. Krucjata przebiega tak samo wzdłuż obu brzegów włoskiego buta. Europejskie dwory ogarnia konsternacja i oburzenie. Rudobrody kieruje swoje galery i statki pełne skradzionych skarbów do Konstantynopola. Sulejman nazywa go swoim drogim synem. On jednak zachowuje trzeźwy umysł i jako wielki strateg wykorzystuje poruszenie w Europie do osiągnięcia celu, o którym myśli od dawna:

- Niech flota jak najszybciej płynie do Tunisu.

Sułtan Tunisu podlega jeszcze Hiszpanii. Rudobrody wpływa do portu, bombarduje go i jeszcze tego samego wieczoru miasto należy do niego.

Od Cieśniny Gibraltarskiej po Konstantynopol, a nawet Dalmację, na Morzu Śródziemnym nie ma już ani jednego punktu oparcia dla potęg chrześcijańskich.

- Tego to już za dużo!

Te słowa wypowiada dziewiętnastoletni Karol V, który dotąd mógł twierdzić, że słońce nigdy nie zachodzi w jego imperium. Nagle to przestaje być prawdą. Cesarz świetnie rozumie, że nie chodzi już o zwykłe piractwo, ale o walkę na śmierć i życie między Krzyżem i Półksiężycem. Z rozmysłem rzuca na szalę całą swoją marynarkę - sześćset okrętów pod wodzą Andrei Doria.

Pochodzący ze wspaniałej rodziny genueńskiej i urodzony w Genui Andrea Doria był kolejno na służbie Stolicy Apostolskiej, królów Neapolu, Karola Burbońskiego i Franciszka I, nie licząc pomniejszych książąt. Zdążył już wslawić się na lądzie i na morzu, gdy przyszło mu zaatakować Rudobrodego. Zanim staną twarzą w twarz, będą się ścierać pośrednio.

W 1535 roku Andrea Doria zdobywa Tunis, po czym następuje straszna masakra - „karnawał zabójstw i orgii”. Kilka dni później Rudobrody pojawia się na Minorce. Mieszkańcy sądzą, że przyplłynęły statki hiszpańskie i już się cieszą. Rezultat: 6000 jeńców hiszpańskich wysłanych w prezencie sułtanowi. Nieco później, w 1537 roku, posłaniec Rudobrodego pada na twarz przed Sulejmanem i prosi, by ten raczył przyjąć zdobycz wojenną, którą przesyła głównodowodzący floty osmańskiej po najeździe na Wenecję:

- Dobrze - mówi sułtan. - Niech ją wniosą.
- Panie, trzeba otworzyć bramy do seraju.
- No dobrze, rozkazuję je otworzyć.

I Sulejman, chociaż przyzwyczajony do przepychu, wpada w osłupienie. Zdobycz ma postać orszaku: dwustu chłopców ubranych w szkarłat, a każdy z nich niesie złotą czarę pełną klejnotów, dwustu kolejnych dźwiga bele delikatnego płótna, a trzydziestu u stóp tronu składa ogromną sakwę pełną złotych monet. Rudobrody jest politykiem, ale nie zapomina o własnych kosztach. Jego ofiary, Wenecjanie, pod-

sumują, ile ta operacja mu przyniosła: 1000 pięknych dziewcząt, 1500 chłopców i 400 000 złotych monet.

Co robi waleczny Doria? Na co czeka, by zadać ostateczny cios, którego spodziewa się Karol V? Latem 1538 roku pływa po Adriatyku w poszukiwaniu swojego przeciwnika na czele największej floty na Morzu Śródziemnym. Dołączyły do niej eskadry papieskie i weneckie. Ogółem jest 200 okrętów wojennych z 60 000 ludźmi i 2500 armat na pokładzie. Nieustannie informowany przez szybkich zwiadowców, którzy ciągle przeczesują Morze Śródziemne, Rudobrody wzywa do siebie swoich zastępców, Draguta, Sinana i Hurada.

- Mamy tylko sto pięćdziesiąt statków, ale czyż nasi marynarze nie należą do najlepszych?

- Tak, panie, i Allah jest z nami!

Obie floty zobaczyły się 25 września, gdy Doria stał w zatoce koło Prewezy, na wybrzeżu albańskim. Ponieważ wiatr mu nie sprzyjał, Rudobrody nie rozkazał atakować, zaś Doria trzy dni wahał się z opuszczeniem swojej kryjówki. Kiedy wreszcie się zdecydował, wiatr zmienił kierunek. Bitwy morskie z udziałem wielu galer były jatkami, gdzie taktyka odgrywała niewielką rolę, ale przeciwnik, któremu wiatr dmuchał w żagle, mógł manewrować, podczas gdy ten drugi był dużo mniej mobilny. Pod Prewezą Doria nie miał szans, kiedy silna bryza zmieniła się w sztorm. Chrześcijańskie statki uciekły rozproszone, poza uszkodzonymi, które wpadły w ręce muzułmanów. Rudobrody kazał spalić te w najgorszym stanie, a ich załogi wziął do niewoli.

Karol V ostatni raz rzucił okiem w stronę znikającego na horyzoncie wybrzeża Hiszpanii, a potem spojrzął ku otwartemu morzu.

- Tym razem - powiedział do swojego admirała - nie możemy przegrać.

Był 18 października 1541 roku. Siły ekspedycyjne płynęły ku Algierowi, by „wykurzyć piratów z ich nory”. Cesarz był tak pewny zwycięstwa, że przyjął na pokład statku admirałskiego kilka szlachetnych dam hiszpańskich. Wśród gości znajdowały się także dwie osobistości angielskie. Jedną z nich był ambasador Henryka VIII.

Armada, na którą składała się flota hiszpańska i galery kawalerów maltańskich (były zakon szpitalników Świętego Jana z Jerozolimy), liczyła 500 statków i 12 000 ludzi. Książę d'Alba, najznamienitszy żołnierz

XVI wieku, dowodził korpusem desantowym. Głównodowodzącym był ponownie Andrea Doria.

Admirał nie odezwał się, gdy król Hiszpanii powiedział: „Nie możemy przegrać”. Tych dwóch ludzi podzieliła wiele razy prowadzona dyskusja.

- Nie tylko musimy zniszczyć nieprzyjacielską flotę, ale wylądować z wojskiem - utrzymywał Doria - a to nieprosta operacja. Atak przy złej pogodzie mógłby być niebezpieczny, a teraz jest już za późno. Lepiej poczekać do wiosny.

- Nie. Atakując teraz, mamy szansę zaskoczyć flotę Rudobrodego w porcie. Zniszczymy ją i wylądujemy.

Karol V wypowiadał się tym bardziej autorytarnie, że od czasu porażki pod Prewezą trochę mniej ufał swojemu admirałowi. Według niego Doria był dobrym organizatorem, ale cechowała go zbyt duża nieśmiałość. Król Hiszpanii jeszcze łatwiej zdecydowałby się zaatakować, gdyby wiedział, że Rudobrodego nie ma w Algierze. Garnizon i flota przycumowana w porcie znajdowały się pod rozkazami mniej wybitnego zastępcy Postrachu Mórz, pochodzącego z Sardynii, Hassana. Porwanego jako małe dziecko, kupił go pewien człowiek, który się do niego przywiązał i kazał go wykastrować. Mimo tej operacji, młodzieniec podązał raz wytyczoną przez siebie drogą.

W chwili, gdy armadę można było już dostrzec z brzegu algierskiego, rozpuściła się burza. W ciągu trzech dni nie można było nawet marzyć o spuszczeniu łodzi na wodę. Czwartego dnia siła wiatru zmalała i Karol V rozkazał zaczynać desant. Wraz z gośćmi patrzył, jak szalupy tańczą po falach.

- Maurowie nawet nie wytykają nosa, siedzą schowani za murami.

Żołnierzy w łodziach przemoczyła pryskająca woda, wielu z nich cierpiało na chorobę morską. Gdy znaleźli się przy brzegu, nie zawsze udało się wylądować, by nie rozbić szalup o skały. Ludzie musieli wyskakiwać i posuwać się naprzód w wodzie do ramion, trzymając broń i proch nad głowami.

Hassan zatrzymał swoje wojsko wewnątrz obwarowań, ponieważ nie było ani liczne, ani dobrze wyszkolone. Rudobrody z pewnością nie spodziewał się już ataku na Algier. Białe mury cytadeli odcinały się

od ciemnego, niemal czarnego nieba. Wielkie armaty ze statków i artyleria, która zdążyła wylądować, zaczęły bombardować fortecę. Pokazał się dym, potem płomień - zrobiono dwa wyłomy. Przerazająca piechota hiszpańska ruszyła do boju. Dokładnie w tym samym momencie niebo przecięła błyskawica, grzmot przytłumił dźwięk wystrzałów armatnich i spadła jedna z tych gwałtownych ulew, które czasami widzi się w Afryce - tyle że teraz wiał jeszcze lodowaty wiatr.

Maszerujący żołnierze nie mieli się gdzie skryć. Namioty zostały na statkach. Miano je znieść na ląd, podobnie jak zapasy żywności dopiero po natarciu.

Deszcz nie ustawał. Pod stopami piechoty ziemia zmieniała się w błoto, w bagno. Wysoko postawione osobistości hiszpańskie na pokładzie statków patrzyły na ten niewiarygodny spektakl - najlepiej wyćwiczona, najodważniejsza piechota świata została unieruchomiona przez deszcz. A statki nie mogły nic zrobić dla żołnierzy na lądzie, nawet wysłać namiotów czy wsparcia, ponieważ burza znowu się wzmożła.

Sztorm i potoki wody z nieba trwały przez całą noc. Rankiem wojska mające nacierać stanowiły tylko zbiorowisko rozbitków, oblepionych błotem, przemokniętych i przybitych. Co gorsza, proch zamókł, zmieniając się w papkę, nie było więc mowy o użyciu broni.

Eunuch Hassan, który nie opuścił swojego punktu obserwacyjnego w cytadeli, uznał, że czas wyjść przed mury. Jego wojsko miało suche ubrania i suchy proch. Hiszpańską piechotę odepchnięto aż do morza - przeszła wtedy prawdziwą drogę przez mękę. W czasie zamierającej burzy Andrea Doria manewrował, jak potrafił najlepiej, żeby przybliżyć statki do brzegu i wysłać tam łodzie. Wyczerpani i atakowani przez Arabów żołnierze wchodzili do morza, żeby ponownie na nie wsiąść. Wielu z nich utopiło się albo zostało zabitych lub schwytanych. Tu i ówdzie widać było grupki walczących wręcz chrześcijan - kawalerów maltańskich. To oni uratowali honor.

Sztorm zaczął się ponownie 2 listopada, w chwili gdy pokonana flota bez walki odpływała do Hiszpanii. Można by rzec, że żywioł chciał dokończyć dzieła zniszczenia. Armada rozproszyła się, a kilka statków hiszpańskich zostało przez burzę rzuconych na brzeg, gdzie ich załogi i żołnierzy wzięto do niewoli. Pozostałe okręty walczyły z nawałnicą przez trzy tygodnie, zanim udało im się wrócić do kraju. Od dawna nie

widziano i długo nie miano zobaczyć takiej furii żywiołów na Morzu Śródziemnym. Na dwanaście tysięcy żołnierzy obecnych na początku wyprawy zniknęło osiem tysięcy. Targi algierskie pełne były niewolników do tego stopnia, że cena tego towaru gwałtownie spadła. Mówiło się: „niewolnik za jedną cebulę”.

16 września 1543 roku Tulończycy przeczytali z przestachem odezwę króla Franciszka I, wywieszoną w miejscach publicznych ich miasta: „Pod groźbą kary przez powieszenie wszyscy mieszkańcy mają wynieść się, zrobić miejsce dla wojska i floty pana Hayreddina Rudobrodego, wielkiego admirała Sulejmana II Wspaniałego, sułtana Konstantynopola”. Ten rozkaz to konsekwencja decyzji Franciszka I, która już narobiła hałasu w świecie chrześcijańskim - król postanowił zawrzeć unię z Turkami.

Wielu Francuzów uznało za bezbożny ten manewr wysokiej polityki, który według króla miał dać mu fory w jego walce z Karolem V. Rudobrody przybywał z Afryki, by organizować z Francji wyprawy przeciwko Hiszpanii. Tulończycy wiedzieli już, że na królewski rozkaz przyjęto go triumfalnie w Marsylii. Z tej okazji chorągiew francuskiego admirała w tym porcie, przedstawiająca Najświętszą Dziewicę, została zdjeta, a na jej miejsce powieszono ozdobioną półksiężycem flagę Rudobrodego. Marsylczycy płakali ze wstydu, a Tulończycy uważali, że ich los jest jeszcze gorszy. Nie potrafili zapomnieć, że dwanaście lat wcześniej flota arabska przycumowała w zatoce Carqueiranne, dwie mile na wschód od ich miasta. Wojska Rudobrodego splądrowały i spaliły miasteczka La Garde i La Valette. Jak jednak nie posłuchać rozkazu królewskiego? Konsulowie tulońscy napisali do Paryża:

- Całkowite opróżnienie miasta to niemal jego śmierć. Wystarczyłoby ewakuować kobiety, dzieci i starców w pobliże, żeby mieć gdzie ugościć Turków. Pozostaliby ojcowie rodzin, potrzebni rzemieślnicy i kupcy oraz duża część policji, żeby uniknąć nieporządku.

Rudobrody przypłynął z dwustoma żaglowcami, w tym stu dziesięcioma galerami, i pozostał w Tulonie przez sześć miesięcy. Wielu historyków napisało, że jego pobyt był dla mieszkańców miasta koszmarem łapówkarstwa. Wizyta w archiwach Tulonu podczas pisania jednej z poprzednich książek przekonała mnie, że twierdzenia te są bardzo przesadzone. Arabscy marynarze i żołnierze trochę poplądrowali, ale

nie skrzywdzili żadnej dziewczyny ani chłopca, ani nie wzięli nikogo do niewoli. Ich dowódca wyraźnie dbał o popularność. Można znaleźć przynajmniej jedną przyczynę tego dobrotliwego humoru - kilka dni przed przybyciem do Marsylii, mający wówczas siedemdziesiąt lat, Rudobrody zdobył Reggio di Calabria i wziął sobie nową żonę, Donę Marię, bardzo piękną osiemnastoletnią dziewczę.

Zgodnie z klauzulami traktatu, który Franciszek I podpisał z Su-lejmanem, admirał od czasu do czasu wysyłał z Tulonu jedną eskadrę przeciwko Hiszpanom, ale bez wielkiego przekonania, wołąc bez wątpienia słodycz nowego miesiąca miodowego od grzmotów walki. Franciszek I uznał w końcu, że sprzymierzeniec ten jest kosztowny i mało skuteczny, poprosił więc sułtana, żeby go odwołał. Rudobrody zażądał jednak dużego odszkodowania.

Stary lew miał dość walki i jego pan pozwolił mu na odpoczynek. Wrócił więc do Konstantynopola, gdzie spokojnie zmarł trzy lata później, w 1546 roku, zbudowawszy sobie najpierw wspaniały meczet i monumentalny grobowiec. Jeszcze długo tureccy marynarze, opuszczając Złoty Róg, odwracali się w stronę tego grobu, by zmówić modlitwę za największego z nich. Do dzisiaj Rudobrody - nie, Hayreddin - jest bohaterem islamu.

Na początku 1565 roku liczne raporty szpiegów donosiły sztabowi kawalerów maltańskich, że według wszelkiego prawdopodobieństwa muzułmanie przygotowują atak na ich ufortyfikowaną wyspę.

Zakon Maltański istnieje nadal. Kieruje nim także dzisiaj wielki mistrz, a w jego skład wchodzi kawalerowie po złożeniu ślubów zakonnych, kawalerowie ze złożonym ślubem posłuszeństwa oraz laicy, w sumie około 10 000 członków. Ma pokaźny majątek i w celu podtrzymania swego rodzaju kurtuazyjnej fikcji akredytuje dyplomatycznych przedstawicieli w około pięćdziesięciu krajach. Prowadzi głównie działalność charytatywną i szpitalną. Ma liczne szpitale oraz flotę powietrzną składającą się z około stu samolotów sanitarnych.

Po długiej historii, w której żołnierskie czyny liczyły się bardziej niż sacrum, Zakon Maltański wraca w pewnym sensie do swojego powołania szpitalników od Świętego Jana z Jerozolimy, którzy leczyli chorych i chronili pielgrzymów w Ziemi Świętej podczas wypraw krzyżowych. Pamiętamy, że konieczność tej ochrony przechylała szalę coraz

bardziej w stronę potrzeb wojskowych. Wygnani z Jerozolimy rycerze zdobyli w 1308 roku Rodos, gdzie pozostali przez dwa wieki. Wypędzeni z wyspy przez Turków w 1522 roku znaleźli schronienie w Civitavecchii i Viterbo, potem w Nicei, a w końcu na Malcie i w Trypolisie. Te dwa ostatnie miejsca przydzielił im Karol V za radą papieża. Malta i Trypolis miały wartość wyłącznie przez swoje strategiczne położenie, ale król-cesarz był przekonany, że umieszczenie tam ludzi, którzy dowiedli swojej waleczności i którzy są mu oddani, nie jest złym pomysłem.

Nie mylił się. Rycerze zbudowali na Malcie i w Trypolisie, ale zwłaszcza na Malcie, fortyfikacje niezwykle nowoczesne jak na tamte czasy, a na dodatek bardzo gustowne z architektonicznego punktu widzenia. Także ich galery były najpiękniejsze, największe i najpotężniejsze, wszystkie pomalowane na jaskrawą czerwień, oprócz statku głównodowodzącego, który był czarny.

W 1565 roku, gdy na Malte dotarła wiadomość o przygotowaniach muzułmanów do wojny, mistrzem zakonu był francuski szlachcic Jean Parisot de La Valette, który wspaniał się dzielnością we wszystkich walkach, jakie stoczono na Morzu Śródziemnym w ciągu ostatnich czterdziestu lat. „Nasz najlepszy żołnierz” - mówili o nim rycerze, którzy w 1557 roku wybrali go na mistrza. I wszyscy uważali, że jego wiek - a miał już siedemdziesiąt cztery lata - nie odebrał mu ani odwagi, ani przytomności umysłu oraz umiejętności podejmowania decyzji.

Kiedy został wybrany, La Valette zapowiedział, że będzie walczył ze swego rodzaju defetyzmem, który zapanował w zakonie od czasu utraty Trypolisu w 1551 roku. Porażkę tę zawdzięczają następcy Rudobrodego, którego mistrz zakonu znał osobiście i chętnie o nim mówił:

- Dragut to tego samego rodzaju człowiek co Hayreddin. Niezwykle śmiały, nie lęka się ryzyka. Jego imię będzie równie sławne jak wielkiego admirała.

W tej ostatniej opinii La Valette się mylił. Dragut jest mniej sławny niż Rudobrody, ponieważ - mimo równie ważnych dokonań - ponosił porażki i nie zmarł niezwykłym.

- To jeden z nielicznych przywódców tureckiej marynarki, który urodził się jako muzułmanin - przypominał La Valette. - Syn chłopca z Anatolii, zdolny do wszystkiego, czego niejednym razem dowiódł. Hayreddin szybko docenił jego talent.

Przyjrzyjmy się przez chwilę karierze Draguta. Rudobrody na wieść o pierwszych wyczynach tego młodego pirata każe go ściągnąć do Algieru. Przepytuje go i obserwuje przez kilka tygodni.

- Będziesz dowodził dwunastoma galerami.

Dragut wkrótce dowiódł słuszności pokładanego w nim zaufania, pustosząc co roku wybrzeża Sycylii i Neapolu. Jego galery są niczym śmiertelna pułapka dla każdego statku próbującego dostać się z Hiszpanii do Włoch. Odnosi takie sukcesy, że Karol V wysyła list do Dorii: „Zrób wszystko, by oczyścić morza z tej nieznośnej plagi”. Doria powierza misję specjalną swojemu bratankowi, Gianettino Dorii i nagle szczęśliwa gwiazda Draguta przygasa. Zaskoczony na wybrzeżu Korsyki podczas podziału łupów, zostaje pojmany i osadzony przy wiosłach galery Andrei Dorii. Pozostanie tam cztery lata.

- To tam właśnie widziałem go trzeci i czwarty raz - opowiadała La Valette. - Najpierw miałem z nim do czynienia, kiedy sam byłem więźniem i przez rok wiosłowałem na galerze Hayreddina. Tego dnia, a było to, jak mi się wydaje, w 1544 roku, odwiedziłem galerę Andrei Dorii i zobaczyłem Draguta przykutego łańcuchem do ławki. Od razu go rozpoznałem. Powiedziałem mu: „No i jest pan na tej ławce, panie Dragut. Taki jest wojenny los”. Odpowiedział, patrząc mi prosto w twarz: „Tak, los się ode mnie odwrócił”. Nie mogłem nie podziwiać tego inteligentnego i dumnego człowieka. Nie było mi miło widzieć go w okowach wśród innych nieszczęśników. Zapytałem Andreę Dorię, czy nie rozważy możliwości zwolnienia go za okupem. Mówiło się wtedy o rozejmie, który cesarz miał zawrzeć z sultanem.

Rzeczywiście, rozejm ułatwił negocjacje i Draguta uwolniono, pobrawszy za niego trzy tysiące koron. Chrześcijaństwo rzadko zawierało tak niekorzystne traktaty. W praktyce rozejm pozostał tylko na papierze - wojna nadal trwała pod nazwą piractwa. Dragut, który wyszedł na wolność akurat w chwili, gdy w Konstantynopolu Rudobrody przechodził na emeryturę, natychmiast dostał dowództwo nad eskadrami w zachodniej części Morza Śródziemnego i terror turecki znowu zapanował na tym akwenie.

- Potrzebujemy - mówił Dragut - pewniejszej bazy na wybrzeżu Maghrebu niż Algier. Może Dżerba?

Dżerba to niezwykle urodzajna wyspa przyklejona niemal do wy-

brzeża tunezyjskiego (dzisiaj łączy ją z nim droga), na południe od zatoki Mała Syrta.

- Dżerba - powiedział Dragutowi jeden z jego zastępców - od dwóch stuleci jest w rękach rodziny Doriów, a leży niedaleko od Malty. Rycerze będą interweniować.

Nie dość, że tego nie zrobili, to jeszcze Dragut, który zdobył wyspę i ją ufortyfikował, nękał kawalerów na ich własnych wodach. W 1546 roku splądrował wysepkę Gozo, a rok później trzy wsie na wybrzeżu Malty. Kolejnych dwanaście miesięcy później miał czelność zaatakować -niezwykła to rzecz - należąca do zakonu galere, która zbliżała się do wyspy. Zdobył na niej 70 000 dukatów.

O rozejmie nie ma już mowy. 30 kwietnia 1551 roku Dragut staje naprzeciw Malty nie jako pirat, lecz na czele eskadry, nad którą powiewa chorągiew Sulejmana II. Mieszkańcy w pośpiechu chowają się za fortyfikacjami, a wojska Draguta spokojnie łupią opustoszałe wsie i ponownie wysepkę Gozo. Następnie muzułmańska flota kieruje się na Trypolis. Niesprawnie bronione miasto poddaje się na mało chwalebnych warunkach: kapitulacja i fortyfikacje oddane Turkom w nietkniętym stanie. Zdobywcy pozwolili rycerzom maltańskim wycofać się na Maltę, ale zakonni żołnierze pozostali na łasce muzułmanów jako niewolnicy. Zrozumiałe, że ten atak był poważnym ciosem dla morale zakonu.

Jak powiedziałem, wybrany w 1557 roku na wielkiego mistrza Jean Parisot de La Valette od razu postanowił walczyć z defetyzmem. Mamy teraz wiosnę 1565 roku i La Valette właśnie dowiedział się o tym, że Sulejman II w Konstantynopolu, Dragut w Trypolisie, a jego zastępca, Hassan, w Algierze gromadzą galery i piechotę. Jaki cel chcą zaatakować?

- Musimy postępować tak, jakbyśmy byli pewni, że Maltę. Trzeba się przygotować. Proszę mi zdać dokładną relację ze stanu naszych sił lądowych.

Jeśli chodzi o marynarkę, La Valette nie potrzebuje sprawozdań. Wie, że zakon ma tylko osiem galer i kilka statków pomocniczych. Nie może więc być mowy o wyjściu naprzeciw flocie sułtana. Rycerze będą bronić się na potężnie ufortyfikowanej wyspie. A tak przedstawiają się siły lądowe: 592 rycerzy, 2500 żołnierzy i marynarzy oraz 5800 członków milicji, w sumie blisko 9000 ludzi.

O świcie 18 maja straż zauważają na horyzoncie pierwsze żagle nieprzyjaciela. Flota turecka, która przyплыła z Konstantynopola pod wodzą paszy Piali, liczy 138 galer. Na statkach znajduje się 38 000 ludzi i 50 armat. Następnego dnia wojska zaczynają desant w zatoce. 30 maja przybywają Dragut i Hassan z 38 statkami i 3000 żołnierzy. Napastnicy mają pięć razy większe siły niż wielki mistrz.

„Wielkie oblężenie” Malty trwało od 19 maja do 12 września 1565 roku. Pewien maltański oficer opowiedział mi o tym w miejscu najbardziej zaciętych walk, na szczycie przepięknych fortyfikacji, górujących nad fiołkowym morzem, pod tym samym olśniewającym niebem, które patrzyło na muzułmańską furię. Wcześniej przejrzałem we wspaniałej bibliotece Valetty dokumenty dotyczące oporu Maltańczyków. Szczycą się nim po dziś dzień.

Najpierw Turcy chcieli zdobyć fort Świętego Elmeta, którego artyleria panowała nad dwoma naturalnymi fiordami przy krańcu wyspy. Broniło go 500 żołnierzy i 100 rycerzy przez trzydzieści sześć dni, znosząc bombardowanie z 60 000 kul, co było w tamtych czasach liczbą ogromną, oraz odpierając dwa ataki dziennie. Dragut, następca Rudobrodęgo, brał udział w oblężeniu w pierwszym szeregu. Pewnego dnia Turcy znaleźli po bitwie jego zwłoki.

Fort Świętego Elmeta padł 23 czerwca. Turcy zmasakrowali kilku pozostałych przy życiu rannych obrońców i - pełni wściekłości - chcąc pozbawić ich chrześcijańskiego pochówku, przywiązali ciała do krzyży, które wrzucili do Wielkiego Portu. Pasza Piali, dowódca korpusu ekspedycyjnego, wysłał wtedy do wielkiego mistrza propozycję kapitulacji na „honorowych warunkach”. La Valette odpowiedział, że honor odnajdzie tylko w śmierci, walka więc trwała nadal. Cała ludność dołączyła do wojskowych znajdujących się w obrębie murów miasta i w pozostałych dwóch fortach.

Hiszpania była zainteresowana losem Malty. Dawno już uzgodniono, że wicekról Sycylii, don Garcia de Toledo, wyśle w razie niebezpieczeństwa pomoc. Niemal każdej nocy łodzie maltańskie przełykały się przez oczka nieprzyjacielskiej sieci z nagłymi prośbami o wsparcie. Don Garcia odpowiadał: „Nie zapominam o was, ale nie wierzę w metodę małych kroczków. Chcę wysłać wam pomoc zdolną zgnieść Turków za pierwszym razem”. Powiadomiony, że Malta nie

dotrwa do tego czasu, wysłał „niewielkie wsparcie” w liczbie 600 żołnierzy, w tym 44 rycerzy. Ich przybycie wzmocniło opór. O gwałtowności walk świadczy pewien szczegół: w czasie jednego z ataków, 15 lipca, Turcy stracili 2500 ludzi. Fosa wokół fortyfikacji były wypełnione trupami. Oblegający podkładali miny pod mury, wypuszczali podpalone strzały i bombardowali. W walce brali udział wszyscy mieszkańcy Malty, ukryci za fortyfikacjami - kobiety, dzieci, starcy. La Valette widział, że odwaga nie słabnie, stawił sobie jednak pytanie: „A jeśli wielka pomoc nie nadejdzie, zanim wyczerpią się nam zapasy żywności i amunicji? Cała ta brawura będzie daremna”.

Wreszcie, 25 sierpnia, wyprawa ratunkowa wyruszyła z Syrakuz. Z powodu wielu przeciwności dotarła na wyspę dopiero 7 września. Liczyła 8500 żołnierzy, w tym 250 rycerzy. Analizując dokładnie fakty i dokumenty, można stwierdzić, że don Garcia miał słuszność. Nie mówiąc nic wielkiemu mistrzowi, chciał poczekać nie tylko, aż zgromadzi odpowiednie siły, ale także po to, by Turcy osłabli nieco od ciągłych ataków oraz by zaczęło im brakować amunicji. Gdy przybyła pomoc, pasza Piali wydał rozkaz zakończenia oblężenia i 12 września ostatnie statki tureckie opuściły wody maltańskie. Wielkie oblężenie zakończyło się jednym z najpiękniejszych zwycięstw defensywnych w historii. Cieszył się z niego cały świat chrześcijański, oplakując jednocześnie ponad dziewięć tysięcy zabitych na Malcie. W Konstantynopolu zapanała konsternacja.

Urodzony w kalabryjskiej nabożnej rodzinie Uluç Ali, znany też pod własnym nazwiskiem Occhiali, chciał najpierw zostać kapłanem. Pewnego dnia, gdy nad brzegiem morza wędrował do niewielkiego seminarium w miasteczku Castelli, zobaczył wychodzących zza skał dwunastu Maurów, którzy nie pytając młodzieńca o zdanie, porwali go na swoją felukę. Jako niewolnik w Algierze były seminarzysta szybko zrozumiał, że jeśli chce poprawić swój smutny los, musi przejść na islam. Poza tym nasza go ochota, by trochę sobie pożegłować. Najpierw był rybakiem, a potem majtkiem. Niewiele wiemy o jego początkach, ale kiedy dowodził statkiem, zauważył go Dragut i wziął pod swoje rozkazy.

Później Occhiali zostaje dowódcą części galer, które Dragut zabrał na Maltę. Walczy tam dzielnie i uchodzi z życiem, w odróżnieniu od

swego szefa. Nieco później Hassan, syn Rudobrodego i jak on bejlerbej Algieru (nie ma nic wspólnego z eunuchem Hassanem, który odniósł zwycięstwo w 1541 roku), daje do zrozumienia, że nie ma ochoty więcej żeglować. Kogo sułtan mianuje na jego miejsce? Occhialego.

Włoch porusza się po morzu z taką samą nonszalancją jak Rudobrody, nic go nie przeraża. Pewnego lipcowego dnia 1570 roku natyka się na cztery wielkie galery maltańskie, rozpoczyna walkę i przechwytuje trzy z nich. Dopiero dużo później dowie się, jaka kara spotkała dowódcę czwartego statku po powrocie na wyspę - skazano go na śmierć, uduszono w celi, a jego ciało, zawinięte w worek, wrzucono do morza. Wielki mistrz La Valette zmarł dwa lata wcześniej (zbudowawszy najpierw wspaniałe miasto, noszące jego imię), ale zakon nie chciał ponownie popaść w defetyzm, z którego udało się go kiedyś wydobyć.

Największym osiągnięciem byłego seminarzysty Occhialego stał się podbój Cypru. Wyspa należała wtedy, w 1570 roku, do Wenecji, a jej mieszkańcy zajmowali się głównie morskim piractwem. Mimo muzułmańskiego panowania na morzu, chrześcijańscy piraci cypryjscy odnoszą w swojej profesji sukcesy, atakując z całkowitą bezstronnością turecki handel, wsie na wybrzeżu syryjskim czy chrześcijańskie statki handlowe. Cypr był - i nadal jest razem z Malcią - jednym z ważniejszych punktów strategicznych na Morzu Śródziemnym. Occhiali zaczęli od oblężenia stolicy, Nikozji, która poddała się po czterdziestu czterech dniach, a w lipcu 1571 roku zdobył całą wyspę.

To zwycięstwo było w rzeczywistości katastrofą. Z jego powodu potęga turecka na Morzu Śródziemnym miała ponieść wielką stratę.

Czara goryczy w świecie chrześcijańskim była pełna, a nawet przelewała się od kilku już lat. Dokładnie mówiąc, od czasu oblężenia Malty. Papież Pius V wezwał wtedy do świętej wojny z muzułmańskim terrorem. Król Hiszpanii zadeklarował swój akces, podobnie jak Genua i Neapol, a także - co oczywiste - kawalerowie maltańscy. Króla Francji, Karola IX, zbyt zajmowały wewnętrzne problemy królestwa. Była jeszcze Wenecja, która miała najpotężniejszą marynarkę na Morzu Śródziemnym. Każdy kapitan, który obejmował dowództwo nad statkiem, zobowiązywał się jednocześnie podjąć walkę, jeśli nie zostanie zaatakowany przez ponad dwadzieścia pięć galer muzułmańskich naraz. Ale statki muzułmańskie nigdy nie napadały na weneckie

jednostki. Od czasów Prewezy dożowie wyznawali zasadę „Nasz handel nade wszystko” i między Wenecją a Konstantynopolem istniał rodzaj milczącej umowy, *modus vivendi*. Godząc się, by Occhiali zdobył Cypr, sułtan zerwał tę umowę.

25 sierpnia 1571 roku połączona flota chrześcijańska spotkała się w Mesynie. Liczyła łącznie 206 galer i 48 000 ludzi. Główne dowództwo powierzono don Juanowi de Austria, dwudziestoczteroletniemu, wspinałemu, nieustraszonemu nieślubnemu synowi Karola V i pięknej Barbary Blomberg. Flotę hiszpańską dowodził Gian Andrea Doria, bratanek zmarłego admirała. Wenecjanie ustawiali w szeregu galeasy - statki z żaglem i wiosłami, cięższe i potężniejsze niż galery.

Połączona flota wypłynęła z Mesyny 16 września, kierując się na wschód. Trzy kolumny rozciągały się w nieskończoność na morzu za statkiem „Reale” don Juana, wyposażonym w sześćdziesiąt wiosel klejnotem konstrukcji morskiej, zdobionym i złożonym przez największych artystów tamtych czasów.

Muzułmanie widzieli, jak się zbliża. Occhiali wypłynął ze swoimi statkami z Algieru i dołączył do Alego Paszy w zatoce Patras koło Le-panto (dziś Nafpaktos), u wyjścia z Zatoki Korynckiej. Flota mużmańska liczyła ponad 250 galer.

Bitwa zaczęła się 7 października rano. Na maszcie „Reale” powiewała purpurowa flaga z obrazem przedstawiającym Chrystusa na krzyżu. Ali Pasza kazał wywiesić biały sztandar z haftowanymi złotem wersetami z *Koranu*.

Korzystając z przychylnego wiatru, mużmanie płynęły początkowo na żaglach, podczas gdy flota chrześcijańska jeszcze nie ustawiła się w szeregu. Szczęśliwie dla niej wiatr ustał nagle i nieprzyjaciel musiał zacząć wiosłować. Robił to tak wolno, że don Juan miał czas ustawić swoje galery.

Jak już mówiłem, bitwy galer zmieniały się w jatki. Pierwsze kule wystrzelone z niewielkiej odległości tworzyły krwawe korytarze wśród nieszczęsnych galerników, którzy wiosłowali na wpeł nadzy. Galery posuwały się naprzód dziób w dziób, mimo przerażających strat spowodowanych przez wystrzelone z bardzo bliska kartacze, potem następował abordaż i walka wręcz.

Bitwa toczyła się w pobliżu lądu. Lewe skrzydło chrześcijan nie-

mai dotykało wybrzeża. To właśnie ono odparło pierwszy cios. Wojownicy hiszpańscy i genueńscy rywalizowali w okrucieństwie z janeczarami. W środku tego zamieszania „Reale” zbliżał się do nie mniej wspaniałej galery Alego Paszy. Dźwięki bębnow i trąbek mieszały się z hukem wybuchów i strzałów. Nikomu nie darowywano życia. Ali Pasza w chwili, gdy miano go schwytać, zadał sobie śmierć. Któryś z chrześcijańskich żołnierzy zaniósł jego głowę do don Juana, a ten kazał ją wrzucić do morza. Mimo większej liczebności muzułmanie słabli. Occhiali, widząc, że sprawa jest przegrana, myślał tylko o tym, by stamtąd zniknąć.

Hekatomba była imponująca - 30 000 zabitych po stronie tureckiej. Chrześcijanie wzięli na hol dziesiątki wrogich galer. Pozostałe, zdeorientowane, rzuciły się do brzegu albo uciekły razem z Occhialim. Blisko 12 000 chrześcijańskich niewolników, przykutych dotąd do wiosł na galerach Półksiężycu, odzyskało wolność, której już nikt wśród nich się nie spodziewał.

Occhiali zabrał ze sobą chorągiew kawalerów maltańskich, którą zerwał z admiralskiej galery. Trofeum zostało wystawione w dawnym kościele Świętej Zofii, zamienionym wtedy na meczet, ale nie potrafiło ukryć strasznej porażki.

Occhiali zmarł w 1580 roku. Wraz z nim odeszła rasa bejów-piratów, utrzymujących całe prowincje Maghrebu pod swoją władzą. Klęska muzułmanów pod Lepanto definitywnie oddziela statki arabskie od floty osmańskiej i kieruje je ku zwykłemu piractwu. Sułtan negocjuje w 1580 roku rozejm z Hiszpanią i jego galery zostają w porcie. Bejowie lub dejowie, których nadal mianuje w Maghrebie, mają tylko fikcyjną władzę. Są nikim dla niezależnych stowarzyszeń pirackich, które powstają niemal we wszystkich portach, gdzie niegdyś królowali wielcy wasale sułtana - Rudobrody, Dragut, Occhiali. Zaczyna się nowa epoka - ośrodek znaczenia Morza Śródziemnego przesuwają się na zachód.

5

Nieznany Algier

Pewnego wiosennego ranka 1606 roku mężczyzna w wieku średnim, ubrany trochę jak Turek, o jasnej karnacji i rysach Europejczyka z północy, schodził krętą uliczką do portu w Algierze. Nie istniała jeszcze wtedy ani nowoczesna metropolia, zbudowana przez Francuzów, ani hiszpańskie przedmieście Bab al-Uad. Algier to była Kasba, miasto arabskie zbudowane z białych sześcianów o krętych uliczkach i ślepych fasadach, w których od czasu do czasu widać było małe, zakratowane okno. Tak jak dzisiaj, panowało tam z samego rana wielkie ożywienie - tragarze dźwigali wodę w bukłakach z koziej skóry i wiele innych ciężarów, osły wędrowały przytłoczone koszykami z warzywami, tuszami zwierząt i workami ziarna.

Twarz człowieka, który nas tutaj interesuje, nie zatrzymywała niczyjej uwagi z powodu tego ruchu, a także dlatego, że w uliczkach Algieru można było spotkać najróżniejsze typy ludzkie. Słysząc było wrzaski, okrzyki i rozmowy po arabsku, berberyjsku, hebrajsku, turecku, francusku i w wielu innych językach europejskich. Dzisiejsi turyści, którzy odwiedzają państwa muzułmańskie, jednocześnie rozbawieni malowniczością i nieco pogardliwi, chętnie mówią o bałaganie. Otóż nic w tym pozornym nieporządku tubylczych dzielnic nie jest niepotrzebne lub pozostawione przypadkowi, a jeszcze bardziej prawdziwe było to w Algierze 1606 roku. Miasto skonstruowano na zasadzie subtelnej zestawienia dzielnic zamieszkałych przez odrębne wspólnoty, różniące się od siebie. Każda z nich miała swojego przywódcę religijnego, swój trybunał, swoje obyczaje, ale wszystkie musiały i chciały koegzystować wokół handlowego centrum miasta - suku. Któż dzisiaj, robiąc na takim targu zakupy, nie uważa za bardzo wygodne pogrupowania produktów -tu klejnoty, tam przyprawy, dalej skóry itd.? Kto, przechodząc wąską uliczką o ślepych fasadach, nie rzucił okiem przez uchylone na kilka sekund drzwi i nie odkrył z zaskoczeniem ogrodu z fontanną, prawdziwego azylu spokoju?

Simon de Danser, mężczyzna, za którym podążamy, szedł szybko przez labirynt uliczek. Nie zatrzymywał się, by zajrzeć przez drzwi, i nie

wydawał się zaskoczony nieustannym ponurym brzękiem łańcuchów, który zdumiałby dzisiejszego turystę nagle przeniesionego trzy wieki wstecz. Łańcuchy należały do niewolników.

W Algierze mieszkało wtedy około 30 000 chrześcijańskich niewolników. Co rano wychodzili z podziemnych więzień, gdzie ich zamykano każdego wieczora i gdzie spali na hamakach zawieszonych jeden nad drugim. Udawali się do pracy, odziani w przypadkowe łachmany. Każdy miał na rękę lub na przedramieniu ciężki łańcuch długości półtora metra, którego drugi koniec był przyczepiony do żelaznej obręczy zespawanej na kostce i to ten właśnie łańcuch tak dzwonił. Czasami niewolnik, zbyt obciążony, ciągnął go za sobą, a niektórzy oprócz łańcucha mieli drewniane jarzmo, zdejmowane tylko do pracy.

Wszelkie działania zaczynało od świtu, po pierwsze dlatego, że z braku oświetlenia w mieście, noc na nie nie pozwalała. Simon de Danser bardzo wcześnie opuścił swoje miejsce zamieszkania, Fahcz, gdzie znajdowały się jednocześnie wielkie warzywniaki, dobrze nawodnione i utrzymane przez Maurów przybyłych z Grenady, oraz piękne rezydencje, również otoczone ogrodami. Warzywniaki dostarczały pożywienia ludności Algieru, miasta w tamtej epoce rozrastającego się szybko dzięki morskiemu piractwu i bardziej ludnego niż Rzym, Wenecja czy Palermo, liczącego 150 000 mieszkańców. Ta wielkość zmniejszy się później i ponownie zostanie osiągnięta dopiero na początku XX wieku.

Piękne posiadłości z dzielnicy Fahcz należały przede wszystkim do *raisów* lub ich cichych współników. *Rais* to po prostu przedsiębiorca zajmujący się morskim piractwem, który stanął na czele większej lub mniejszej grupy korsarzy i zorganizował ich w firmę z podziałem zysków. Jednocześnie był armatorem i prawie zawsze brał osobiście udział w wyprawach. Wśród *raisów* przeważali cudzoziemcy - śródziemnomorscy poszukiwacze przygód, ale także Holendrzy, Anglicy i Duńczycy, którzy przybyli do Afryki Północnej z zamiarem wzbogacenia się za pomocą piractwa, podobnie do flibustierów z Karaibów. Wielu z nich zgadzało się na obrzezanie oraz wyrzeczenie się religii, która i tak nigdy nie była dla nich ważna.

Simon de Danser nie był *raisem*, ale kimś więcej. Nie proponowano mu nawet zmiany religii, ponieważ przybywając do Algieru i tam osia-

dając, wniósł do korsarstwa arabskiego skarb. Ale zacznijmy od jego identyfikacji.

Syn narodu holenderskiego, mającego największe osiągnięcia na morzu w tamtej epoce, Simon de Danser („de" nie oznacza tutaj arystokracji), wypływa w morze z Dordrecht jako marynarz. Nieco później daje zauważyć się jako korsarz na służbie Zjednoczonych Prowincji w czasie rebelii przeciwko Hiszpanii, a następnie jako pirat działający na własną rękę na Morzu Śródziemnym. Przymusowo zawija do Marsylii, by zapatrzyć się w produkty żywnościowe, ale ponieważ to ożywione miasto mu się podoba, pozostaje w nim dłużej, oddając się przyjemnościom i hazardowi. Przegrywa wszystkie pieniądze, potem sprzedaje swój statek i znowu traci wszystko. Zmuszony koniecznością, rekrutuje kilku łotrzyków z portu i przekonuje ich, by oddali się wraz z nim piractwu na pokładzie dość marnej łajby. Niewielki gang zdobywa większy statek, a za jego pomocą kolejny i następne - flota i personel Dansera rosną. Holender dowodzi w końcu flotyllą, której statek admirałski - jego własny - przewozi 300 ludzi i 60 armat.

Do Algieru Danser płynie jako prawdziwa potęga morską.

- Przybywam jako przyjaciel. Jeśli zgodzicie się, bym zrobił z waszego miasta bazę wypadową, nauczę was nowoczesnej budowy statków. Widziałem, jak działają wasi korsarze. Mają przestarzałe oprzyrządowanie. Ich niskie statki są nieprzystosowane do atakowania wysokich okrętów europejskich. Jeśli mnie posłuchacie, wasze zyski się potroją.

Danser nie obawiał się, że stworzy sobie konkurencję, ponieważ technicznie wyprzedzał Algierczyków o kilka lat, a poza tym miał nadzieję zostać przywódcą arabskiego piractwa. Jako bardzo już ważna osobistość torował sobie drogę pieszo wśród tłumu w krętych uliczkach Algieru, ponieważ w jego czasach nie było w mieście ani jednego pojazdu, a przejście piechotą z dzielnicy Fahcz do portu było wygodniejsze niż jazda na koniu.

Danser siedł do swojej stoczni, która właśnie budowała kilka żaglowców z wysoką burtą, co nie odbywało się bez trudności. Trzeba było zmodyfikować kształt samych warsztatów i pochylić do wodowania, a następnie znaleźć drewno dobrej jakości. To był od dawna największy problem algierskich budowniczych statków (z wyjątkiem okolic Bidżai i Czarczallu), a istniał on z powodu małej liczby lasów w głębi kraju.

Danser importował drewno z Marsylii i Hiszpanii, lecz kraje chrześcijańskie nałożyły swego rodzaju embargo na ten „strategiczny” towar, trzeba więc było oszukiwać i przekupywać. Te same trudności napotykał, gdy chodziło o materiał na kadłub i omasztowanie z olinowaniem, żelazne okucia, urządzenia okrętowe, smołę, płótno na żagle itp. Trzeba było także wśród schwytanych chrześcijan lub zaprzańców szukać robotników zdolnych do pracy przy nowych konstrukcjach. W kwestii załogi statków, które zamierzał wyprodukować i uzbroić - dla siebie lub innych *raisów*, którzy zdążyli już zostać jego klientami czy wspólnikami - Danser miał swoją doktrynę. Na marynarzy, pilotów, chirurgów, pisarzy, artylerzystów wybierał tylko renegatów - nie było trudno znaleźć odpowiednie osoby wśród Greków, Maltańczyków, Sycylijczyków, Kor-sykan, a nawet Nordyków. Tylko żołnierze dokonujący abordażu mieli być Turkami lub mieszkańcami Maghrebu. Niektórzy *raisowie* nie patrzyli przychylnym okiem na tę dyskryminację, trzeba ich było do tego pomysłu przekonać.

Danser zastanawiał się w drodze do portu nad tymi wszystkimi problemami oraz projektami równie skomplikowanymi, nie oszukujmy się, jak te, z którymi ma dzisiaj do czynienia dyrektor generalny wielkiej korporacji. Nic nam nie zabrania wyobrazić sobie, że tego dnia uczestniczył w spektaklu, który niekiedy widywano w porcie kilka razy w tygodniu - przybyciu flotylli pirackiej wraz z łupami. W latach 1566-1630 do Algieru przywożono średnio 80 transportów zdobycznych rocznie. Wielkie molo, które jeszcze dziś otacza port, istniało już w 1606 roku. Zostało zbudowane przez Rudobrodego, a dokładniej mówiąc, przez tysiące chrześcijańskich niewolników, którzy trudzili się tutaj przez dwa lata. Tamtego roku można było zobaczyć w porcie ponad sześćdziesiąt statków dużych lub sporych, czyli galer (z żaglami lub wiosłami), galeot (mniejsze od galer, lepiej radzące sobie z żaglami) i brygantyn (rodzaj lekkich i wydłużonych galer) oraz wiele małych stateczków. A ponadto nowość, dzięki Danserowi - dwa lub trzy „okrągłe okręty”, wielkie jak na tamte czasy, bo liczące 30-40 metrów długości z dwoma lub trzema masztami i kwadratowymi latarniami.

Na pokładzie zwycięskich galer, które wpływają do portu, huczą armaty. Za nimi pojawiają się statki pokonane, z flagą opuszczoną na znak żałoby. Taki jest zwyczaj. Wszyscy, którzy znajdują się na ich pokładach,

znają swój przyszły los - zostaną sprzedani jako niewolnicy. Towary także pójdą na sprzedaż. Nawet jeśli nie ma złota, srebra lub cennych przedmiotów, nawet gdy ładownie schwytych statków zawierają tylko zwykle przewożone po Morzu Śródziemnym produkty - bawełnę i inne tkaniny, cukier, zboże, oliwę, żelazo, sól, mastyks, węgiel drzewny, sery, peklowane mięso - nawet wtedy wypad był owocny. Czasami podział łupów dokonuje się na pokładzie, jeszcze przed wypłynięciem do portu. Innym razem, gdy tylko statek zacumuje, kupcy, zwłaszcza żydowscy, wchodzą na pokład i dla swoich współwyznawców oraz pośredników z Livorno we Włoszech podejmują się zakupu tych zdobycznych artykułów, które nie znajdują amatorów w Maghrebie.

Zdobycz zostaje w końcu podzielona w następujących proporcjach: 9-11% dla rządu, czyli dla deków, reszta dla *raisów* i ich współników, przy czym 45% idzie dla członków załogi. Ci z kolei dzielą to na części i w ten sposób każdy dostaje zapłatę - jedna część przypada dla każdego marynarza, dwie dla manewrowych, uszczelniających i artylerzystów, trzy dla oficerów, szefa artylerzystów, pilota i chirurga. Rozumie się samo przez się, że galernicy nie dostają nic.

Godziny i dni, które w 1606 roku następują po przybyciu zwycięskiej flotyli pirackiej do portu w Algierze, przypominają niemal dokładnie powroty flibustierów na wyspę Tortuga („Żółw”) połączone z hałaśliwymi orgiami pijackimi. Właściciele barów i podejrzanych spelunek oraz prostytutki są zawsze obecni, gdy ze statków schodzą gru-biańscy ludzie z wypchanymi kieszeniami. I według niektórych relacji nie można odnieść wrażenia, by nakazy *Koranu* przeszkadzały winu płynąć rwącą rzeką.

Podczas gdy miasto rozbrzmiewa śpiewem i muzyką, smutny orszak jeńców chrześcijańskich, którym właśnie założono łańcuchy, wędruje ulicami ku swoim kazatom. Niektórzy noszą prymitywne opatrunki. Zabrano im też ich ubrania, dając w zamian łachmany.

Gdy Danser przybył do stoczni, wiedział, że będzie miał wizytę jednego lub kilku *raisów* wraz ze współnikami - odwiedzali go codziennie. Radzili się jedni drugich, czy należy przyjąć nowy typ statku. Ci przemysłowcy piractwa mieszkali, jak już powiedziałem, w pięknych rezydencjach w dzielnicy Fahcz, zbudowanych w stylu arabskim. Każda z nich otwierała się na wewnętrzne patio, gdzie królowała fontanna i estrada

zbudowana dla muzyków. Rolę mebli odgrywały dywany i poduchy, ale czasami także, kłócące się z wystrojem wewnątrz, cenne przedmioty pochodzące z łupów, jak weneckie zwierciadła, kredensy oraz angielskie lub holenderskie zegary - uwielbiali je wszyscy bogacze w Maghrebie. Intrygujące często było to, że te odziane w turbany osobistości rozmawiają nie po arabsku, lecz po andaluzyjsku, korsykańsku, wenecku lub angielsku, czyli w swoim rodzimym języku.

Jak wszyscy kapitaliści, *raisowie* i ich wspólnicy świadomie wydawali pieniądze i odbywali narady. Robili to, jeszcze zanim Danser przybył do Algieru, od czasów gdy piractwo stało się przemysłem. Przed każdą wyprawą należało ustalić, gdzie uderzyć, zgodnie z ostatnimi informacjami, ile wziąć ze sobą statków i jakie. Jeśli byłoby ich za mało lub zbyt słabe, istniało ryzyko, że nie zdobędzie się interesujących łupów, natomiast wysyłanie zbyt dużej liczby ludzi znaczyło konieczność dzielenia się - trzeba było znaleźć równowagę. Nieszczęśni chrześcijanie, którzy widzieli nadpływających śniadych piratów, nie mieli pojęcia, że operacje te były tak dokładnie przemyślane.

Od blisko ćwierć wieku korsarze wypływali poza Cieśninę Gibraltarską, by na Atlantyku atakować hiszpańskie galeony, którym udało się ujść karaibskim flibustierom, lub statki angielskie czy holenderskie. Niektórzy armatorzy z Maghrebu nie pochwalali tych operacji:

- Zysk jest na ogół duży, ale i ryzyko wielkie. Nasze galery i galeoty nie nadają się do ataku na statki oceaniczne o wysokich burtach. Lepiej trzymać się naszego zwykłego zajęcia, które przynosi nam regularne zyski.

- Regularne, owszem, ale będą się zmniejszać z powodu konkurencji. W rezultacie stracimy pieniądze.

Danser swoją propozycją budowy statków o wysokich burtach otwierał nowe perspektywy. Piractwo na Atlantyku będzie mniej ryzykowne, a żaglowce miały jeszcze jedną zaletę - eliminowały galerników, czyli dawały oszczędności na wyżywieniu.

- Wyżywienie galerników nie kosztuje dużo! - mówili tradycyjni nasi.

- Mimo to na każdą wyprawę każda galera musi zabierać czasami jedzenie dla blisko setki wioślarzy. Zapasy zajmują ładownie do tego stopnia, że często trzeba zrezygnować z części łupów. Na żaglowcach nie będzie już tego problemu.

Żeby jednak mieć statki o wysokich burtach, trzeba było zainwestować, a w obliczu takiej konieczności, wtedy tak samo jak dziś, jedni byli zdecydowani, inni się wahali. Od 1606 roku liczba śmiałków wzrosła i Simon de Danser miał tyle zamówień, że z niektórych musiał zrezygnować. Potem sam kształcił budowniczych statków. Ale i oni nie wystarczali, by zaspokoić popyt. Zdarzało się więc, że żaglowce zamawiano bezpośrednio w Niderlandach. Stocznie holenderskie z pewnością nie odmawiały wykonania tych zamówień, nie musiały bowiem wiedzieć, do jakich celów zostaną wykorzystane statki, które dostarczą *misom*. Handel przede wszystkim - ta dewiza obowiązuje i dzisiaj.

Nie mam zamiaru prawić morałów na temat końca życia Simona de Dansera, wydaje mi się jednak, że trudno go pominąć milczeniem. Zdobył fortunę w Algierze, a biesiadując z paszami i bejami, dowiedział się, że flota angielska i hiszpańska krąży po Morzu Śródziemnym w tym samym celu: pojmać żywego czy martwego człowieka, który tak niebezpiecznie zwiększa skuteczność piratów z Maghrebu.

- Nieważne! - mówili paszowie swojemu przyjacielowi. - Jesteś wśród nas bezpieczny!

Na temat tych cudzoziemców, którzy tak jak Danser - nawet nie stając się muzułmanami - zbytnio wzbogacili się w Maghrebie, zaczęły pojawiać się niepokojące wieści. Holender stawał się coraz bardziej niespokojny, aż w końcu postanowił dyskretnie wycofać się i wrócić do Europy. Oczywiście nie do Anglików czy Hiszpanów, którzy mieli do niego pretensje. Król Francji Henryk IV cieszył się reputacją władcy liberalnego, a jego skarb nie zawsze był pełen. Bóg wie, jak Danserowi udało się nawiązać z nim korespondencję i przekazać mu coś w rodzaju odszkodowania „za szkody wyrządzone handlowi francuskiemu”, faktem jest jednak, że w wyniku tego manewru otrzymał oficjalną obietnicę wybaczenia.

Drugim problemem było: „Jak wymknąć się z Algieru, zabierając swoją fortunę, przynajmniej w gotówce?”. Pragnienie zachowania bogactwa, które stanowiło potężną motywację we wszystkich epokach, pobudziło w niewiarygodnym stopniu zdolności intelektualne Dansera.

Pewnego dnia do portu w Algierze weszły cztery wypełnione wyjątkowo cennym ładunkiem galery. Armatorzy i wielcy kapitaliści z Algieru targują się, Danser wygrywa.

- Jutro przyjdę na pokład z uzgodnioną sumą.

Wyplata gotówką - taki jest obyczaj wśród piratów. Danser robi tak, jak obiecał, ale naturalnie nie wchodzi na pokład sam. Towarzyszą mu straż. Muzułmańskie załogi zeszyły już na ląd i zaczęły świętować za wypłacone przez *raisów* pieniądze. Na pokładzie zostało kilku arabskich oficerów oraz chrześcijańscy galernicy. Straże Dansera uwalniają z łańcuchów niewolników, a ci łapią Maurów. Na lądzie nie wszczęto jeszcze alarmu, gdy galery zdążyły już wypłynąć z portu pod rozkazami Dansera i jego zbirów.

- Płyniemy do Marsylii!

Marsylia, ukochane miasto, gdzie Danser zaznał szczęścia, skąd wyruszył w swoją drugą wyprawę - jakże będzie miło tam żyć jako wolny człowiek! Staje się jednak inaczej. Kilku dawnych łotrzyków, którzy wzbogacili się dzięki niemu, przyjmuje go ciepło, ale armatorzy i kupcy, którzy widzieli, jak ich statki i towary przechodzą w ręce algierskich piratów, mają zamiar zrobić mu krzywdę. Danser może wyjść na ulice Marsylii tylko pod eskortą uzbrojonych ludzi. Jest też obrzucany obelgami.

- Pojadę więc do Paryża, pod opiekę króla.

Henryk IV nie był krótkowzroczny, udzielając wybaczenia piratowi za pieniądze.

- Cieszę się, że pana tu widzę, panie Danser, ponieważ pragnę panu powierzyć pewną misję. Nasza flota, uzbrojona dzięki panu, podniesie wkrótce kotwice, by zaatakować port La Goulette (Haik al-Wadi) w Tunezji. Jesteśmy skłóceni z dejem, który nas skrzywdził i chce go ukarać. Pańska wiedza na temat barbarzyńców może nam się przydać. Proszę dołączyć do tej wyprawy.

W jakim charakterze Danser w niej uczestniczy, nie wiem doprawdy, ale jej rezultat jest niezwykle szczęśliwy. Spalono wiele statków deja, a w skład łupu weszło 450 armat i 400 000 koron przywiezionych do Francji.

Minie siedem lat, w czasie których Danser będzie sobie żył spokojnie. Nawet mieszkańcy Marsylii chyba przestaną odczuwać wobec niego wrogość, skoro ożeni się w tym mieście. Jaki demon próżności doradził mu przyjąć od króla Ludwika XIII, następcy Henryka IV, kolejną misję, tym razem dyplomatyczną, która stanowiła dla niego wyłącznie zagrożenie? Według angielskiego podróżnika Williama Lithgowa,

przebywającego wtedy w Tunisie, misja polegała na odwiedzinach u de ja w charakterze specjalnego ambasadora króla, odzyskaniu od niego kilku francuskich statków, które obiecał zwrócić, oraz przyprowadzeniu ich do Francji. Być może otrzymany tytuł zawrócił Danserowi w głowie i zapomniał on, że dej nadal pamięta jego udział w ataku na Haik al-Wadi przed siedmiu laty. Dla człowieka obdarzonego zimną krwią epilog był oczywisty - statki, owszem, zostały zwrócone, ale Dansera zwabiono w pułapkę, sponiewierano i ucięto mu głowę, którą wraz z ciałem wrzucono do fosy.

Nie ma wątpliwości, że wprowadzenie do floty *raisów* żaglowców skonstruowanych lub zachwalanych przez Dansera tchnęło nowe życie w ich piractwo. Dlatego też do Algieru dociera coraz więcej ładunków i jeńców.

Schwytanych ludzi prowadzano najpierw po mieście i pokazywano triumfalnie jego mieszkańcom, a potem prowadzono do podziemnych *bagnos*, gdzie tłumacze zadawali im pytania: imię, kraj pochodzenia, zawód, sytuacja rodzinna.

- Byłeś kapitanem? Jesteś pilotem? Artylerzystą? Mistrzem uszczelniaczem? Przejdź na tę stronę.

Ci specjaliści w dziedzinie żeglarstwa mogli być pewni, że nie pójdą jako towar na targowisko niewolników - ich wiedza była zbyt cenna. Zakrętowani na nawy pirackie będą mogli awansować, a nawet ponownie zostać kapitanami, jeśli wyrzekną się wiary i zgodzą na obrzezanie. Nie gorzej traktowano lekarzy. Jako renegaci także mogli robić karierę, na pokładzie statku lub na lądzie.

Pięknym młodym kobietom i dziewczętom nie stawiano zbyt wielu pytań, ale i one nie ryzykowały wystawienia na sprzedaż na targu. Harremowi dostawcy trzymali rękę na pulsie i nieźle płacili. Równie dobrą cenę dawali za urodziwych młodzieńców.

Dziwić może pewien szczegół - podczas tego sortowania ludzkiego towaru w podziemiach krążyli europejscy funkcjonariusze. Był tam francuski konsul w Algierze i wicekonsul w Tunisie. Dyplomaci ci starali się odzyskać bez okupu jeńców obu płci, ani młodych, ani ładnych, czyli takich, z którymi nie ma co zrobić, ale za to bardzo ustosunkowanych we Francji. W zależności od czasów i klimatu politycznego raz im się

udawało, innym znów razem nie. Maurowie byli rozdarci między pragnieniem wymiany jeńców na konkretne korzyści dyplomatyczne a chęcią otrzymania solidnego okupu. Oceniali znaczenie osoby po jej ubraniu, delikatnych dłoniach i po dokumentach, które miała przy sobie. Tak się stało z Cervantesem, przywiezionym do Algieru w 1575 roku, przy którym znaleziono list polecający do Juana de Austria, zarządcy Niderlandów. Pisarz musiał długo czekać i przeżył niezwykle dramatyczne przygody, zanim został uwolniony za ogromny okup. Tak więc wszyscy jeńcy, za których można było spodziewać się haraczu, zaczęli gnić w więzieniach. Los nie do pozazdroszczenia.

Wielki targ niewolników w Algierze, Badestan, odbywał się kilka dni w tygodniu. Wystawiano tam starsze i mniej pociągające kobiety, które prywatne osoby kupowały jako służące, dzieci, nawet bardzo małe, bezlitośnie odebrane ich matkom, które wykonywały wiele drobnych prac, a także mężczyzn, o których od pierwszego wejrzenia było wiadomo, że nikt nie da za nich okupu. Dokładnie tak, jak się działo w XVIII wieku na targach niewolników w Luizjanie - ewentualni nabywcy macali mięśnie, oglądali zęby i zwracali się do sprzedawców:

- Niech trochę pobiegnie. Chcę zobaczyć, jak to robi. Niech podniesie ten worek. Niech ci dwaj walczą, wezmę tego, który okaże się silniejszy.

Dobrze płacono za jeńców obdarzonych największą siłą. Często robili to przedsiębiorcy, którzy ich następnie wynajmowali. Farmerzy i warzywnicy kupowali ich bezpośrednio dla siebie. Na koniec urzędnicy *raisów* przychodzili na każdy targ, by nabyć galerników.

W pewnym momencie, jak zobaczymy, wszyscy ci nieszczęśnicy mieli nadzieję, że któregoś dnia wykupi ich zakon religijny. Wiedzieli, że cena będzie tym wyższa, im więcej zapłacił ich pan, dlatego twierdzili, że mają słabe zdrowie i są nędzarzami. Z drugiej jednak strony, jeśli ktoś został kupiony za duże pieniądze, znaczyło to często, że będzie traktowany równie dobrze jak koń czy maszyna, którą chce się oszczędzać. Jedni panowie byli okrutni, a inni dobrzy, o czym świadczy przykład Anglika Williama Okeleya.

Kupiony przez mauretańskiego żeglarza i zatrudniony jako kowal, Okeley dostał pewnego razu rozkaz zaokrętowania się na statek wyruszający na piracką wyprawę.

- I atakować być może własnych rodaków? Nigdy w życiu.

Pan Okeleya był tego dnia w dobrym humorze:

- Rozumiem, że masz skrupuły. Zejdź na ląd i radź sobie sam, żeby zarobić na życie. Nadal jednak będziesz moim niewolnikiem i będziesz mi płacił tyle a tyle na miesiąc.

Okeley popracował jeszcze trochę jako kowal, po czym otworzył niewielki kabaret, który odniósł sukces. Wtedy zaangażował się w skromne przedsięwzięcie produkujące ubrania dla niewolników, prowadzone przez jednego z jego rodaków, jak on sam niewolnika.

„Rendall pracował z żoną i synem, pojmanymi razem z nim, z którymi jakimś cudem go nie rozdzielono. Nasza sytuacja materialna nie była zła, ale brakowało nam wolności i wsparcia religii. Na szczęście nawiązaliśmy znajomość z towarzyszem niedoli o nazwisku Sprat, który był anglikańskim kapłanem. Trzy razy w tygodniu ten ksiądz czytał nam *Ewangelię* i modlił się z nami. Spotykaliśmy się w grocie, którą wynajmowałem. Była nas tam czasami nawet sześćdziesiątka czy osiemdziesiątka i chociaż widać nas było z ulicy, to ani Turcy, ani Maurowie nigdy nas nie niepokoili”.

Kapitan, który kupił Okeleya, nie miał szczęścia w interesach i musiał sprzedać wszystkie swoje dobra, także niewolników. Anglik przypadł w udziale „poważnie wyglądającemu starszemu mężczyźnie”, który polubił go i wkrótce traktował jak syna.

„Mimo to pragnąłem odzyskać wolność, ale uczciwość nie pozwalała mi spróbować ucieczki”. Okeley mówił sobie, że jeśli mu się uda, jego pan, taki dobry, na zawsze straci kwotę, którą zainwestował w zakup, ostatnie zabezpieczenie jego starości. Pełen wątpliwości niewolnik otworzył się przed anglikańskim księdzem, który mu powiedział, że tytuł własności jego pana jest z założenia niesłuszny, bowiem nikt nie może uważać się za właściciela istoty stworzonej na podobieństwo Boga. W jaskini, która służyła do modlitw, Okeley z sześcioma towarzyszami zbudowali fragmenty statku, który następnie złożyli nocą na plaży. Po wielu przygodach dotarli do Majorki, a w końcu wrócili do Anglii.

Opowiedziałem o Okeleyu, żeby pokazać, jak duże były różnice w warunkach życia chrześcijańskich jeńców u Arabów. Na przeciwnym krańcu skali znajdowali się nieszczęśnicy zakupieni jako galernicy.

Galery były najczęściej spotykanymi statkami na Morzu Śród-

ziemnym przez półtora tysiąca lat. Poczynając od starożytności, aż do XIII wieku ich kształt, omasztowanie i olinowanie, urządzenia i osiągi ciągle były udoskonalane, ale warunki życia galerników praktycznie pozostały niezmienione. Ich los był niemal identyczny na galerach należących do barbarzyńców, papieża lub świeckich władców chrześcijańskich.

W innej mojej książce pokazałem galery w chwili, gdy je udoskonalano. Wyjaśniłem działanie tej maszyny o pięćdziesięciu wiosłach, trzymanyh przez dwieście pięćdziesiąt par ramion, które wprawiały w ruch te pełne wdzięku statki długości pięćdziesięciu metrów, wąskie i niewiele wystające ponad lustro wody. Były wyposażone w maszt oraz żagle, których jednak rzadko używano. Galernicy z gołym torsem wiosłowali na stojąco, twarzą zwróceni ku rufie. Przy każdym wiośle stało ich pięciu i po każdym pchnięciu opadali na swoje ławki. Ludzki silnik utrzymywał dobrą prędkość, a w szybszy ruch wprawiano go za pomocą batoga.

Na platformie dziobowej galery stały armaty. Na statkach chrześcijańskich, na drugiej platformie, zamocowanej na rufie, swego rodzaju pawilon udrapowany kosztownymi tkaninami służył za schronienie dla kapitana i oficerów. Należała do nich wyłącznie szlachta z dobrych rodzin, pełna wyniosłej pogardy. Panowie ci zwracali się do galerników tylko za pośrednictwem nadzorców załogi, którzy z kolei zlecali to zadanie swoim zastępcom, a ci znowu dozorcóm katorżników. Długa i wąska kładka przerzucona między dziobem i rufą dzieliła galerę na dwie części. Na morzu chodzili po niej nadzorcy załogi i dozorczy galerników, czuwając nad ich pracą. Na statkach barbarzyńskich wszyscy ci ludzie inaczej się nazywali, ale wykonywali te same obowiązki.

Warunki, w jakich żyli galernicy, były straszne, nie tylko z powodu nieludzkiej pracy i razów - torsy tych ludzi były pokryte bliznami - ale także dlatego, czy raczej zwłaszcza dlatego, że byli przykuci łańcuchami do ławek za kostkę. Spali między ławkami, na powierzchni niespełna metra, gdzie musieli kłaść się „na waleta”. Tam również jedli, a ponieważ łańcuch nie pozwalał się oddalić, załatwiali w tym samym miejscu swoje potrzeby. Pełne wdzięku galery cuchnęły jak wóz asenizacyjny. Od czasu do czasu czyszczono je, polewając morską wodą.

Na galerach muzułmańskich wiosłowali, jak już wiemy, wyłącznie niewolnicy chrześcijańscy. Na chrześcijańskich bywało różnie. Wśród

wioślarzy zdarzali się także, o czym często nie wiemy, wolontariusze (nie było ich wielu, to prawda, gdyż zarabiali jeden su dziennie), przykuci łańcuchami jak pozostali galernicy i żyjący w tych samych strasznych warunkach. Najczęściej jednak byli to muzułmańscy niewolnicy, kupieni w imieniu króla na wyspecjalizowanych targowiskach Europy, w Wenecji, Palermo czy Genui, uprowadzeni wcześniej na wybrzeżach Maghrebu lub schwytani na morzu, a wreszcie także skazańcy. Ich przewinienia miały różną wagę - mogli tam być niewątpliwi mordercy i fałszerze pieniędzy lub też zwykli biedacy, którzy mieli pecha napotkać żandarmów w okresie, gdy brakowało rąk do pracy, a administracja wysyłała do wszystkich magistratów okólnik: „Jego Królewska Wysokość życzy sobie więcej skazań na galery”.

W końcu były również galery francuskie. Po odwołaniu edyktu nan-tejskiego* wśród katorżników pojawili się „religijni”, czyli protestanci. Inni skazańcy mieli na ogół wyraźnie określony czas trwania kary, co oznacza, że świeciła dla nich gwiazda nadziei. Natomiast hugenoci (francuscy kalwini) byli skazywani na katorgę dożywotnią. Bardziej niż inni maltretowani przez dozorców, nękani za wyrzeczenie się wiary przez więziennych kapelanów, nie mogli uczestniczyć w swoich nabożeństwach, podczas gdy katolicy brali obowiązkowo udział w mszy.

Na pokładzie statków muzułmańskich niewolnicy mogli uczestniczyć w nabożeństwach, jeśli byli z nimi księża obu religii, co począwszy od XVIII wieku zdarzało się dość często. Zobaczymy później dlaczego.

Chrześcijańskich niewolników w Maghrebie zawsze można było wykupić. Przynajmniej w teorii. Jednak aż do XVI wieku, z powodu braku siły roboczej, cena była tak wygórowana, że rodziny nie były w stanie zgromadzić koniecznych środków. Jedynym ratunkiem były „towarzystwa wykupujące”.

Te religijne organizacje miały na celu gromadzenie funduszy potrzebnych na wykupienie chrześcijańskich niewolników z rąk barbarzyńców. Prowadziły kwesty w kościołach, w domach oraz podczas pielgrzymek i procesji na cześć powrotu już wykupionych jeńców. Najstarsza

* Edykt nantejski, wydany w 1598 roku przez króla Francji Henryka IV, kończył francuskie wojny religijne i określał zasady współistnienia katolików i protestantów (przyp. red.).

pośród nich, Zakon Świętej Trójcy, została założona w końcu XII wieku. Zwano ich na ogół trynitarzami. Na wszystkich targach niewolników i we wszystkich portach Maghrebu można było zobaczyć ich białe habity z niebieskim i czerwonym krzyżem na piersi. Muzułmanie nie zamierzali przeszkadzać tym zakonnikom, którzy regularnie dostarczali im pieniędzy na okup.

Innymi wykupującymi niewolników misjonarzami byli członkowie Zakonu Miłosierdzia Bożego, założonego przez Świętego Piotra No-lasco, a widywało się wśród nich także dominikanów i franciszkanów. Ci księża i zakonnicy nie zajmowali się wyłącznie gromadzeniem i przekazywaniem okupów. Tworzyli w Maghrebie szpitale. Wśród niewolników nie brakowało cierpiących na różne choroby z powodu braku higieny w więzieniach-sypialniach i zbyt ciężkiej pracy. Wskaźnik umieralności był bardzo wysoki. Muzułmanie życzliwym okiem spoglądali na działalność szpitalników, którzy przyczyniali się do zachowania ich zasobów ludzkich.

Aktywność organizacji na rzecz wykupienia jeńców była tak wielka, że począwszy od XVI wieku duża część mużulmańskich właścicieli niewolników zaczęła ich traktować nie jako wyrobników, ale źródło dochodu. Zakup niewolnika i odsprzedanie go za dobrą cenę stały się powszechne. Ceny wahały się w zależności od koniunktury dyplomatycznej, od liczby dostępnych niewolników oraz ofert zakonników. Traktowano tych pośredników z szacunkiem, kłaniając się im nisko. Niewolnik jako przedmiot spekulacji zastąpił niewolnika-robotnika, w miarę jak żaglowce zastępowały galery i potrzeba było mniej wioślarzy. W tamtych czasach także nie tak często już wymagało się od jeńców, by wyrzekli się swojej wiary. Renegat nie mógł bowiem opuścić Maghrebu, nie było więc za niego okupu.

Okolo 1650 roku do towarzystw wykupujących niewolników dołącza Zakon Świętego Łazarza z misji w Marsylii. Ich opatem, a zarazem głównym kapelanem galer królewskich, jest biskup Vincent. To ważna osobistość, mająca związki z wyższymi sferami dworu, a jednocześnie zakonnik o wielkim sercu, obsesyjnie przejmujący się losem biednych. Trudno u piszących o nim pierwszych biografów dokładnie śledzić jego działania jako kapelana galer, wydaje się jednak pewne, że dzięki cierpliwemu uporowi udało mu się trochę poprawić warunki życia galer-

ników, przynajmniej podczas postoju statków w porcie - trochę lepsze pożywienie, mniej brutalności, opieka medyczna i rzeczywiste wsparcie psychiczne ze strony kapelanów. Niektórzy z tych ostatnich mieli zacząć zadawać tortury psychiczne dopiero po odwołaniu edyktu nantejskiego, przy czym postępowali zgodnie z duchem panującym wówczas we francuskim społeczeństwie. Biskup Vincent założył swoją misję i szpital dla chorych galerników w Marsylii, ponieważ był to wtedy wielki port francuskich galer. Poznał nieszczęsny los wioślarzy nie we Francji, ale w Tunezji, gdzie sam był jeńcem i niewolnikiem.

Wieśniak z Landów, Vincent, który miał zostać Świętym Wincentym a Paulo, miał dwadzieścia cztery lata i był księdzem od lat pięciu, gdy w czasie podróży morskiej z Marsylii do NARBONE jego statek zaatakowały trzy okręty tureckie, które czatowały na ofiary w Zatoce Lwiej.

W czasie abordażu trzy osoby zabito, a kilka zraniono. Wśród rannych znalazł się także ugodzony strzałą Vincent. Turcy tracą jednego człowieka i mszczą się, siekając pilota na kawałki. Nieco później Vincent defiluje zakuty w łańcuchy ulicami Tunisu, a następnie jakiś Maur kupuje go na targu. Młody człowiek ma szczęście, trochę jak Okeley, ponieważ jego nabywcą okazuje się stary alchemik, „człowiek wielkiej łagodności i skromności”. Vincent, który ma za zadanie podtrzymywać ogień w piecu alchemika, usiłującego otrzymać kamień filozoficzny, jest traktowany bardzo dobrze. Niestety kilka miesięcy później jego pan umiera i niewolnik dostaje się w ręce renegata, Wilhelma Gautiera. Grzech tego człowieka jest tym poważniejszy, że niegdyś był księdzem, a teraz ma trzy żony.

Vincent sam opowiedział szczegóły swojej niewoli w liście zaadresowanym do jednego z przyjaciół, pana de Commet. Równie dobrze traktowany u Nicejczyka jak u alchemika, nawraca trzy małżonki i sprowadza renegata z powrotem na łono Kościoła. Dziesięć miesięcy później jego właściciel i trzy właścicielki uciekają wraz z nim na pokładzie łodzi żaglowej. Po postoju na Sycylii i podróży wzdłuż wybrzeży włoskich, a potem francuskich, udaje się im dotrzeć do Aigues-Mortes.

W tamtych czasach wielu niewolników próbowało uciec z Mag-hrebu. Nie wiemy, jaki procent tych ucieczek się udał, ale musiał być znaczny, skoro marynarze z Majorki i Walencji stali się prawdziwymi

profesjonalistami w dziedzinie zorganizowanych eskapad morskich. Zwracały się do nich rodziny jeńców. W Maghrebie mieli swoich korespondentów, którzy szukali kandydatów do ucieczki. Chętnych nie brakowało, chociaż - jak to zwykle bywa - zdarzali się także fałszywi paserzy, którzy wydawali swoich klientów lub ich zabijali.

Barbarzyńskie piractwo w pierwszej połowie XVII wieku przybrało takie rozmiary, że kronikarze epoki mówią o nim jak o swojego rodzaju instytucji i nieczęsto cytują indywidualne wyczyny. Trzeba jednak wydobyc z otchłani anonimowości postać renegata holenderskiego, Jana Jantza, który w 1627 roku, zwerbował na pilota duńskiego niewolnika obeznanego z morzami północnymi, poprowadził trzy statki aż na Islandię. Maurowie splądrowali Reykjavik, kolonię wikingów! Znalazłszy tam tylko solone ryby i focze skóry, zrekompensowali sobie rozczarowanie, zabierając ze sobą kilka setek mężczyzn, kobiet i dzieci. Zdarzenie to pokazuje doskonale, jaką śmiałością cechowało się barbarzyńskie piractwo w tamtych czasach. Wyrządzało straty nie tylko handlowi śródziemnomorskiemu, ale także wielu innych narodów zachodniej Europy.

Polityka krajów europejskich wobec tej tyranii była godna pożałowania. Gdyby się zjednoczyły choćby trzy lub cztery spośród nich, ich rządy mogłyby oczyścić Morze Śródziemne z piratów, jak to uczynił Pompeusz. Ale nie. Każde państwo znalazło sobie dobry powód, żeby oszczędzać Maurów. Francja chciała ich mieć za sprzymierzeńców lub choćby zwolenników w wojnie z Hiszpanią. Niderlandy nie gniewały się, widząc, jak upada handel morski ich konkurentów. Podobnie Anglicy i Szwedzi. Rozumowali w następujący sposób:

- Zamiast dążyć do ukarania Maurów, wkradnijmy się w ich łaski. Zapewnijmy sobie status kraju uprzywilejowanego.

Płacąc. Zawierając każdy z osobna z wszystkimi regencjami północnej Afryki - Tuniszem, Algierem, Salą - „traktaty”, za których pomocą spodziewano się, dzięki pieniądзом, uchronić swój handel przed piratami, nie bacząc na sąsiadów. Była to polityka nie tylko skandaliczna, lecz i porażająca głupotą. Maurowie respektowali taki traktat przez sześć miesięcy, rekompensując sobie straty kosztem tych państw, które takiej umowy nie podpisały, a potem o wszystkim zapominali. Czasami

trwało to nawet krócej. W 1620 roku Sir Robert Mansell, wysłannik rządu angielskiego, przybył do Algieru podpisać traktat o nieagresji i wpłacił odpowiednie kwoty. Nie zdążył jeszcze wrócić do Anglii, jak do portu algierskiego wpłynęło czterdzieści uprowadzonych statków angielskich.

Przekroczenie pewnego progu zdzierstwa jest zawsze niebezpieczne, nawet wobec podzielonych przeciwników. Barbarzyńskie piractwo przeżywa jeszcze pełen rozkwit, gdy w 1620 roku rozbrzmiewa pierwszy wystrzał armatni angielskiej floty, bombardującej Algier jako odpowiedź na algierską zniewagę wobec Sir Roberta Mansella. Dwa-dziesiąt lat później zaskakuje flota Malty, która zatapia zakotwiczone w zatoce La Goulette (Haik al-Wadi) nawy de ja Tunisu. Ledwo monarcha ów odbudował swoje siły morskie, a już przybywa admirał Blake, wysłany w 1655 roku przez Cromwella, podpala statki i kieruje się na Algier. Pożar w Tunisie robił na deju Algieru tak wielkie wrażenie, że bez dyskusji przyjmuje ultimatum Blake'a i zwraca mu wszystkich brytyjskich jeńców. Europa, być może zde gustowana swoją tchórzliwą przeszłością, świętuje ten wyczyn.

Jednak represje wobec piratów skutkowały tylko na krótki czas, a to z bardzo prostego powodu - piractwo stanowi jedyną dochodową działalność państw muzułmańskich. Cała ich cywilizacja, zresztą wspaniała, opiera się na tym procederze. Jeśli podupadnie, to koniec. Tak więc *rai-sowie* wracają na morze.

Kto posiada wystarczająco duże siły morskie, a tak ma się sprawa z narodami europejskimi, ten ma inny sposób poza represjami, by pognębić upartego wroga - blokadę. Począwszy od 1650 roku, europejskie eskadry - holenderskie, francuskie czy angielskie - sukcesywnie, a potem razem, blokują barbarzyńskie porty, zmuszając *raisów* do bezczynności lub przechwytyjąc ich zdobycze. A na morzu mamy teraz do czynienia ze zjawiskiem dobrze nam znanym z czasów drugiej wojny światowej. Europejczycy zbroją swoje statki handlowe lub tworzą z nich konwoje ochraniające przez dobrze uzbrojoną eskortę.

Utrzymywanie blokad i ochrona konwojów to kosztowne rozwiązania. Dlatego też, kiedy dejowie, przytłoczeni blokadą, robią się grzeczni i łagodni, kiedy wysyłają do tego czy innego rządu emisariuszy, zapewniając, że jeśli wykaże im nieco zrozumienia, staną się uczciwi i znowu

będą respektować traktaty o nieagresji, czasem zdarza się, że niektórzy ich słuchają. Każą sobie płacić gotówką lub - to nowość, ale trwała - bronią. Płatnik dostaje chwilę wytchnienia, po czym barbarzyńcy, przywiązani do dawnych obyczajów, znowu za nic sobie mają traktaty. I ponownie zaczyna się cykl łupienia i represji. A ponieważ potęga militarna Europejczyków rośnie, cykl ten staje się niezwykle krwawy, zmieniając się w niewypowiedzianą wojnę, która przynosi różne konsekwencje, bo plądrowanie na zmianę z represjami wcale nie cieszy zwykłych ludzi.

Kiedy w 1671 roku flota angielska wraca, bombarduje i pali flotę algierską w porcie Bidżaja, zniszczeniu ulega wiele domów, a na ulicach zalegają niezliczone trupy. Mieszkańcy miasta są tak wściekli, że buntują się, zabijają agę i niosą jego głowę do Anglików. I statki angielskie mogą spokojnie żeglować przez pięć lat. Konsekwencje kolejnej akcji karnej, przeprowadzonej dwanaście lat później, będą zupełnie inne.

W 1683 roku do Algieru przyływa ze swoją eskadrą Duquesne i bombarduje miasto, niszcząc całkowicie wiele dzielnic i zabijając 8000 ludzi. Mieszkańcy buntują się i podczas nieustającego bombardowania zabijają de ja, a na jego miejsce wybierają kapitana galery zwanego Hadż Hassan, który ze względu na trupi wygląd nosi przydomek Mezzomorto. On także chce uratować miasto, ale nie wierzy, że błagając, można dojść do porozumienia. Wysyła więc do Duquesne'a emisariusza:

- Jeśli nie przestaniecie bombardować, do otworu lufy każdej z armat przywiążę jednego z Francuzów, których tu mamy.

Duquesne wysłuchał posłańca i powiedział twardo: „Ognia!” Tymczasem Mezzomorto wykonał swoją groźbę. Pierwszego przywiązano do otworu w lufie wikariusza apostolskiego, Jeana Le Vachera, który poświęcił trzydzieści lat życia w służbie chrześcijańskich niewolników. Potem dwudziestu czterech innych Francuzów, wśród nich konsula.

Flota francuska wycofała się dopiero, gdy skończyła się jej amunicja. Wróciła pięć lat później i znowu bombarduje. Ponownie też Francuzi zostają przywiązani do otworów armat mauretańskich i rozdarci przez kule. Zginęło ich w ten sposób czterdziestu ośmiu.

Nie można nie zauważyć, że relacje między państwami europejskimi i muzułmańskimi się zmieniły. Na poprzednich stronach widzie-

liśnry anarchiczne początki barbarzyńskiego piractwa. Zobaczyliśmy, jak rośnie ono i wzmacnia się w cieniu potęgi osmańskiej. Potem, gdy jej gwiazda gaśnie, rozwija własne skrzydła, doskonaląc swoją technikę i organizację. Można by powiedzieć, że się cywilizuje, stając się ekonomiczną podporą nowoczesnego społeczeństwa i grabiąc handel europejski w sposób skuteczny oraz subtelny, z minimalnym rozlewem krwi. I nagle mamy do czynienia z nieubłaganymi starciami. Co się stało? Po prostu niemal wszyscy renegaci zeszli ze sceny.

Piractwo barbarzyńskie zostało zorganizowane przez europejskich renegatów. To oni, nie muzułmanie, zmienili je w dochodowy, niemal pokojowy przemysł, z jego umowami o okup i wykup, z jego religijną tolerancją. Otóż ci poszukiwacze przygód, jak Danser i jemu podobni, wzniosłszy technikę morską muzułmanów na poziom techniki europejskiej, wycofali się z piractwa, gdy państwa europejskie zaczęły wysyłać na Morze Śródziemne prawdziwe eskadry wojenne, z którymi nie byli w stanie walczyć. Maurowie zostali sami.

Od tej chwili państwa islamskie będą cofać się ku barbarzyństwu i zacofaniu. Zakonnicy z organizacji wykupujących jeńców zostaną wygnani lub zmasakrowani, a szpitale i kaplice - zburzone. Wszędzie zapanauje tylko przemoc. Jednocześnie technika morską Maghrebu będzie cofać się w rozwoju. Miejscowi *raisowie* nie mają ani wiedzy, ani inteligencji renegatów. Brak im nawet ich zapału. W 1788 roku flota deja Algieru liczy zaledwie osiem barek i dwie galeoty.

Ten schyłek to ciągle nie zmierzch. Na Morzu Śródziemnym jeszcze wiele statków europejskich stanie się ofiarami muzułmańskich piratów. Algierskie piractwo przeżyje swój drugi złoty wiek podczas rewolucji francuskiej i cesarstwa. Nawet ponowne zbombardowanie Algieru przez flotę brytyjsko-holenderską w sierpniu 1816 roku nie położy mu kresu. Ale proceder nie ma już tego samego charakteru - napady staną się sporadyczne i anarchiczne, jak na samym początku. Miejscowi armatorzy na usługach sułtanów atakują swoimi przestarzałymi łajbami już tylko pojedyncze, słabe jednostki handlowe.

Sułtani jęczą, że do ich haremów nie ma już takich dostaw jak w czasach wielkich *raisów*, i zadręczają swoich kapitanów. Na próżno. Zaczną więc porywać żony i córki Europejczyków mieszkających we własnych państwach, budząc coraz większe oburzenie w krajach Za-

chodu, które nie uważają już piractwa za zjawisko normalne. Same go nie uprawiają, a więc nie akceptują go tak jak przedtem.

Władcy Maghrebu zupełnie nie zdają sobie sprawy z tej przemiany i z uporem trwają przy swoim barbarzyństwie. Robią się coraz bardziej bezczelni w stosunku do przedstawicieli zagranicznych suwerenów, obrażają i ścinają konsulów, każą strzelać do rozjemców. Nie chcą dostrzec, że dzień wielkiego wyrównania rachunków zbliża się wielkimi krokami. 26 maja 1830 roku z portu w Tulonie wypływa ogromna flota francuska, która odwróci stronę historii Morza Śródziemnego.

Najpierw jednak na naszej scenie pojawiły się inne osobistości, innej rangi historycznej niż dejowie i sultani.

6

Polowanie z orłem

Jest wrzesień 1793 roku. Baterię sankiulotów, radykalnych rewolucjonistów francuskich, zainstalowano na wzniesieniu, które góruje nad redą Tulonu, miastem i okolicą. Za baterią teren schodzi łagodnym zboczem ku dolince, po czym znów się podnosi. Na szczycie tego pagórka znajduje się brytyjska reduta, z którą bateria wymienia strzały armatnie. W powietrzu unosi się czarny dym. Artylerzyści metodycznie ładują proch, wtaczają kulę do lufy, zwracają ją w odpowiednim kierunku i przykładają lont. Rozlega się wystrzał. Dźwięk armat jest bardziej donośny i mniej brutalny niż dźwięk dzisiejszych dział.

Niewysoki, chudy oficer chodzi tam i z powrotem za armatami. Czasami staje między dwoma z nich i obserwuje brytyjską redutę przez lunetę. Odwraca się i wydaje artylerzystom rozkazy ostrym, nieco nosowym głosem. Chowa lunetę w swoim ubraniu i zakłada ręce za plecami albo drapie się w nadgarstek, potem w drugi lub w pachwinę czy pod pachą. Cierpi na świerzb. W tamtych czasach nikogo to w wojsku nie dziwi. Oficer nosi niebieski mundur z czarnymi wyłogami i spodnie zapinane po bokach na guziki, od biodra do kostki. Trójgraniasty kapelus, nieco wytarty, spoczywa krzywo na jego chudej głowie, a dwie czarne wstążki fruwią na wietrze.

Wschodzące słońce oświetla profil kapitana artylerii. Rysy twarzy są regularne, ale cera nieprzyjemnie żółtawa. Proste, sztywne włosy spadają na ramiona, przykrywając uszy. Poza byстрым wzrokiem nic nie świadczy o tym, że jest w wojsku francuskim oficerem, a jego imię i nazwisko - Napoleon Bonaparte - są nawet śmieszne. Oficer ma dwadzieścia cztery lata.

Z wysokości, na jakiej się znajduje, Bonaparte widzi morze za wielką redą - ten morski horyzont, którego widok ścisnął mu serce, kiedy pierwszy raz opuszczał rodzinną wyspę i bliskich. „Miałem wtedy dziewięć lat, byłem dzieckiem, ale odważnym”.

W przeddzień jego wyjazdu z Ajaccio pewien ojciec lekarza, przyjaciel rodziny, pobłogosławił Napoleona i jego brata Józefa. Wraz z ojcem i dwoma innymi krewnymi królewscy stypendyści zatrzymali się pierwszego dnia w nędznej oberży w Bastii, gdzie przesпали noc na materacach leżących wprost na podłodze. Niewygodna tartana zawiozła potem podróżników do La Spezia, skąd dotarli do Genui, a potem do Francji. Minęło zaledwie piętnaście lat od tamtej chwili - jak życie szybko upływa! To, o którym tutaj mówimy, upłynie jeszcze szybciej niż jakiegokolwiek inne.

Kapitan artylerii Bonaparte nie potrzebuje nawet palców u obu rąk, by wyliczyć, ile razy podróżował między Korsyką i Francją, a przecież nie przeciął tej pępowiny, która go łączy z jego małą ojczyzną, gdzie kiedyś marzył o skromnej karierze dowódcy batalionu korsykańskich ochotników! W końcu musiał w pośpiechu uciekać z ukochanej wyspy. 3 czerwca 1793 roku Napoleon Bonaparte wsiadł na statek wraz z rodziną. Przyplłynął do Tuluzy, który wtedy jeszcze nie oddał się w ręce Brytyjczyków. Bliskich umieścił na przedmieściu, w La Valette, podczas gdy sam dołączył do swojego regimentu w Nicei. I oto znajduje się na wprost tej jedynej w świecie redy okupowanej przez Wielką Brytanię, swojego nieprzyjaciela aż do śmierci. Patrzy na morze, na którym niejeden raz będzie się ważył jego los.

Dokładnie w tym samym czasie - 10 września 1793 roku - „Aga-memnon”, brytyjski okręt uzbrojony w 60 armat, wpłynął do Zatoki Neapolitańskiej. Wykonał doskonały manewr. Z opuszczonym żaglem wśliznął się z rozpędu do portu, gdzie zarzucił kotwicę. Chorągiew po-

wiewającą na gaflu brygantyny opuszczono, podnosząc jednocześnie inną na rufie. Stojący na rufówce wraz z oficerem wachtowym, dowódca dał rozkaz spuszczenia na wodę szalupy. Miał za zadanie bezwzględnie dostarczyć depeşe admirała Hooda do ambasadora Williama Hamiltona.

Dowódcą „Agamemnona” był człowiek niewysoki - metr sześćdziesiąt - i chudy, z włosami barwy słomy i wąskimi ramionami. Ale jego długą twarz rozświetlały piękne oczy o dziwnym spojrzeniu. Malował się w nich spokój, niemal rozmarzenie, a jednak czuło się nieugiętą wolę. Ten oficer, liczący sobie wtedy trzydzieści pięć lat, nazywał się Horatio Nelson.

Był synem pastora. Zaciągnął się na statek w wieku lat dwunastu. Służył w Indiach, a w stopniu porucznika brał udział w kilku operacjach w Ameryce. Do eskadry śródziemnomorskiej przydzielono go na samym początku wojny z Francją. Cieszył się dobrą opinią: „śmiały, przedsiębiorczy, zna się na manewrach; co prawda jest słabego zdrowia, ale nie miało to nigdy wpływu na jego służbę”.

Tego dnia, 10 września 1793 roku, Horatio Nelson miał ściągniętą twarz. „Agamemnon” na sześć miesięcy przeczesywania Morza Śródziemnego stał w porcie może ze dwadzieścia dni. A ilekroć morze było wzburzone, dowódca brygantyny cierpiał na chorobę morską.

Po wizycie Nelsona ambasador brytyjski zawołał swoją żonę:

- Moja droga Emmo, musisz zaprosić na kolację tego kapitana Nelsona. Rozmawiałem z nim przez chwilę. To niewielki człowieczek, bez specjalnego wyglądu, ale może stać się największym angielskim marynarzem.

William Hamilton z pewnością nigdy nie wypowiedziałby tych słów, gdyby mógł przewidzieć elektryzujący wpływ owego spotkania zarówno na jego żonę, jak i na Nelsona. Musimy teraz oddalić się na chwilę od Morza Śródziemnego, aby poznać jednego z bohaterów romansu, który miał wtedy swój początek. Historia ta jednak przywiezie nas z powrotem nad śródziemnomorskie wody na długo przed jej dramatycznym końcem.

W Anglii pod koniec XVIII wieku ośmioletnie dzieci oraz kobiety pracowały w kopalniach węgla po dwanaście godzin dziennie w strasznych warunkach. Jednocześnie luksus panujący w zamkach

i bogatych rezydencjach na angielskiej wsi przewyższał wszystko, co można było zobaczyć na kontynencie. Każdemu z gości Sir Harry'ego Fetherstonhauga, właściciela włości Up Park niedaleko Portsmouth, przydzielono lokaja.

10 września 1781 roku około jedenastej rano panuje w rezydencji cisza i bezruch. Widać tylko służbę dyskretnie wykonującą swoje obowiązki. Wszyscy goście galopują po okolicznych polach w pogodni za lisem. Z wyjątkiem czcigodnego Charlesa Francisa Greville'a, drugiego syna hrabiego Warwick, który siedzi przed kominkiem w jednym z salonów i lekko pochylony w stronę ognia, rozmawia z bardzo młodą kobietą. Dziewczyna siadła trochę z tyłu, jakby obydwójce pragnęli uniknąć spotkania wzrokiem.

- Emmo, prowadzisz szalone życie. Nie możesz tego dłużej robić. Jesteś jak zabawka w rękach gości Sir Harry'ego, przechodzisz od jednego do drugiego. Nie chcę cię zranić, wręcz przeciwnie. Jeśli ci to mówię, to dlatego, że uważam, iż jesteś warta więcej...

- To nie ja dokonałam wyboru, mój drogi panie Greville. Biedacy nie wybierają sobie sposobu życia.

- Ani kobiety tak piękne jak ty. Dobrze to rozumiem, ale mimo wszystko... Ile masz lat? Siedemnaście, prawda? Do ilu mężczyzn już należałaś? Nie, nie odpowiadaj. Sir Harry'ego poznałaś w Świątyni Zdrowia? To miejsce ma straszną reputację.

- Można tam było spotkać bardzo szykownych ludzi, którzy przychodzili na kuracje hydromineralne i magnetyczne, podczas gdy dyrektor wygłaszał wykłady.

- A ty tańczyłaś nago, żeby urozmaicić te wykłady.

- Nie tańczyłam nago. Widać było tylko mój biust. Wykonywałam numer zainspirowany posągami starożytnymi. Ludzie uważali, że jestem pełna ekspresji.

- Pełna ekspresji to za słabe określenie, jeśli o ciebie chodzi, Emmo. Dlaczego po prostu nie zostałam aktorką? Służyłaś przecież w Londynie u Thomasa Linleya, dyrektora teatru „Drury Lane”.

- W jaki sposób córka wiejskiego kowala może zostać aktorką? Miałam dwanaście lat, kiedy zaczęłam pracę u Linleya i nie było mowy o tym, żebym robiła coś innego niż obowiązki służącej. A potem... Wolę nie mówić o tym, kim byłam potem w Londynie.

Straszne półtora roku. Ale nie chciałam zgnić w fabryce, poza tym byłam ładna.

- Twoja matka była z tobą. Jak mogła na to pozwolić?

- Pozwalała na wszystko, dzięki czemu miałyśmy co jeść. To właśnie po tym okropnym okresie zaangażowałam się w Świątyni Zdrowia. Tam zauważył mnie wielki Romney i sportretował kilka razy oraz sir Harry, który mnie tu przywiózł.

- Razem z matką.

- Tak, razem z nią. Zawsze się mną zajmowała z wielkim oddaniem.

- I nie bez korzyści. Dlaczego nie wybrałaś się dzisiaj na polowanie wraz z innymi?

- Powiedzmy, że jestem trochę zmęczona. Poza tym wiedziałam, że pan też się nie wybiera na polowanie. Lubię pańskie towarzystwo, panie Greville. Jest pan inny niż wszyscy ci mężczyźni, którzy tu przyjeżdżają i myślą tylko o jedzeniu, polowaniu, piciu i o kobietach. Chyba po prostu pana kocham, mój drogi panie Greville.

- Emmo!

Zapadła długa cisza. Siedemnastoletnia Amy Lyon była uważana przez Romneya i wszystkich innych wielbicieli sztuki w Londynie za najpiękniejszą kobietę Europy, zarówno jeśli chodzi o twarz, jak i ciało. Była jednocześnie klasyczna, posągowa i niezwykle wyrazista. Do tej chwili żaden z mężczyzn nie potrafił się jej oprzeć. I ten żywy posąg wyznał właśnie czcigodnemu trzydziestodwuletniemu Charlesowi Francisowi Greville'owi, dystyngowanemu kolekcjonerowi i bibliofilowi, że go kocha.

- Posłuchaj mnie, Emmo. Wyjeżdżam z Up Park dziś wieczór.

Wiem, że nie zostaniesz tu długo. Przewidziałem to. Daję ci tutaj kilka kopert z moim adresem, schowaj je. Jeśli będziesz w kłopotach, napisz do mnie bezzwłocznie, zrobię dla ciebie wszystko. Nie dziękuj mi i nie wstawaj z fotela. Słyszę, że nasi myśliwi wracają.

Jest styczeń 1782 roku. W bardzo skromnym domu na przedmieściach Hawarden, niedaleko Chester, Amy Lyon siedzi przy stole i pisze. Zwolniona nagle z Up Park, gdy była w szóstym miesiącu ciąży, skryła się u swojej babki ze strony ojca. Ani Sir Harry, ani żaden z jego gości nie chciał uznać swojej odpowiedzialności za jej stan. Zepsuta zabawkę, która nie nadaje się już do zabawy, na ogół się wyrzuca, nawet jeśli jest

nią najpiękniejsza dziewczyna Europy. List Amy do Greville'a jest po prostu błaganiem o pomoc.

Kilka dni później przychodzi odpowiedź. Niezwykła. Wszystkie listy tego człowieka są z punktu widzenia psychologii niezwykle. Rzadko można spotkać podobną precyzję w organizacji życia, powiedzmy, uczuciowego. Greville pragnie - o niczym innym nie marzy - być kołem ratunkowym dla Amy, jeśli ona go nadal kocha, jeśli zechce zostać jego kochanką. Pod pewnymi jednak warunkami.

Amy zamieszka u niego w Paddington Green koło Londynu. Z matką. Ale ani Amy, ani jej matka, nigdy więcej nie zobaczą swoich dawnych znajomych. Amy będzie spotykać się wyłącznie z osobami, którym Charles ją przedstawi. Obie panie zmienią nazwisko - Emma Hart i pani Cadogan. Amy zgodzi się nauczyć dobrych manier i jakiejś przyjemnej sztuki, innej niż „pozycje”, na przykład śpiewu.

Oczywiście ten program będzie można zacząć realizować dopiero po porodzie. Do tej pory Emma będzie w Londynie wieść życie w ukryciu, które zorganizuje jej Greville. Jeśli zgadza się na te warunki, on podejmuje się wszystkim zająć. Także umieszczeniem gdzieś dziecka, z którego oczywiście trzeba będzie zrezygnować.

List zawiera pewną kwotę, w razie gdyby Amy zdecydowała się na podróż. „Nie wyrzuć tych pieniędzy przez okno, zachowaj je tylko na tę okoliczność. Niech Bóg cię błogosławi, moja droga. Podejmij szybko decyzję i napisz do mnie”.

Drewniane polana płoną na kominku. Przez okno o malutkich szybkach Amy patrzy na nieruchomą i zimną wieś. Na szarym niebie krążą mewy znad Morza Irlandzkiego. Amy nadal trzyma w palcach list czcigodnego Charlesa Francisa Greville'a. Na jej pięknej twarzy, niezmięnionej przez ciężę, maluje się niezdecydowanie.

Trzy i pół roku później. Jest czerwiec 1785 roku. Greville pisze do Sir Williama Hamiltona, ambasadora Anglii w królestwie Neapolu. Utrzymuje z tym wujem częstą i obfitą korespondencję, charakteryzującą ludzi wykształconych i wolnych od przesądów.

William Hamilton, pięćdziesięciosiedmioletni wdowiec, wielbiciel sztuki i autor naukowych rozprawek na temat Wezuwiusza, lubi także piękne kobiety. Greville patrzy na liczne przygody miłosne swojego wuja tym bardziej łaskawym okiem, że ewentualne ponowne małżeństwo am-

basadora pozbawiłoby go interesującego spadku. Oto treść tego listu, który siostrzeniec wysłał do wuja w czerwcu 1785 roku:

„Emma jest jeszcze bardziej cudowna niż wtedy, gdy ją widziałeś podczas swojego krótkiego pobytu w Anglii, blisko trzy lata temu. Piękna jak nigdy dotąd. Wiesz, że nie tylko Romney, ale także Reynolds i Lock chcieli ją malować. Śpiewa dobrze, a jej maniery są doskonałe. Jestem z niej dumny wobec moich przyjaciół. Nie opuszcza mnie na krok i jestem pewien jej wierności, tym bardziej godnej podziwu, że propozycji jej nie brakuje, wiem o tym. Krótko mówiąc, nie potrafię sobie wyobrazić lepszej towarzyszkii”.

Więc co, ożenić się z Emmą? Nie ma mowy. Po pierwsze - w towarzystwie nie wypada żenić się ze swoją kochanką. Po drugie - Emma nie ma grosza przy duszy, natomiast Greville za swoją pensję urzędnika Admiralicji ledwie może utrzymać się na odpowiednim poziomie. Otóż, osiągnąwszy pewien wiek - Greville ma trzydzieści pięć lat - szlachcic powinien pomyśleć o ustatkowaniu się i założeniu rodziny. „Przyjmijmy, że spotkam damę posiadającą tak ze trzydzieści tysięcy funtów...”. Ten sam list, jeśli weźmiemy pod uwagę tę hipotezę, stanowi pomnik cynicznej zrzeczności.

Ustatkowanie się, tak jak chce tego Greville, oznacza odsunięcie Emmy. Szlachcic obdarzony sercem mógłby jej po prostu odesłać, nawet z pensją. Potrzebne było bardziej humanitarne rozwiązanie. Co zrobić? „Muszę mieć czas na refleksję. Wybiorę się w podróż po Anglii. Dlaczego, mój drogi wuju, nie miałbyś zaprosić Emmy w tym czasie do Neapolu, powiedzmy na kilka miesięcy? Jest naprawdę fascynująca. Nie będziesz nawet musiał gościć jej u siebie, może zamieszkać w małym domku, z pewnością przystosuje się do życia na uboczu. Wiem, że mimo swojej przeszłości nie jest rozwiązła. Jest dumna, będzie jej zależało na szacunku twoich przyjaciół tak jak moich. Możesz spróbować tego doświadczenia bez żadnego ryzyka”.

To ostatnie zdanie znaczy dokładnie tyle: „Muszę dorzucić, że to jedyna kobieta, z którą spałem bez żadnej przykrości. Nie ma istoty bardziej czystej, łagodnej i przyjemnej w łóżku”.

Ambasador, dawno po pięćdziesiątce, rzucił się na tę okazję jak szczupak na haczyk. Wysłał do Emmy pisemne zaproszenie. Ona, przekonana, że chodzi tylko o kilka miesięcy, po których upłynięciu Greville

przyjedzie ją zabrać, zgadza się. Do Neapolu przybywa 26 kwietnia 1786 roku. Cztery dni później pisze do swojego drogiego Greville'a:

„Wszyscy tutaj są bardzo dla mnie dobrzy. Sir William to cudowny człowiek pod każdym względem, ale to, co mi dziś rano powiedział, doprowadza mnie do szaleństwa. Nic mu nie wiadomo, jakoby miał Pan po mnie przyjechać do Neapolu. To straszne. Tysiąc razy bardziej wolałabym umrzeć z głodu przy Panu, niż żyć w zbytku z dala od Pana. Greville, mój drogi Greville, błagam Pana, niech Pan mnie stąd zabierze! Proszę pamiętać, że nikt Pana tak nie kochał, nikt nie może tak kochać jak ja". Żadnej odpowiedzi.

Ciąg dalszy tej historii jest znany. Emma, zmęczona milczeniem Greville'a, ulega miłosnym zapalom ambasadora. Była Emily Lyon, atrakcja Świątyni Zdrowia, zostaje lady Hamilton. Sir William ożenił się z nią w 1791 roku podczas podróży do Anglii, rujnując tym samym wyrachowany plan siostrzeńca. W 1793 roku, gdy mąż przedstawia ją Nelsonowi, Emma ma dwadzieścia dziewięć lat i nadal czaruje urodą.

Nelson został zaproszony na kolację do państwa Hamiltonów, podobnie jak na inne oficjalne przyjęcia. Jego rozmówcy nie dziwią się, że wypytuje o panią Hamilton, ponieważ dla dworu Obojga Sycylii oraz wyższych sfer Neapolu była niczym gwiazda przewodnia. Król Ferdynand IV na próżno starał się zrobić z niej swoją kochankę. Królowa Maria Karolina Habsburska, siostra Marii Antoniny, dawała koncerty, na których Emma śpiewała, a także urządziła przyjęcia na czterysta osób.

W 1785 roku Nelson ożenił się z Fanny Nisbet, młodą wdową po lekarzu. Kochał ją, ale jak wielu marynarzy zdradzał w każdym porcie świata. W liście, wysłanym do niej z Neapolu, pisze, że lady Hamilton jest „osobą przyjemną w kontaktach, chlubą towarzystwa”. Nic więcej. Dobre maniere pani ambasadorowej polegały na czarujących uśmiechach i spojrzeniach w rozkoszny sposób łamiących męskie serca. Obiecała do niego napisać.

Dwudziestego floreala roku szóstego, czyli 9 maja 1798 roku, orszak kilku berlinek, eskortowany przez dragonów, wjeżdża do Tulonu przez bramę Francji. W jednym z pierwszych powozów siedzi generał Bonaparte. Ma dwadzieścia dziewięć lat i właśnie zwyciężył Austriaków we

Włoszech, zagroził Wiedniowi, a teraz chce uderzyć na Brytyjczyków w Egipcie. Nadal chudy i żółtawy na twarzy, wygląda jednak trochę lepiej niż jako kapitan artylerii. Jest też lepiej ubrany. Orszak kieruje się do hotelu, w którym ma zatrzymać się generał z małżonką. Żona Napoleona ma z nim jechać do Egiptu, tak zostało uzgodnione. Ale za tydzień zmieni zdanie: nie czuje się dobrze, a podróż ją przeraża. W rzeczywistości miłość pięknego huzara wiąże ją z Paryżem. Bonaparte wyjedzie sam. Żona będzie mu towarzyszyć tylko do chwili wyjazdu.

Oddelegowani żołnierze i marynarze oddają honory, gdy generał wysiada z pojazdu. Obecni są wszyscy wysoko postawieni przedstawiciele władz i notable Tulonu. Bonaparte wysłuchuje słów powitania i odpowiada na nie uprzejmie, ale krótko. Do wszystkich się zwraca per „obywatelu”. Ci, na których spojrzy, nie myślą ani przez sekundę o jego młodym wieku czy o niewysokim wzroście. Oficerowie wokół niego prześcigają się w spełnianiu najmniejszych z jego rozkazów.

Od kilku już tygodni gromadzi się korpus ekspedycyjny oraz flota, która ma go przewieźć i chronić. Trzyście liniowców, wśród nich jeden wyposażony w 120 armat, dwa statki i sześć fregat weneckich, osiem fregat francuskich, 72 korwety, ponad 400 transportowców, kutry i inne stateczki, w sumie 500 żaglowców wiozących 40 000 żołnierzy i 10 000 marynarzy. Widok tej floty stojącej na najpiękniejszej redzie świata nie ma sobie równych.

Nikt w zasadzie nie wie, dokąd ta flota ma płynąć. Po przybyciu do Tulonu Bonaparte wygłosił mowę do swoich wojsk, ale nie powiedział, dokąd je poprowadzi.

- Zawiodę was do kraju, gdzie przyszlými wyczynami przyćmicie te swoje osiągnięcia, które zdumiewają waszych wielbicieli.

Koniec przemowy dawał do zrozumienia, że ta kampania będzie dla żołnierzy co najmniej tak owocna jak włoska.

- Obiecuję każdemu, że po powrocie z tej wyprawy będzie miał za co kupić sześć mórg ziemi.

Okrzyki radości. Nawet w samym sztabie mało kto zna prawdziwy cel ekspedycji. Większość myśli, że to Sycylia lub Neapol. Obecność wielkiej armady na redzie wywołuje plotki. Policja tropi brytyjskich szpiegów. Utrzymuje się, że celem przygotowań jest atak na Anglię, żeby zmylić Nelsona, który krąży po Morzu Śródziemnym. Wszystkim statkom

wydaje się zakaz opuszczania Tulonu aż do dnia wypłynięcia wojska, z obawy przed dołączeniem do wyprawy brytyjskich szpiegów.

Wiadomo że flota Napoleona wypłynęła w morze 19 maja 1798 roku, czyli 30 floreala roku szóstego. Koło stoczni wojennej czekała na głównodowodzącego paradna łódź, która miała zawieźć go na pokład statku „Orient”. Bonaparte wysiadł z karocy. Jeszcze raz wzrokiem objął rechę, zatrzymał się na moment na wysokości Balaguier, skąd blisko pięć lat wcześniej jego armaty bombardowały port. Teraz kordon żołnierzy powstrzymywał wiwatujący na jego cześć tłum.

W niewielkim oddaleniu od miasta, na końcu przylądka Manegue, u stóp Grosse Tour, niewielka grupa oficerów, notabli i dam otaczała obywatelkę Bonaparte. Bryza unosiła lekki szal spoczywający na głowie Józefiny. Po jej prawej eskadra zaczęła wypływać z portu. Na wielkich statkach rozwijano żagle, a fregaty i korwety z przedniej straży kierowały się już ku małej redzie. Odbicie floty od brzegów stanowiło wielką chwilę, zarówno uroczystą, jak i radosną, przyjemną dla oka i dla ducha. Ciężkie transportowce wojskowe defilowały jeden za drugim przed fortem Eguillette, z szacunkiem pozostawiając przejście dla eskadry. Józefina miała wrażenie, że przepływają przed nią wszystkie żaglowce świata.

- Obywatelko - odezwał się jeden z oficerów - oto „Orient”. Głównodowodzący z pewnością stoi na rufowce.

Józefina szeroko otwierała swoje piękne oczy, ale widziała tylko trudne do rozróżnienia sylwetki. Czy Bonaparte także na nią patrzył? Tak. I chociaż nie mogła go rozpoznać, przesłał jej pożegnanie. Przepływając obok niej, „Orient” pozdrowił ją flagą. Obywatelka Bonaparte zobaczyła, jak trójkolorowe godło opuszcza się i podnosi z wolna na fale. Wszyscy świadkowie twierdzą, że miała łzy w oczach. Ludzkie uczucia nie są proste.

Na Morzu Śródziemnym wieją czasem wiosną silne wiatry, a fale nie potrafią uszanować żadnego autorytetu. Głównodowodzący skrył się w swojej kabinie, ponieważ cierpiał na chorobę morską. Chora była cała armada - towarzysze podróży Napoleona Bonapartego, mędracy, wojskowi wysokiej rangi, żołnierze stłoczeni w lukach i ładowniach wszystkich statków, a nawet konie.

Kiedy kilka dni później morze się trochę uspokoiło, na pokładzie

„Orientu" rozkwitło życie towarzyskie. Jedną z rozrywek w czasie podróży morskich stanowi hazard. Oficerowie ze sztabu stawiali wielkie sumy, dopóki wszystkiego nie zgarnęło kilku mistrzów, a potem zajęli się lekturą. Bonaparte wychodził ze swojej kabiny, spacerował po pokładzie i dowiadywał się, co czytają.

- Powieści? Lektura dla pokojówek! Czytajcie raczej książki hi storyczne!

Czasami zwiadowcze korwety przeprowadzały rewizję na neutralnych statkach, a Bonaparte żądał, żeby mu przyprowadzano ich kapitanów, których sam przesłuchiwał: kiedy wypłynęli z portu, jakie okręty spotkali, któredy płynęli, czy widzieli jakąś angielską eskadrę itp. Brytyjczyści szpiedzy nie mogli nie zauważyć armady na redzie w Tulonie, a już na pewno widzieli, jak wypływała w morze. Gdzie i kiedy flota francuska spotka brytyjskie statki, a może uda się jej im umknąć?

Co wieczór głównodowodzący zapraszał do stołu biorących udział w ekspedycji uczonych oraz dowódców wojska. Organizował dyskusje na taki czy inny temat, zmuszając wszystkich do odpowiedzi na jego niekończące się pytania - żaden inny wielki człowiek nie zadawał tylu pytań co on. Te wieczory, które Bonaparte nazywał swoim instytutem, nie wszystkim gościom się podobały. Pewnego razu na takim spotkaniu zaczął chrapać generał Junot, odesłano go więc do kabiny - ku jego wielkiemu zadowoleniu. 9 czerwca, po trzech tygodniach na morzu, armada dopłynęła do Malty.

W chwili przybycia Napoleona do Tulonu Horatio Nelson, bohater bitwy przeciwko Hiszpanom u Przylądka Świętego Wincentego, sławny kaleka (stracił prawe ramię w czasie lądowania w Santa Cruz de Te-nerife), został dowódcą eskadry „oddelegowanej" na Morze Śródziemne z zadaniem zatrzymania za wszelką cenę francuskich sił morskich. Jego statek „Vanguard" został unieruchomiony przez sztorm, który porwał fokmaszt i dwie reje, na których rozpina się marsie. Koło Tulonu znalazł się za późno, na dodatek nie spotkał się ze swoimi szybkimi fregatami zwiadowczymi. Poza „Vanguardem" jego eskadra liczyła 13 okrętów, uzbrojonych w większości w 74 lub rzadziej w 50 armat. Brytyjski konsul z Livorno, dobrze poinformowany przez angielskich szpiegów, podał mu skład francuskiej armady.

- Jak pan sądzi, dokąd płyną? - zapytał Nelson.

- Na Sycylię, Maltę lub do Egiptu. Admiralicja nie zgadza się z tym ostatnim przypuszczeniem.

- A ja tak!

Naprzód! Malta leży na drodze do Egiptu. 20 czerwca, kiedy brytyjska eskadra zbliżała się do wyspy, na jej spotkanie wypłynęły dwie łodzie żaglowe, na których widać było ludzi machających rękoma. Nelson wydał rozkaz zrzucić drabinkę. Minutę później wiedział już wszystko. Flota francuska przybyła na Maltę 9 czerwca, a następnego dnia 15 000 ludzi zaczęło schodzić na ląd. Garnizon maltański był obsadzony 332 kawalerami maltańskimi, wśród nich dwustoma Francuzami. Po krótkim wahaniu Ferdinand Hompesh, wielki mistrz zakonu, skapitulował.

- Bonaparte zamieszkał w pałacu Paraisio. Wygnał większość zakonników i oddał wyspę pod rządy jednego z francuskich generałów, wraz z nową konstytucją. Zostawił na wyspie garnizon liczący 4000 żołnierzy.

- A francuska ekspedycja?

- Odpłynęła. Wczoraj.

Swoim jedynym okiem (sławny bezręki jest także jednooki - prawie oko wybiła mu kula w czasie oblężenia Calvi na Sardynii) Nelson patrzy przez minutę na szarą skałę odcinającą się od niemal fioletowego morza. Z tej odległości nie widać fortyfikacji, ale admirał wie, że mury Valetty, od dwóch wieków modernizowane, stanowią jeden z najwspanialszych zespołów tego typu w świecie. I jeszcze 4000 ludzi. A Nelson ma za zadanie zatrzymać francuską eskadrę.

- Odpływamy.

Jeszcze tydzień na morzu. 28 czerwca białe budowle Aleksandrii rysują się na tle niskiego brzegu. Przed portem kręci się kilka feluk. Ani śladu statków na redzie.

Nelson tupie nogą w pokład swego statku:

- Czy to możliwe, że przepłynęliśmy obok Bonapartego, nie za uważając go?

Uczył to w nocy z 22 na 23 czerwca, ale dowie się o tym dopiero później.

- Nie ma co tracić czasu. Francuski korpus ekspedycyjny, który wypłynął z Malty, musi znajdować się między wyspą a miejscem, gdzie my jesteśmy. Niech cała eskadra zawróci.

Rozkaz wykonano. Niestety nie można było płynąć prosto na Malte, statki mają teraz wiatr od przodu, trzeba halsować. Najpierw wielki zygzak w stronę Azji Mniejszej. I tym razem Morze Śródziemne nie jest bardziej łaskawe dla Nelsona niż w nocy z 22 na 23 czerwca, ponieważ, korzystając z tego jednego ruchu wrogiej floty, francuska armada przepłynie obok niej. Niesłychany łut szczęścia. Niezauważona w jedną i drugą stronę.

Nelson nie jest oczywiście tego świadomy, wie tylko jedno - musi przeczesać morze. I robi to ze wspaniałym anglosaskim uporem. Jeden zakos, drugi, brytyjska flota dociera na północny zachód. Widać już Malte. Nic. Płynie aż do Syrakuz na Sycylii. Nic. Jest 20 lipca.

- Pozycja nieprzyjaciela jest mi tak samo nieznaną jak dwadzieścia siedem dni temu.

To jest powód do gniewu. Nelson, nadal pozbawiony swoich szybkich fregat zwiadowczych - „Moja eskadra jest bez nich prawie ślepa” - błąka się po omacku od Sycylii do Azji Mniejszej. Czuje się głęboko dotknięty. Chociaż był już chudy, schudł jeszcze bardziej. W końcu, 28 lipca, na otwartym morzu w pobliżu wybrzeży Grecji statek z jego przedniej straży zatrzymuje francuski stateczek i chwilę później sygnalizuje za pomocą flag usłyszaną nowinę:

- Bonaparte wylądował 2 lipca w Aleksandrii.

Nelson rzuca się naprzód.

„Wybucha grzmot tysiąca armat strzelających jednocześnie. Gwizd lecącego w powietrzu metalu, trzask desek miażdżonych przez kule ognia, krzyk rannych marynarzy i wivaty zwycięzców na widok płomieni liżących burty wrogich statków, wszystko to przykrywał nieustający szum fal”. Dla szeregowych żołnierzy wszystkie bitwy lądowe czy morskie są takie same. Jedynie głównodowodzący mają o bitwie bardziej dokładne wyobrażenie, szczególnie ci, którzy przejęli inicjatywę w operacji. „Wojna jest sztuką prostą i praktyczną” - napisał Napoleon. Zanim ta myśl została sformułowana, Nelson dowiedział jej prawdziwości w bitwie o Abu Kir.

Przed wyruszeniem na Kair Bonaparte zalecił swojemu admirałowi Brueysowi nie pozostawiać floty wystawionej na brytyjskie ataki na wodach Aleksandrii. Nie chcąc wpływać do portu w tym mieście z powodu wąskich wejść i niewielkiej głębokości, oficer kazał zacumować

statki na sąsiedniej redzie, w Abu Kir, za pasem skał podwodnych zamykających w części redę, dość blisko lądu, żeby bronić się tylko z jednej strony - od otwartego morza.

Na szczęście dla Nelsona - ale w walce sprzyja ono tylko talentowi, odwadze i wiedzy - pod Abu Kir jeden z jego oficerów, kapitan Foley, dowódca „Goliatha”, zauważył, że Francuzi źle obliczyli miejsce zarzucenia kotwicy, przez co można przepłynąć między nimi i lądem. Foley skierował w to przejście swój statek, a inni podążyli za nim. W ten sposób statki Napoleona, wbrew przewidywaniom Brueysa, zostały zaatakowane z dwóch stron.

Część francuskich załóg odbywała służbę na lądzie, a ci, którzy zostali, ulegli przewadze brytyjskich marynarzy i armat. „Manewr Anglików - można przeczytać w raporcie oficera marynarki wojennej, Lache-Dessede'a ze sztabu Brueysa - polegał na połączeniu sił i atakowaniu w kilka statków jednego naszego, zmiażdżeniu liczebnością i zniszczeniu w ten sposób całej naszej linii. Nasze okręty, spętane zbyt dużą liczbą cum, nie mogły odwrócić się do nieprzyjaciela, który walczył z pierwszym statkiem w szeregu. Nie miały innego wyjścia, jak czekać na swoją kolej”. Powiedzmy, że zastosowana przez Nelsona taktyka wiele razy przyniosła sukces na lądzie Bonapartemu. Mimo wielu aktów bohaterstwa, jak na przykład postępowanie Dupetit-Thouarsa, dowódcy statku „Tonnant” (gdy kula urwała mu nogi na wysokości ud, kazał umieścić się w beczce wypełnionej trocinami, żeby móc dowodzić aż do śmierci), klęska była całkowita, a Bonaparte praktycznie został pozabawiony floty.

Epopėja napoleońska kryje w sobie blaski i cienie. Egipski epizod oraz płądrowanie czy rozmyślna masakra więźniów w Jaffie nie należą do chwil chwalebnych, podobnie jak wyjazd niemal po kryjomu Bona-partego i zostawienie armii pod dowództwem Klebera, którego nie miał śmiałości spotkać i którego o swojej decyzji powiadomił listownie.

Znowu trzeba uciec brytyjskiej flocie. Na wracającą ukradkiem flotyllę składają się dwie fregaty o weneckiej konstrukcji, „Muiron” i „Carrere”, oraz dwa małe stateczki, „Fortune” i „Revanche”, wiozące wodę na trzy miesiące oraz pożywienie na cztery dla czterystu pasażerów.

Nie wiadomo, co ich czeka. Można oczekiwać najgorszego. Bona-

parte podróżuje na „Muironie” razem ze swoim sekretarzem Bouriennem, oficerem sztabowym Berthierem, doradcami Mongem i Bertholletem oraz pasierbem Eugeniuszem de Beauharnais, natomiast adiutant Murat i książę Marmont wsiadają na „Carrere”. Na każdej fregacie grupa przewodników będzie czuwała nad bezpieczeństwem tych osobistości. Flotylla wypływa w morze 29 sierpnia 1799 roku.

Pierwsza część podróży z Aleksandrii do Ajaccio będzie trwała czterdzieści siedem dni. Tym razem nikt nie choruje. Na morzu panuje niemal całkowita cisza, a jeśli bryza trochę dmucha, to w przeciwnym kierunku. Statki wloką się wzdłuż wybrzeża afrykańskiego, jak najbliżej lądu, żeby nie dostrzegły ich brytyjskie fregaty, które niestrudzenie przeczesują Morze Śródziemne. Przebycie odległości z Aleksandrii do przyładka Bon zajęło podróżnikom miesiąc. Płynęli średnio 4,2 kilometra na godzinę.

Dni ciągną się bez końca. Dla zabicia czasu przedłuża się posiłki, co irytuje Bonapartego. Potem długa sjesta, a następnie lektura. Generał nieustannie wypytuje o różne rzeczy, zwłaszcza dwóch uczonych, Monge'a i Bertholleta. W nocy statki płyną bez świateł, a każdy zauważony błysk budzi niepokój. Jeszcze jeden ranek i oto Tunis oraz ruiny Kartaginy. Bonaparte opowiada o Hannibalu. Szybkie feluki ślizgają się po błękitnej wodzie - być może to piraci, ale nie ośmieliliby się zaatakować fregat. Zresztą teraz statki będą oddalać się od Afryki. Kierunek północ! Jak na zawołanie bryza wreszcie zaczyna dąć w dobrym kierunku. Flotylla wprost frunie, a morze jest puste. Sardynia. 29 września - cieśnina Bo-nifacio, a 1 października - Ajaccio.

Bonaparte zostanie tu tydzień, po części dlatego, że wiatr znowu ucichł, a po części dlatego, że cieszy się ze spotkania ze starą nianią. Wiadomości, które mu przekazano, nie są ani dokładne, ani pocieszające - Francja zajęta, jej zdobycze stracone. W czasie tych kilku dni na Korsyce Bonaparte postrzega swoją przyszłość jakby za grubym murem. Nie potrafi robić planów, oprócz jednego, który staje się jego obsesją - rozwiesić się z Józefiną za to, że go haniebnie zdradziła i ośmieszyła.

Jest 7 października. Zrywa się sprzyjający wiatr, a na maszt zostaje wciągnięty wielki żagiel. Cztery statki, z których składa się flotylla, wypływają w morze wczesnym wieczorem. Tylko 240 kilometrów dzieli zatokę Ajaccio od zatoki Frejus. Pasażerowie uważają czasami podróż

za nużącą. Tak też sądzi Bonaparte i jego towarzysze, nie tyle z powodu kołysania statku, ile z niepokoju. Następnego dnia o zachodzie słońca, kiedy widać już wyspy Hyères, podróżni zorientują się, że przeczesywanie Morza Śródziemnego przez brytyjską flotę jest w istocie blokadą wybrzeży Francji. Po lewej z przodu, na tle zachodzącego słońca, odcina się na horyzoncie siedem żaglowców ustawionych w rzędzie, a potem kolejne siedem.

- To flota admirała Smitha - mówi Bonaparte.

- Zawróćmy w stronę Korsyki - proponuje kapitan statku, Gan-teaume. - Noc nas zasłoni.

- Nie ma mowy. Płyniemy naprzód.

Żaglowce brytyjskie powiększają się w miarę jak zapada noc, rośnie niepokój. Noc staje się coraz ciemniejsza, lecz obawa pozostaje. Słychać pojedyncze strzały armatnie.

- Nasi prześladowcy sygnalizują sobie wzajemne położenie.

Rankiem wszystko zniknęło. Niezupełnie - daleko na wschodzie widać brytyjskie żaglowce, ale główne niebezpieczeństwo minęło. Ostatnie zagrożenie przyjdzie z ładu. Francuska bateria, wzięwszy flotyllę za statki brytyjskie, otwiera ogień. Pomyłka nie trwa jednak długo. Statki zarzucają kotwice naprzeciwko Saint-Raphaël. Generał Bonaparte na zawsze żegna się z Morzem Śródziemnym, które było dla niego tak łaskawe. Cesarz Napoleon I odnajdzie je piętnaście lat później, po najbardziej olśniewającym panowaniu w historii.

Nelson sam opowiedział, w jaki sposób przyjęła go lady Hamilton, gdy wrócił do Neapolu 28 września 1798 roku jako kontradmirał, otoczony świeżą chwałą zwycięzcy spod Abu Kir: „Wdrapała się na trap, upadła mi w ramiona bardziej martwa niż żywa i szepnęła «Mój Boże, czy to możliwe?». Odzyskała przytomność, dopiero gdy zaczęły płynąć jej łzy”.

„W ramiona” to bardzo niedokładne określenie. Jak mówiłem, Nelson był jednoręki i jednooki. Żartował sobie ze swojego kalectwa: „Przygotowuję się - pisał do lady Hamilton - do pokazania ci, Pani, szczątków Horatia Nelsona”. Ona jednak, na wieść o jego powrocie, pisała: „Jestem nieprzytomna z radości... Nie, nie chcę umrzeć, chcę pozdrowić i ucałować zwycięzcę. Ubieram się od stóp do głów à la Nelson. Nawet na szalu

mam wyhaftowane złote kotwice. Moje kolczyki są kotwicami Nelsona. Krótko mówiąc, wszyscy oszaleliśmy na jego punkcie". Bohater także musiał znajdować się w stanie jakiegoś oszołomienia, skoro popełnił tę nieopatrzność, że napisał do swojej małżonki, w jakim uniesieniu lady Hamilton wpadła mu „w ramiona". Niezazdrosna, niczego niepodejrzewająca żona z pewnością zrozumiała.

Także ambasador Hamilton świetnie zrozumiał. Emma miała trzydzieści pięć lat, on siedemdziesiąt. Mówił sobie, że w tym wieku nie ugasi już Wezuwiusza. Ogólnie rzecz biorąc, myślał, lepiej, żeby nowy partner Emmy był człowiekiem wielkich zasług. Ważne, żeby zachować konwenanse. Postanowił przymknąć na wszystko oczy.

„Abu Kir" to nazwa rzadko wymawiana w Anglii. Mieszkańcy Al-bionu mówili - i nadal mówią - „zwycięstwo nad Nilem". Rozumieli, podobnie jak ich europejscy sprzymierzeńcy, że zagłada francuskiej floty ekspedycyjnej to pierwszy nieodwracalny cios zadany ogierowi z Korsyki. Uważali nawet, że Bonaparte na zawsze przepadł wśród piasków.

Stąd szalone przyjęcie zgotowane Nelsonowi, który defilował ulicami Neapolu ozdobiony wstęgami z napisem „Viva Horatio Nelson ii nostro liberator". Uczyniono go baronem Nilu, który odpowiadał na owacje oraz toasty, wznoszone w czasie bankietów i niekończących się uroczystości. Równocześnie upajał się rozkoszą i miłością w ramionach tej, która nadal była najpiękniejszą kobietą Europy. Mijały dni i noce, a szaleństwo trwało. Neapol zmienił się w Kapuę.

- Nadchodzą Francuzi!

Porażka poniesiona w odległym Abu Kir nie przeszkodziła Francuzom posuwać się naprzód we Włoszech, i oto wojska Championneta stoją u bram Neapolu. Co tam! Nelson zabiera parę królewską, państwa Hamiltonów oraz część dworu i przewozi całą tę śmietankę towarzyską do Palermo, gdzie *dolce vita* toczy się dalej w najlepsze. Rozrywkom nie ma końca nawet wtedy, gdy po wypędzeniu wrogich wojsk z Neapolu król Ferdynand IV urządza tam krwawą czystkę. Obecność Nelsona i Emmy Hamilton sprawia, że wokół nich zapanowuje nastrój szaleńczego poszukiwania przyjemności. Ona gra na harfie i śpiewa na pokładzie „Foudroyanta", admirałskiego statku swego wielbiiciela. Znowu zaczyna wykonywać swój dawny numer „póz", budząc prawdziwy entuzjizm w czasie spotkań towarzyskich. Nelson promienieje dumą i mi-

łością. „Mówi się - pisze do niego surowo admirał Goudall - że jest pan jak Rinaldo w ramionach Armidy”.

Rankiem Nelson wraca zmęczony na pokład swojego statku, pod lodowatym spojrzeniem swojego kapitana, który mu salutuje przy wejściu na trap. Admirał dostaje od króla Ferdynanda księstwo Bronte, z odpowiednim tytułem, orderami i niezliczonymi darami. Ale jednocześnie, dzięki statkom Jego Królewskiej Mości, mówi się o nim od Gibraltaru po Londyn.

Lordowie z Admiralicji przekazują sobie list Sir Johna Moore'a, wysłanego z misją do Palermo: „Nelson jest pokryty gwiazdami, wstążkami i medalami. Wygląda raczej jak księżę z operetki, a nie zwycięzca znad Nilu. Przykro patrzeć, jak odważny marynarz, który tak przysłużył się ojczyźnie, zmienia się w pajaca”. Dezaprobata sięga szczytu, gdy zwycięzca znad Nilu, odpowiedzialny za blokadę Neapolu, opuszcza „Fou-droyanta”, przesiada się na statek handlowy i płynie do Palermo, żeby spotkać się z ukochaną. To niemal dezercja.

W tym momencie zdarza się coś, co pozwoli Nelsonowi uniknąć sankcji. Ambasador William Hamilton zostaje wezwany do Londynu.

- Wyjeżdżam razem z tobą!

Oczarowany, oszalały z miłości zwycięzca znad Nilu prosi o urlop z powodów zdrowotnych. Dostaje go natychmiast - jego przełożeni tylko na to czekali, żeby uniknąć skandalu.

Jest 2 listopada 1800 roku. Statek handlowy płynący Morzem Północnym z Hamburga wpływa do portu w Yarmouth w hrabstwie Norfolk. Na jego pokładzie znajduje się sławne już trio, państwo Hamil-tonowie i Nelson. Podróż z Włoch trwała pięć miesięcy. Dziwna podróż i dziwne towarzystwo.

Do trójki naszych bohaterów dołączyła królowa Maria Karolina, pozostająca w chłodnych stosunkach ze swoim mężem, która, jak twierdziła, pragnęła ponownie zobaczyć Wiedeń. Podróżnicy istotnie tam dotarli. Królowa została w tym mieście dłużej, a i trio zatrzymało się tam przez lato, serdecznie podejmowane przez całą monarchistyczną Europę -Nelson jest nadal uważany za „pogromcę Bonapartego”. Tymczasem wśród komplementów i okłasków admirał dostrzega także zupełnie inne reakcje. Wiedeńskie napuszone towarzystwo uważa, że Emma „zbyt nierzuca się w oczy”, podobnie jak ich związek, którym oboje się afiszują

za przyzwoleniem starego męża. Teraz, wpływając do Yarmouth, Nelson zadaje sobie pytanie, jak przyjmie go jego droga, stara ojczyzna.

- Widzisz, że niepotrzebnie się niepokoileś - mówi Emma. - Po patrz na tych ludzi.

Znad nabrzeża, czarnego od ludzi, unosi się okrzyk: „Niech żyje zwycięzca znad Nilu!”. Jego wyczyn pamiętają tu tak samo jak w Wiedniu, a chwała Nelsona zyskała nowy blask dzięki jego wizycie. Droga z portu do ratusza i następnego dnia z Yarmouth do Londynu to całkowity triumf, którego wyrazem jest wiwatujący żywy szpaler. Emma płacze z radości. Wraz ze swym idolem odpowiada na wiwaty. Widok w istocie zdumiewający w Anglii - tłum oklaskuje zarówno admirała, jak i kobietę, która nie jest jego żoną.

Brytyjska Admiralicja, ciesząca się większym poważaniem niż jakakolwiek instytucja religijna, traktuje wyniośle wszystko poza sobą samą. Podczas gdy na zewnątrz rozbrzmiewają jeszcze wiwaty tłumu, lord Spenser zwraca się do Nelsona z powitalną przemową, która przypomina zimny prysznic:

- Szybciej pan wróci do zdrowia w Anglii, niż pozostając w bezczynności na obcym dworze, bez względu na to, jaką przyjemność sprawiają panu hołdy i wdzięczności, z jakimi spotykają się tam pańskie usługi.

Emma nie towarzyszy już tu Nelsonowi, podobnie jak w chwili, gdy admirał wysiada z powozu przed hotelem „Nerot” przy King Street, gdzie tymczasowo mieszka lady Fanny Nelson, prawowita żona. Nelson zdaje sobie sprawę, że nadchodzi minuta prawdy.

Nikt nie uczestniczy w rozmowie małżonków. Kronikarze mogli odnotować tylko ich późniejsze zachowanie, czyniąc to z taką samą nienasyconą dokładnością, z jaką zawsze śledzą gesty wielkich tego świata:

„Lady Nelson odrzuciła zaproszenie burmistrza Londynu na bankiet wydany przez miasto, w czasie którego admirałowi zostanie oferowana szabla honorowa... Lady Nelson zaprosiła lorda i lady Hamilton na kilka dni do posiadłości państwa Nelsonów w Round Wood. Hamil-tonowie i Nelsonowie udali się wspólnie do teatru...”. Ostatecznie, być może właśnie w czasie tego spotkania nadchodzi moment prawdy. Emma mdleje, a Fanny, śpiesząc jej na pomoc w półmroku łoży, rozluźnia jej

ubranie i widzi, że żona ambasadora jest w co najmniej szóstym miesiącu ciąży.

- Uczestniczyłem w ostatnim obiedzie państwa Nelsonów - opowiadał adwokat Hasselwood. Byliśmy tylko we trójkę, oni i ja. W pewnej chwili admirał zaczął wychwalać zalety „swojej drogiej lady Hamilton”. Lady Nelson wstała od stołu: „Mam dość wysłuchiwania twoich opowieści o tej kobiecie. Ona albo ja, wybieraj!”. Admirał odparł: „Uważaj, mam ogromne zobowiązania wobec lady Hamilton”. Na te słowa lady Nelson wyszła z pokoju, a wkrótce potem opuściła ich wspólny dom.

Angielska wiosna to najpiękniejsza pora roku na świecie, jeśli tylko dopisuje pogoda. A wiosną 1803 roku Merton Place w hrabstwie Surrey, w pobliżu Wimbledonu, było najmiłszym miejscem na angielskiej wsi. Niewielka, harmonijnie zbudowana i bardzo ładnie urządzona przez Emmę Hamilton posiadłość nie należy do niej i jej męża, lecz do Nelsona, który dostał ją dwa lata wcześniej.

- Tutaj pragnę dożyć swoich dni.

Admirał ma zaledwie czterdzieści pięć lat, ale bardzo mu one ciążyą. Od powrotu do Anglii był na morzu dwa razy: na zwycięskiej wyprawie przeciwko Kopenhadze, wysuniętej placówce Ligi Zbrojnej Neutralności, a potem w akcji przeciwko francuskiej flotyli desantowej zgromadzonej w Boulogne. Uważa, że ma teraz prawo do odpoczynku. Dziewczynka, którą urodziła mu Emma - Horatia, ukochana córeczka - została umieszczona u mamki i uchodzi za jego siostrzenicę. Fanny Nelson, porzucona małżonka, otrzymuje od byłego męża przyzwoitą pensję. Słabość Nelsona polega na przekonaniu, że ich trójką małżeńską nie urąga przyzwoitości, skoro angielskie społeczeństwo na pozór akceptuje takie rozwiązanie. Nikt jeszcze nie odrzucił ani jednego z licznych zaproszeń, które Emma rozsyła z Merton.

W gabinecie urządzonym nowymi meblami chippendale Emma przestaje na chwilę pisać zaproszenia, by po raz kolejny przeczytać listy swojego bohatera. „Darzę cię czcią. Nie, uwielbiam. Gdybyś była sama i znalazłbym cię pod płotem, poślubiłbym cię natychmiast... Ty, moja miłości, jesteś pierwszą i najlepszą wśród kobiet... Zwiedziłem cały świat, ale nigdy nie spotkałem nikogo, kogo choćby w przybliżeniu mógłbym porównać z tobą...”. Ogień miłości nadal płonie w chudym, obolałym admirałe.

Kilka dni później zdumiona Emma znajduje na biurku list od swojego męża, lorda Hamiltona. Stary dżentelmen nie czuł się na siłach stawić jej czoło osobiście. Wolał napisać: „Nie pragnę żyć w samotności, ale tutaj spotyka mnie to, co tak mi przeszkadzało w Neapolu. Do stołu nigdy nie siada mniej niż dwanaście-czternaście osób. Chciałbym być od czasu do czasu panem siebie i, kiedy przyjdzie mi na to chęć, móc łowić ryby w Tamizie, pojechać do Londynu do muzeum czy swojego klubu albo na aukcję obrazów. Jeśli to jest niemożliwe, wolę, żebyśmy rozstali się w spokoju i za obopólną zgodą”. Wzruszająca skarga starego człowieka. Iluż ludzi w jego wieku wypowiada ją po cichu! Jednak lord Hamilton nie będzie musiał się długo skarżyć ani nie przyjdzie mu postawić ultimatum. 6 kwietnia, o dziesiątej rano umiera „w ramionach lady Hamilton i moich własnych”, pisze Nelson.

„Oprócz renty w wysokości ośmuset funtów rocznie dla mojej małżonki, wszystkie moje dobra pozostawiam mojemu siostrzeńcowi, szacownemu Charlesowi Francisowi Grevillebwi”. Emma mogłaby być nieco speszona, słuchając lektury tego testamentu, jednak nie była. Wraz z Nelsonem mają tylko jeden problem - jak dalej mieszkać razem bez męża, który zapewniał minimum przyzwoitości? Przez kilka dni miotają się, szukając rozwiązania. Kres ich niepokojom kładzie pismo z Admiralicji: „Wiceadmirał Nelson jako głównodowodzący eskadry śródziemnomorskiej podejmie swoje obowiązki w jak najkrótszym terminie”. Pokój z Amiens został zerwany, wojna z Francją zaczyna się na nowo. Blokada Tulonu stanowi pierwszy cel brytyjskiej marynarki. 21 maja 1803 roku eskadra śródziemnomorska wypływa z Portsmouth. Nelson wciągnął swoją flagę na wielki maszt statku, który miał stać się najbardziej znany w świecie - „Victory”.

Jest 19 lipca 1805 roku. „Mijają dwa lata, jak nie zszedłem z pokładu «Victory»”. Choroba morska pojawia się za każdym razem, kiedy morze jest wzburzone. Niekończąca się warta na wprost Tulonu, kurs na wschód, zmiana kursu, kurs na zachód, zmiana kursu i ciągle to samo zdanie, przekazane przez fregatę: „Nieprzyjacielska eskadra nie wypłynęła”. A potem pewnego dnia, gdy oficer na wachcie pisał to samo zdanie, nadeszła wiadomość z jednej z fregat: „Floty francuskiej nie ma już w Tulonie”. Kiedy i jak wypłynęła, w którym kierunku się udała? Nelson pochorował się

jeszcze bardziej z rozczarowania. Na czele swojej eskadry pognał do Aleksandrii, wrócił, pognał na Atlantyk aż do Antyli, a ocean był nadal pusty. Ataki choroby morskiej wracają zawsze, gdy morze się burzy, ale mdłości i wymioty to najmniejszy z jego problemów. „Jestem śmiertelnie wyczerpany, prawie nic nie widzę, mam bielmo na oku, które mi zostało”. Nelson kilka razy prosił o zwolnienie go ze stanowiska głównodowodzącego, o możliwość wycofania się z walki. Odmówiono mu. Admiralicja uważa, że żaden inny admirał nie potrafi wymierzyć definitywnego ciosu w odpowiedniej chwili. Tylko ten jednoręki, jednooki wyczerpany człowiek. Oficerowie domyślają się, że geniusz, który ożywia tę nędzną skorupę, nie umarł.

Ponieważ jednak ciągle nie udaje się odnaleźć floty francuskiej, a doktor Este pisze raport stwierdzający, że admirał Nelson jest naprawdę poważnie chory, Admiralicja w końcu przyznaje mu prawo do odpoczynku. 20 sierpnia wycieńczony bohater przybywa do Merton i teraz on upada niemal bez życia w objęcia Emmy. Nareszcie! Nelson nie chce słyszeć o eskadrze, przeczesywaniu morza, bitwach - po prostu nie chce słyszeć o morzu.

Admirał zostanie na odpoczynku w Merton dokładnie dwanaście dni. O piątej rano 2 września 1805 roku pojawia się w posiadłości kapitan Blackwood.

- Sir, odnaleziono francusko-hiszpańską eskadrę. Zaczumowała w Kadyksie. Lordowie z Admiralicji pragną, by udał się pan ją pokonać i zniszczyć.

Nelson się waha albo wydaje mu się, że się waha. Odwraca się do Emmy. Dziewczyna znikąd, niegdyś na wpół naga tancerka, zabawka gości w Up Park, potrafi wtedy w kilku słowach wznieść się na poziom wielkiej historii:

- Wiem, że dopóki nie zwyciężysz połączonej floty, nie zaznasz spokoju. Naprzód, panie Nelson, chociaż będziemy opłakiwać twoją nieobecność, ruszaj bezzwłocznie do Kadyksu. Odniesiesz tam chwalebne zwycięstwo.

W chwili, gdy wypływał z Portsmouth, napisał do niej kilka słów: „Dzielna, dzielna Emmo! Gdyby nie było już takich kobiet jak ty, nie byłoby już i Nelsonów!”.

Bez wątpienia najbardziej kompletne sprawozdanie z bitwy pod

Trafalgarem zostało napisane w 1907 roku przez szczeniaka lądowego, pułkownika Desbriere'a. Liczy ono 618 stron drobnym drukiem. Ale w kilku słowach można określić geniusz admirała - ruch Nelsona. Podczas gdy eskadry, chcąc wykorzystać do maksimum swoją artylerię, walczyły, mijając się tradycyjnie jedna w obok drugiej, Nelson zdecydował, że należy natrzeć zmasowanym atakiem na pięć czy sześć nieprzyjacielskich statków i zacząć bić te, które są w pierwszym rzędzie, a potem pozostałe.

21 października 1805 roku manewr się udał i linia francusko-hiszpańska została przełamana. W chwili gdy statek „Victory” zmagał się z bliska z francuskim „Redoubtable”, Nelson chodził tam i z powrotem po rufowce. Zatrzymał się na chwilę, by wydać rozkaz zabezpieczenia przed zniszczeniem wiszącego w jego kajucie portretu lady Hamilton. Nagle upadł i powiedział swojemu kapitanowi:

- Hardy, tym razem mnie trafili na dobre.
- Mam nadzieję, że nie, Sir.

Umarł trzy godziny później. Jego ostatnie słowa skierowane były do doktora Scotta, kapelana na statku.

- Proszę pamiętać, że powierzam lady Hamilton i moją córkę Horatię mojemu krajowi.

Jakie wspomnienie pozostawiłby po sobie Napoleon, gdyby w czasie kampanii francuskiej, trwającej od stycznia do marca 1814 roku, znalazł śmierć równie chwalebna jak Nelson pod Trafalgarem? Nikt sobie nawet nie stawia tego pytania. Krzywa jego losu była bowiem doskonała, lepsza niż jakakolwiek kreacja artystyczna, nie pomijając chwil ciemnych.

Ten człowiek, tak zazdrosny o swoją sławę, ponownie zobaczy Morze Śródziemne 27 kwietnia 1814 roku, przeżywszy ogrom goryczy i hańby. To, czego dowiedział się, jest równie straszne jak to, co widział, słyszał i czego doświadczył. Wejście sprzymierzonych do Paryża, poniżające odtrącenie przez tłum, rosyjscy oficerowie w oknach Tuileries, rzucający srebrne monety przechodniom, żeby ich zachęcić do okrzyków „Niech żyją Burboni!” („wrywali je sobie, padając na ziemię z chciwością, która wywoływała salwy śmiechu obcych oficerów”). Abdykacja, próba samobójstwa, smutne pocieszenie pożegnań w Fontainebleau i tragedia obelg rzucanych w drodze na wygnanie („Zabił naszych synów, krewnych i tyłu

innych młodych ludzi! Na pohybel z nim!"), przebranie za oficera austriackiego, żeby ujść gniewowi tłumów - wszystko to było okropne.

I w końcu Saint-Raphael, w końcu to Morze Śródziemne, znowu sprzyjające. Na pokładzie brytyjskiej fregaty „Undaunted”, która zawiezie go na Elbę, jego nowe malutkie królestwo, znieważonego przez Francuzów cesarza przywitają honory należne władcy - dwadzieścia jeden wystrzałów armatnich.

Po wejściu na statek Napoleon zdjął kapelusze i pozdrowił oficerów. Kapitan Thomas Ussher zaprowadził go do jego kajuty. „Uśmiechnął się, gdy mu powiedziałem, że nie są to żadne luksusy, i odparł, że wszystko jest bardzo wygodne i że na pewno będę spał dobrze”. Kiedy fregata odbiła od nabrzeża, Napoleon został na pokładzie, patrząc na oddalający się ląd, na to samo wybrzeże, na którym wylądował po powrocie z Egiptu piętnaście lat wcześniej. Zaledwie sto osiemdziesiąt miesięcy trwała najbardziej zdumiewająca epopeja wszech czasów.

Następnego ranka o czwartej Napoleon wstaje i wypija filiżankę bardzo mocnej herbaty. O siódmej wychodzi na pokład. Nie wygląda, żeby „cierpiał z powodu kołysania statku”. Nie zachoruje przez całą podróż, nawet wtedy, gdy za dnia morze bardzo się wzburzy. Zajmuje honorowe miejsce podczas posiłków, w których uczestniczą także generałowie Bertrand i Drouot, austriacki generał Koller oraz kapitan statku. Czyta, spaceruje po pokładzie, obserwuje pracę marynarzy i zadaje pytania, jak za najpiękniejszych czasów.

- Widzę, że wasi marynarze dostają kakao i cukier. Zawsze tak było?

- Nie, Sir. Wasza blokada uniemożliwiła nam sprzedaż tych towarów na kontynencie, i teraz skorzystali na tym nasi ludzie.

„Napoleon podziwiał regularność, z jaką wykonywano prace na pokładzie, i szacunek, jakim jedni darzyli drugich. Uważał, że ten szacunek jest konieczny dla utrzymania dyscypliny i nie dziwił się, że oficerowie surowo karali najmniejsze uchybienie”.

- Na próżno usiłowałem wprowadzić te obyczaje w marynarce francuskiej. Moi kapitanowie i ich załogi mieli zakute łby.

Napoleon chciałby wysiąść na ląd w Ajaccio i powiedział to kapitanowi Ussherowi. „Wyjaśniłem mu, że to miasto nie jest nam po drodze. Zaproponował więc Calvi, które świetnie znał, informując o głębokości

wody, robiąc uwagi na temat portu itd., co przekonało mnie, że byłby z niego doskonały pilot, gdybyśmy tam właśnie zechcieli wylądować".

Także na pokładzie nic nie umyka jego uwadze. Mało brakowało, a przejąłby dowodzenie.

- Czy postawiono wszystkie żagle?
- Wszystkie te, które są nam potrzebne.
- Gdybyście gonili nieprzyjaciela, czy postawilibyście ich więcej? Napoleon zauważył, że bezanżagiel nie został użyty.
- Gdybym ścigał wroga, rozwinąłbym go - powiedział kapitan.
- Skoro zatem byłby przydatny wtedy, będzie również i teraz!

Co za nieposkromiona żywotność! Ten pokonany człowiek, jeszcze wczoraj tak okrutnie zraniony, dzisiaj znowu stanął na nogi, stawiał czoło swojej przyszłości, nieważne że niewielkiej. Stoi oto na pokładzie z lunetą przy oku, bada brzegi swojego nowego królestwa. Za ile godzin dopłynię do portu?

Do brzegu dobijają przed nocą, ale trzeba dopełnić formalności objęcia wyspy w posiadanie, a nic nie przygotowano na przyjęcie gościa. Napoleon wysłał Drouota na ląd, a sam pojawia się na pokładzie następnego dnia o świcie. Wypytuje kapitana portu, który wszedł na statek: jak głęboki jest basen portowy, jakie statki mogą przybijać do brzegu, czy fortyfikacje są naprawiane, ilu ludzi liczą tutejsze koszary? O ósmej ten niecierpliwý człowiek potrzebuje łódki:

- Chcę zobaczyć drugą stronę wyspy. Proszę popłynąć ze mną, ka pitanie.

Wracają na pokład w porze obiadowej. Napoleon prosi o ołówek i kartkę papieru.

- Oto flaga, którą wybrałem dla Elby.

Flaga jest biała z czerwonym pasem po przekątnej, na którym widnieją trzy złote pszczoły cesarstwa. Zgodnie z umową dotyczącą tej pierwszej abdykacji Napoleon zachowuje bowiem tytuł cesarza. Jest 4 maja 1814 roku.

Czerwiec 1814 roku. Kancelista więzienia Kings Bench w Londynie rozmawia ze stojącą przed nim więźniarką, starą, grubą i zniszczoną kobietą o nieobecny wyrazie twarzy.

- Pan Alderman Smith uregulował przedwczoraj długi, za które

trafiła pani do więzienia. Za godzinę wyjdzie pani na wolność. Strażniczka odda pani ubranie. Proszę tu podpisać.

Kobieta pochyla się nad stołem i pisze: „Emma Hamilton”.

„Powierzam lady Hamilton i moją córkę Horatię mojemu krajowi”. Anglia nie przyjęła tego spadku. Brytyjska śmietanka towarzyska od razu postanowiła zignorować - w języku angielskim ten czasownik ma straszną siłę, zawiera w sobie odtrącenie, pogardę i zapomnienie - kobietę, która w tak skandaliczny sposób narzuciła swoją obecność u boku zwycięskiego admirała. To prawda, że Emma po śmierci Nelsona szastała pieniędzmi bez opamiętania. Tymczasem renta pozwoliłaby jej uniknąć nędzy. Czcigodny William Nelson, brat admirała i prowincjonalny wikariusz, odziedziczył tytuł hrabiego Nelsona of Trafalgar i otrzymał 120 000 funtów, „by mógł sprostać wymogom swojej klasy”. Kobiecie, której Nelson powiedział: „Gdyby nie było takich jak ty, nie byłoby Nelsonów”, nie dano nic. Została ukarana za obrazę moralności. Emma ma dopiero pięćdziesiąt jeden lat, ale wygląda na co najmniej sześćdziesiąt.

„Na początku - napisała jej córka - popsuł się jej bardzo charakter, tak dużo piła”. Horatia, kobieta o zimnym sercu, która nigdy nie chciała przyznać, że Nelson jest jej ojcem, potwierdziła jednak, że Emma, nawet kiedy żyła w największej nędzy, nie tknęła grosza z niewielkiej renty pozostawionej przez admirała na wykształcenie córki. Horatia wyjdzie za mąż za pastora i umrze w 1881 roku w wieku osiemdziesięciu lat.

- Moja droga Emmo, wyciągnąłem panią z więzienia, ale nie może pani pozostać w Anglii. Ścigają panią inni wierzyciele i są gotowi ponownie ją uwięzić.

Tak mówił niejaki Alderman Smith, szczodry i ostatni przyjaciel. Dlaczego duch genialnego marynarza unoszący się nad falami może słuchać bez wzburzenia, że kobieta wielbiona przez niego musi uciekać z Anglii, kraju, który on uratował i który jest mu wdzięczny? Bezduszna historia pisze ostatnie linie tego dziwnego życiorysu. Emma wraz z córką zamieszkują w hotelu w Calais, następnie w mniej kosztownym pensjonacie, a jeszcze później - w nędznej norze przy ulicy Francaise. Tutaj w połowie stycznia 1815 roku, licząca zaledwie pięćdziesiąt trzy lata, Emma umiera, otrzymawszy z rąk katolickiego księdza ostatnie namaszczenie. Zostaje pochowana na miejscowym cmentarzu. W czasach swojej

świątyni chciała spocząć między swoim mężem i Nelsonem w katedrze Świętego Pawła w Londynie. Szalone marzenie. Ale czyż całe jej życie nie przypomina szalonego snu?

Osiemnastego lutego 1815 roku, dokładnie miesiąc po śmierci Emmy Hamilton, Napoleon, wygnaniec na wyspie Elba, oznajmia Drouotowi decyzję, która zbulwersuje Europę:

- Cała Francja mnie żałuje i prosi o powrót. Za kilka dni opuścę tę wyspę, by spełnić życzenie narodu.

Kilka dni wcześniej w czasie rozmowy z Ponssem d'Heraultem, dyrektorem kopalni na wyspie, dał do zrozumienia, że taki ma zamiar.

- Sire - odparł Pons - powrót Waszej Wysokości do Francji mógłby wywołać wojnę domową, a także być może z jakimś innym krajem.

- Ani jednej, ani drugiej.

Napoleon nie podjął tej decyzji sam. Pisali do niego wierni mu ludzie, odwiedzali go. „Burbonowie są niepopularni, lud ich nienawidzi...”. Ponadto cesarz dowiedział się o planowanym spisku - na kongresie wiedeńskim mówiło się o zabranii go z Elby i wywiezieniu gdzieś daleko od Europy. Ta perspektywa zaniepokoiła go. Ale zostawmy historię cesarstwa. Teraz mamy przed sobą konkretnego człowieka, urodzonego czterdzieści kilka lat wcześniej - Napoleon ma tylko czterdzieści sześć lat! - na pewnej wyspie na Morzu Śródziemnym, w tej chwili więzionego na innej wyspie na tym samym akwenie.

Pierwsze precyzyjne rozkazy dotyczące ucieczki wydał Napoleon 16 lutego. Drouotowi: naprawić kadłub dwumasztowca „Inconstant”, następnie załadować na niego armaty, strzelby i amunicję. Skarbnikowi Peyrussebwi: załadować na pokład torby ze złotem oraz książkami itd. Pierwsze polecenia cesarz wydał osobno każdemu z nich, w sekrecie, by ukryć zamiary, potem było coraz mniej ostrożności, a jeszcze kilka dni później przygotowania przybrały oficjalny charakter.

Czy nikt nie pilnuje Napoleona? Oczywiście, że tak. Pilnowanie, by cesarz nie opuścił wyspy, sprzymierzeni zlecili, przynajmniej nieoficjalnie, angielskiemu pułkownikowi Campellowi. Ten oschły, flegmatyczny człowiek ma jedną namiętność - kobiety. W tej chwili jest szaleńczo zakochany, i to z wzajemnością, w prześlicznej hrabinie Mimaci. Odwiedza ją tak często, jak to tylko jest możliwe, przepływając przez

morze na pokładzie fregaty „Partridge”, którą dostał do swojej dyspozycji. Od 14 lutego 1814 roku Campbell znajduje się właśnie w Livorno.

W niedzielę 24 lutego przygotowania do ucieczki są już tak widoczne, że wszyscy mieszkańcy wyspy wiedzą: „Cesarz wyjeżdża”. Najmniej imponująca flotylla, jaką kiedykolwiek widziano, a w każdym razie najbardziej różnorodna, stoi w porcie: „Inconstant”, dwumasztowiec o prostokątnych żaglach i wyporności 400-500 ton, „Caroline”, niewielki maltański statek kabotażowy w typie tartany o wyporności 30 ton, „Etoile” i „Saint-Joseph”, dwa małe żaglowce z wiosłami o niewielkiej wyporności oraz „Saint--Esprit”, statek z kwadratowym żaglem o wyporności 190 ton. Armia uciekinierów, raptem około tysiąca ludzi oraz konie należące do polskich lansjerów, opuszcza koszary i wchodzi na pokład statków.

O siódmej wieczór, gdy jest już ciemno, a miasto połyskuje kolorowymi lampionami, pojawia się Napoleon, ubrany w swój legendarny mundur strzelca. Wysiada w porcie z odkrytego powozu witany entuzjastycznymi okrzykami.

- Mieszkańcy Elby, dziękuję wam za waszą miłość i oddanie. Podczas gdy inni karmili mnie goryczą, wy wręcz przeciwnie...

Całują go po rękach, uwielbiają, ściskają. Z trudem wyrывa się z ich ramion. Zdumiewa charyzma tego człowieka, ale także uczuciowa zmienność tłumów - rok wcześniej ci sami ludzie opowiedzieli się za Burbonami.

„Inconstant” oddaje strzał z armaty - znak, że odpływa. Wszystkie statki dostały ten sam rozkaz: „Kierujcie się na zatokę Juan, płynąc jak najbliżej wybrzeży Włoch i Korsyki”. Pożegłują więc najpierw na północ --północny zachód w rejon wyspy Gorgona, a następnie na zachód.

Pogoda jest piękna, a morze spokojne. Sprzyjający, ale zbyt słaby wiatr wieje z południowego wschodu. Flotylla posuwa się bardzo powoli całą noc i cały następny dzień. I to właśnie wtedy, 27 lutego, wszystko się rozegra.

Pierwsze spotkanie - „Partridge” daleko na wschodzie, ale rozpoznawalny. To Campbell, zaalarmowany przez szpiega, w pośpiechu wyrwał się z ramion kochanki. Słońce dopiero co weszło i wisi jeszcze nisko nad horyzontem. Na szczęście statek Anglika nie płynie szybko, z trudem halsując na południe. Poza tym strażę na „Partridge'u” z pewnością są mniej uważne niż na „Inconstancie”. Nic nie zauważają.

- Musimy zrobić co w naszej mocy, żeby płynąć szybciej - mówi Napoleon.

Odczepiono dwie szalupy, holowane przez statek, ale prędkość nie zwiększa się, bo wiatr nadal jest słaby. Godziny płyną, nikt nie ma ochoty na rozmowę. Późnym popołudniem majtek na bocianim gnieździe sygnalizuje dwie fregaty od bakburty. Potem pasażerowie dowiedzą się, że były to dwa statki królewskie, „Fleur-de-Lys” oraz „Melpomenę”. Słońce znajduje się ponownie nisko nad horyzontem, tym razem na zachodzie. Fregaty nic nie widzą.

Trzecie spotkanie przypomina wodewil. Oto prawie na wysokości Gorgony żaglowiec, nad którym powiewa francuska flaga, płynie prosto na „Inconstant”. Napoleon każe grenadierom położyć się na pokładzie, żeby jak najdłużej ukryć ich przed oczami nadpływających. Czy rozpocznie walkę? Żaglowiec przybliży się jeszcze bardziej. Taillade, jeden z lejtantów, rozpoznaje go:

- To „Zephir”. Znam jego dowódcę, kapitana Andrieux.

Statek podpływa jeszcze bliżej, powoli defiluje wzdłuż burty:

- Dokąd plyniecie? - pyta kapitan.

Głos niesie się daleko i wyraźnie po spokojnym morzu. Napoleon skrył się za lejtanta Taillade'a: „Powiedz mu, że do Livorno”.

- Do Livorno. A wy?

- Do Genui. Jak miewa się wielki człowiek?

- Wspaniale.

Nikt nie zobaczył leżących na pokładzie grenadierów i „Zephir” odpłynął. Kapitan „Inconstantu” poczekał, dopóki nie znalazł się poza zasięgiem wzroku i skierował statek na zachód, w stronę Francji.

Morze jest nadal spokojne, a niebo wygwieżdżone. Wiatr jakby odrobinę silniejszy, wzmochni się jeszcze około północy.

O świcie 28 lutego nowy alarm - na zachodnim horyzoncie pojawia się żagiel. Rośnie coraz bardziej, ponieważ „Inconstant” płynie w jego kierunku. Czy trzeba zmienić kurs, znowu tracić czas, ryzykować kolejne spotkania? Kapitan przygląda się statkowi przez lunetę:

- To duża jednostka, ale płynie na południe.

Wielkie żagle oddalają się na południe z majestatyczną obojętnością. Morze jest spokojne i puste. Wiatr wydyma żagle flotylli. Napoleon pokazuje na podnoszące się na błękitnym niebie słońce:

- Prawdziwy dzień Austerlitz!

To ostatni prezent Morza Śródziemnego, które nigdy nie zdradziło swojego syna. Z dała od niego Orzeł będzie teraz leciał ku ponurej równinie.

7 Zachwycający

Lesseps

Pewnego wiosennego ranka w 1833 roku wicekonsul Francji w Aleksandrii, siedząc za swoim biurkiem, uważnie słuchał słów około trzydziestopięcioletniego mężczyzny o otwartej i inteligentnej twarzy, ale nieco dziwacznie odzianego - kaftan marynarza, wydekoltowana tunika, długie i wąskie spodnie, jedwabny szal zwisający aż do kolan. Na kafkanie złotymi literami wyszyte były słowa: *Le Pere*.

- Proszę go przyjąć, jeśli pan chce - powiedział konsul generalny do swojego podwładnego. - Widziałem jego akta. To wariat, na dodatek właśnie wyszedł z więzienia. Każę go bezzwłocznie deportować.

Gość nazywał się Prosper Enfantin i był uczniem hrabiego Claude'a de Saint-Simona, filozofa i myśliciela, jednego z twórców socjalizmu utopijnego. Marks i Engels uważali, że jego zwolennicy, saintsimoniści, mieli ważny wkład w powstanie marksizmu. Natomiast sam Prosper Enfantin miał wpływ na umysły tak błyskotliwe jak socjalista Luis Blanqui czy przedsiębiorcy bracia Jacob i Isacc Pereire.

Pewien iluminizm nie miał przeszkodzić temu uczniowi Saint-Simona zostać rolnikiem, szefem poczty, a potem, w 1845 roku, założycielem i dyrektorem „Compagne de la ligne de Lyon”, linii kolei żelaznych.

W 1833 roku właśnie zakończył odbywać karę więzienia za obrazę obyczajów, ponieważ wyznawcy religii, którą stworzył, praktykowali wolną miłość. Zaszyszany we śnie głos kazał mu jechać do Egiptu: „Znajdziesz w tym kraju małżonkę, która będzie matką twojej religii, z którą spłodzisz mesjasza”. Towarzyszyła mu trzydziestka uczniów, odzianych równie dziwacznie jak on. Cała grupa budziła ciekawość.

Wyjaśniał teraz wicekonsulowi, że jego sławny sen należy rozumieć w następujący sposób:

- Moja misja polega w rzeczywistości na uczynieniu z Morza Śródziemnego łoża małżeńskiego dla Zachodu i Wschodu. To małżeństwo zostanie skonsumowane dzięki przebicciu kanału w Przesmyku Sueskim.

Freudowski czy nie, pomysł Prospera Enfantina nie był pierwszy w historii. Oto 4000 lat temu faraon Sesostriś I kazał wykopać kanał słodkowodny prowadzący od miejsca, gdzie dziś leży Kair, do Morza Czerwonego. Budowla istniała jeszcze 500 lat później, skoro królowa Hat-szepsut odbyła nim sławną podróż do Puntu, prawdopodobnie dzisiejszej Erytrei. Piasek zasypał kanał, ale faraon Necho odkopał go około 600 lat przed naszą erą za cenę życia 100 000 robotników. Znowu został zasypany, ponownie więc go odkopano, by ostatecznie zamknąć w 776 roku na rozkaz panującego wówczas kalifa, który zrobił to z obawy o bezpieczeństwo militarne kraju. Pamiętajmy, że kanał ten nie wpadał do Morza Śródziemnego, ale do Nilu.

Prosper Enfantin wydawał się wiedzieć mniej o czynach faraonów niż o projektach i planach bardziej mu współczesnych. Cytował na przykład Leibniza (który przedstawił swój memoriał Ludwikowi XIV), Louisa de Laugiera (kupca marsylskiego z 1777 roku) i Mure'a (konsula Francji w Kairze w 1782 roku). Wicekonsul Francji w Aleksandrii słuchał tym uważniej, że sam znał liczne dzieła i dokumenty na ten temat, a zwłaszcza raport zredagowany w 1789 roku na zlecenie Bonapartego. Jego autorem był uczestniczący w ekspedycji egipskiej inżynier, dziwnym zbiegiem okoliczności noszący to samo nazwisko, które widniało na marynarskim kaftanie Prospera Enfantina: *Le Pere*. Wicekonsul, młody dwudziestoośmioletni człowiek o wyglądzie sportowca, energicznym spojrzeniu i sumiastym wąsie nazywał się Fer-dinand de Lesseps.

Kiedy byłem dzieckiem, nazwisko Lesseps figurowało wśród tych, których podręczniki szkolne proponowały jako obiekt podziwu dzieci, a wśród których prym wiódł Pasteur. W ten sposób naprawiono niesprawiedliwość - mówię tu o skazaniu na pięć lat więzienia i 3000 franków grzywny, anulowane zresztą przez sąd kasacyjny - która dotknęła Ferdi-nanda de Lessepsa i jego syna Charlesa podczas „skandalu panamskiego”. Ani on, ani jego syn nic nie zarobili na tym katastrofalnym przedsięwzięciu. Dzięki Bogu budowniczy Kanału Sueskiego, który w chwili ska-

zania miał osiemdziesiąt pięć lat, dostał ataku i nigdy się nie dowiedział o tej hańbie.

Pamiętam, jaki byłem zszokowany, gdy przeglądałem książkę z tytułowaną *Canal de Suez, faits et documents (Kanał Sueski, fakty i dokumenty)*, wydaną w Kairze w 1956 roku, po nacjonalizacji kanału dokonanej przez Namera. Lessepsa nazywano w tym dziele „francuskim szachrajem” i „notorycznym awanturnikiem”. W rzeczywistości całe życie inżyniera dowodzi jego bezinteresowności, idealizmu i wyjątkowych cech człowieka czynu - mało powszechne połączenie, które niemal automatycznie sprawia, że zainteresowany ma wielu wrogów.

Ferdinand de Lesseps zaczął karierę konsula, naśladowując swego ojca, hrabiego Mathieu de Lessepsa, który zabłysnął w służbie u Napoleona i zaprzyjaźnił się z Muhammadem Alim, wicekrólem Egiptu. Kiedy Ferdinand uczył się służby konsularnej w Lizbonie, został przedstawiony hrabinie de Montijo, matce ślicznej córki o imieniu Eugenia. Gdy w 1832 roku zmarł jego ojciec, żałobę po nim dzielił z nim inny człowiek, który mu powiedział:

- Pragnę, żebyś został przyjacielem mego syna, tak jak twój ojciec był moim.

Tym człowiekiem był Muhammad Ali, wicekról Egiptu. Jego syn, Muhammad Said, miał skłonność do tycia i wicekról zmuszał go do walki z tą przypadłością za pomocą ćwiczeń gimnastycznych i żelaznej diety. Ferdinand, którego często odwiedzał, uczył go szermierki i po kryjomu karmił ulubionymi makaronikami.

Lesseps całkiem przypadkowo zainteresował się przekopaniem kanału w Przesmyku Sueskim tuż po przybyciu do Egiptu. Jego statek poddano kwarantannie z powodu cholery, pochłonął więc liczne książki, które przesłał mu konsul generalny Francji w Aleksandrii. Niemal w tej samej chwili powiedział sobie: „Zrealizuję ten projekt”. Spotkanie z En-fantinem rok później wzmocniło jego postanowienie. Tymczasem saint-simonista wrócił do Francji.

Lesseps napisał w końcu memoriał, rodzaj projektu. Ale komu go przedstawić? Wicekrólowi Muhammadowi Alemu? Ten autorytarny brodaczonek nieśmiało młodego wicekonsula, mimo nowoczesnych poglądów reformatorskich - „europejskich”, jak mówiono. Ulepszając sieć nawadniającą Dolnego Egiptu i budując kanał z Aleksandrii do Nilu,

wysłał 60 000 fellahów na pustynię prawie bez żadnego wyżywienia i schronienia. Rezultat: 15 000 zmarłych. Lesseps inaczej wyobrażał sobie nowe przedsięwzięcie.

Mianowany w Kairze konsulem, przez kilka lat nie mógł zajmować się tym projektem. Najpierw przeszkodziła mu pamiętna epidemia cholery, w czasie której wyróżnił się, pomagając osobiście wielu porzucenym przez lekarzy chorym. Na szczęście nikt poza medykami nie miał mu tego za złe. Egipcjanie docenili go, a nadto został odznaczony Legią Honorową. W czasie jednego z urlopów zakochał się w córce starego przyjaciela rodziny i w krótkim czasie ożenił się z nią. Wysyłano go na placówki w różnych krajach, w Aleksandrii, Rotterdamie, Madrycie, Barcelonie oraz Rzymie, gdzie rząd księcia Ludwika Napoleona powierzył mu trudną rolę sędziego polubownego w sporze między papieżem a republiką rzymską. Misja się nie udaje i - jako kozioł ofiarny - zostaje przeniesiony oraz zganiony. W ministerstwie spraw zagranicznych składa dymisję, po czym osiada w posiadłości swojej teściowej w departamencie Berry. Nieszczęście go nie opuszcza: jeden z jego trzech synów umiera w Barcelonie, drugi, Charles, łapie w liceum szkarlatynę i zaraża chorobą całą rodzinę. Ukochana żona Agata umiera, pozostawiając nieutulonego w żalu czterdziestoosmioletniego wdowca. Żeby oderwać się nieco od swojego nieszczęścia, Ferdinand wraca do zainteresowań z młodości, czyli do pomysłu budowy kanału. Kolejne jednak nieszczęście sprawia, że sytuacja w Egipcie jest tak niesprzyjająca, jak to tylko możliwe.

Wicekról Muhammad Ali umiera w 1849 roku w wieku osiemdziesięciu lat, zostawiając osiemdziesięcioro czworo dzieci. U Egipcjan, zarówno bogatych, jak i biednych, ogromny wskaźnik urodzeń i zgonów równoważą się - spośród wielkiej liczby dzieci Muhammada Alego tylko czworo przeżyło, w tym jeden syn, Muhammad Said. Ale jeden z wnuków, Abbas, jest starszy niż ten syn - ma trzydzieści sześć lat - a według nowych, surowych praw tytuł dziedziczny się w kolejności pierworodności mężczyźni. Tak więc wicekrólem zostaje Abbas. Jest strasznym ksenofobem i reakcjonistą. Jego pierwszym aktem rządowym staje się zamknięcie szkół i szpitali.

Ferdinand de Lesseps nie bez konsternacji przyglądał się z oddali postępowaniu nowego monarchy, ale dewiza prawdziwego człowieka czynu jest taka sama jak dewiza don Juana: „Warto spróbować”. Od razu

poniósł porażkę. „Dobrze, poczekam”. Na szczęście los wynagradza nie tylko energię, ale i cierpliwość. Zaledwie rok później do domu Lessepsa w Berry dociera wspaniała wiadomość, w którą trudno wprost uwierzyć: Abbasa zabił jego własny strażnik i korona wicekróla przechodzi na Mu-hammada Saida, czyli Saida Paszę, liczącego trzydzieści dwa lata przyjaciela Ferdinanda z młodości.

Wszyscy przedstawiciele korpusu dyplomatycznego stanęli w uniformach o dziewiątej rano w wielkim audytorium pałacu w Kairze. Każdy kilka razy przeczytał zaproszenie, niepewny jego znaczenia: „Wi*cekról pragnie osobiście przekazać wielką nowinę”. Czemu to wezwanie o tak wczesnej porze? Co to za wielka nowina? Czy to nie żart? Said je przecież uwielbia. Za najśmieszniejszą swoją psotę uznał przemarsz po grubej warstwie prochu armatniego wraz z dwudziestką swoich ministrów i wysokich funkcjonariuszy niosących zapalone świece w rękę. Zawsze, gdy mu przypominano to zdarzenie, wybuch śmiechu wstrząsał jego stutrzydziestokilogramowym ciałem.

Zapowiedziany przez heroldów w nieprawdopodobnie ozdobnych mundurach, sam lśniący niczym gwiazda, Said Pasza wcale się nie śmiał, wchodząc do audytorium. Brodaty jak jego ojciec, majestatyczny w swoim ogromie, z lewą ręką na rękojeści przepięknej zakrzywionej szabli, skierował się ku tronowi, usiadł na nim i po zwyczajowych pozdrowieniach w kilku słowach po francusku - w języku dyplomacji oraz wykształconych Egipcjan w tamtych czasach - przekazał wiadomość. „Postanowiłem przekopać kanał z morską wodą w Przesmyku Sueskim, zlecam więc mojemu oddanemu przyjacielowi, dobrze urodzonemu i zajmującego wysoką pozycję społeczną hrabiemu Ferdinandowi de Lessepsowi założenie przedsiębiorstwa, które będzie finansowane ze środków dostarczonych przez wszystkie mocarstwa”.

Ci spośród obecnych, którzy po tych słowach rzucili okiem na konsula generalnego Wielkiej Brytanii, zobaczyli, że zbladł. Jego twarz pobielała jeszcze bardziej, a mina zrzęda, gdy wicekról serdecznie poprosił Lessepsa o udzielenie wszystkim obecnym kilku dodatkowych wyjaśnień.

Jeśli mieliście kiedyś w rękę jeden z przedwojennych atlasów, na których są wyznaczone drogi morskie, zauważyliście z pewnością liczne

linie kropkowane biegnące od Atlantyku przez Cieśninę Gibraltarską i Morze Śródziemne, znikające w Port Saidzie i pojawiające się ponownie w Suezie. po drugiej stronie kanału: Londyn-Kalkuta, Liverpool-Rangun, Londyn-Szanghaj, Liverpool-Brisbane-Melbourne, Londyn-Jokohama itp. Naznaczono na nich także trasy z Marsylii do Sydney i Numei lub z Marsylii na Madagaskar oraz inne linie francuskie, jednak brytyjskich jest zdecydowanie najwięcej. Było to całkiem normalne, skoro pod koniec XIX i na początku XX wieku na trzy statki pływające po słonych wodach jeden wciągał na maszt flagę brytyjską.

Żaden inny kraj nie skorzystał tak bardzo na powstaniu Kanału Sueskiego jak Wielka Brytania. Jedna czwarta tonażu, który przepłynął przez tę drogę wodną, to statki brytyjskie. „Suez, klucz do drzwi prowadzących do Indii”. Rząd brytyjski nie spoczął, dopóki klucz ten nie znalazł się w rękach brytyjskich, a zarówno premier Disraeli, jak i królowa Wiktoria potraktowali zdobycie tego strategicznego punktu za swoje wielkie zwycięstwo. A przecież Ferdinand de Lesseps przez cały czas realizacji swojego przedsięwzięcia nie spotkał równie zdeterminowanego i upartego przeciwnika jak rząd brytyjski. Przez całe lata Anglicy rozpowszechniali plotkę, że Lesseps jest „francuskim agentem”, którego jedynym celem jest zniszczenie brytyjskich wpływów w Egipcie i na całym Bliskim Wschodzie. Ponadto przedstawiano go jako awanturnika i oszusta, pragnącego wzbogacić się kosztem szacownych angielskich kapitalistów. Jego przedsięwzięcie jest utopijne, niewykonalne, z tysiąca powodów skazane na niepowodzenie - a mimo to trzeba mu się przeciwstawiać wszystkimi dostępnymi sposobami. Tak rozumowali mężowie stanu najpotężniejszego narodu świata w tamtych czasach.

Za pierwszy pretekst wrogich działań posłużyły interesy egipskiej kolei. Brytyjski obywatel Stephenson stworzył połączenie kolejowe między Aleksandrią a Kairem. Jego rodak Waghorn zorganizował połączenie między Kairem a Suezem, lecz jeszcze nie kolejowe. Podróżnicy wsiadali do breków ciągniętych przez konie, które pokonywały pustynię z prędkością sześciu kilometrów na godzinę. Zarówno ludzie, jak i zwierzęta, wszyscy cierpieli z pragnienia, nieustająco groziły im również ataki Beduinów. Waghorn twierdził, że wystarczyłoby przedłużyć do Suezu linię kolejową Aleksandria-Kair, aby usunąć te niedogodności i skrócić

czas trwania podróży - w sprzyjających okolicznościach trzydzieści godzin. Poprosił także parlament w Londynie o zgodę na rozpoczęcie prac. Projekt Lessepsa stanowił dla niego przeszkodę.

Tytuł wicekróla oznaczał, że Egipt nie jest państwem naprawdę suwerennym. Wszystkie ważne decyzje monarchy musiały być zatwierdzone przez rząd turecki, zwany wówczas Wielką Portą. Lesseps wiedział, że żadna praca ani żadna prośba o wsparcie finansowe nie może zostać zrealizowana bez zezwolenia sułtana. Wiedział także, że ten nie zrobi nic bez zgody rządu brytyjskiego. Należało więc nawiązać kontakt z sułtanem i z angielskimi mężami stanu.

Relacja z kroków przedsięwziętych przez Ferdinanda Lessepsa w Londynie i Stambule, wtedy jeszcze zwanym Konstantynopolem, zajęłaby cały tom, który zresztą został napisany z humorem i na wesoło przez angielskiego pisarza nonkonformistę R.E.B. Duffa. Widzimy, jak Lessepsa przyjmuje sułtan i wielki wezyr - rodzaj premiera. Turcy okazują wielkie względy wobec tego przyjaciela wicekróla Egiptu - mieszka w pałacu otoczony wschodnim luksusem, a każdego dnia wysoki funkcjonariusz czuwa nad jego wygodą: czy klimat i pożywienie odpowiadają panu hrabiemu? Czy dwunastu służących to wystarczająca liczba? Czy pan hrabia zauważył, że jedno z okien jego apartamentu wychodzi na niezrównaną zatokę Złoty Róg? Jeśli chodzi o projekt kanału, biura Wielkiej Porty studiują go z zadziwiającą szybkością i wielkim zainteresowaniem. Inaczej mówiąc, nikt nawet nie rzucił na niego okiem, wystarczyło jedno zdanie wielkiego wezyra wygłoszone do podwładnych:

- Załóżmy, że ten projekt jest interesujący i zostanie zrealizowany, a wtedy wicekról nabrałby wielkiego znaczenia. Nie wiadomo, czy nie zechciałby wtedy niezależności Egiptu.

Lesseps spotyka także w Konstantynopolu lorda Stratforda, ambasadora Wielkiej Brytanii, przyjaciela wielkiego wezyra lub wręcz jego mentora. Anglia w tamtych czasach miała wszelkie środki do zapewnienia wsparcia i wszelkie wpływy.

Stratford jest zdecydowanym przeciwnikiem kanału z powodu brytyjskich planów budowy linii kolejowej oraz z przyczyn politycznych:

- Wpędzony w dumę przez tę wielką realizację wicekról Egiptu, chcąc odzyskać niepodległość, mógłby wypowiedzieć wojnę Turcji.

A jeśli ją pokona? Rosja ruszyłaby wtedy na ratunek sultanowi, zajęła Konstantynopol, opanowała cieśniny i pojawiła się na Morzu Śródziemnym. Równowaga sił zostałaby zachwiana.

Stratford, „kawał lodu”, nie przedstawił oczywiście swoich poglądów „agentowi rządu francuskiego”. Rzucił mu tylko kilka słów:

- Pańskie argumenty są doskonałe, ale projektu nie da się zrealizować za sto lat.

Lesseps wracał do Kairu, spotykał się ze swoim przyjacielem, Saidem, który nic nie mógł, ponownie wsiadał na statek i płynął do Londynu.

Nieprzyjaciele Lessepsa uważali go za intryganta, ponieważ udawało mu się zawsze spotkać wysoko postawione osobistości. Zapominali, że nie był byle kim, a dzięki swojej karierze konsula miał znajomości. W Londynie niemal natychmiast spotkał się z lordem Clarendonem, ministrem spraw zagranicznych, a potem z lordem Palmerstonem, premierem o niewielkich zasługach. Siedemdziesięcioletni Palmerston, równie lodowaty jak jego ambasador w Konstantynopolu, miał wyraźnie te same powody, żeby nie chcieć budowy kanału. Przyjął Lessepsa w miarę uprzejmie i powiedział mu, że jego projekt nie może zostać zrealizowany, ponieważ przekracza możliwości finansowe Egiptu. W każdym razie Palmerston wyraził tę samą grzeczną odmowę. W czasie jednego z przyjęć Lesseps usłyszał ze zdumieniem, jak hrabia de Persigny, ambasador Francji, z przekonaniem broni brytyjskiego punktu widzenia. Ten człowiek, który do dyplomacji dostał się kuchennymi drzwiami, miał tylko jedno pragnienie - sprawić, by dzięki jego wyszukany manierom przy stole zapomniano, że był kiedyś sierżantem.

W takim kraju jak Anglia politycy to nie wszystko. Rzeczywistą władzę mają bankierzy, wielcy przemysłowcy, bardzo bogaci kupcy, a także dziennikarze. Lesseps zobaczył się z nimi, opowiedział o swoim projekcie i obudził ich zainteresowanie.

- Będziemy potrzebować - powiedziało mu kilku finansistów - ra portu ekspertów w kwestii możliwości technicznych.

Lesseps wrócił do Kairu, rozmawiał o tym pomysłem z wicekrólem, który mu powiedział: „Zapłacę za wszystko”.

Przyjechali specjaliści z dziedziny inżynierii. Lesseps chciał, żeby byli różnych narodowości: czterech Anglików, czterech Francuzów oraz po jednym Austriaku, Holendrze, Rosjaninie, Prusakowi, Hiszpanie

i Włochu. Najpierw zabrał ich na wycieczkę statkiem po Nilu w towarzystwie swojego syna Charlesa i zaprzyjaźnionego małżeństwa, państwa Lafosse. Said nie skąpił grosza. Do każdego posiłku podawano pięć różnych rodzajów wina, a przy najmniejszej okazji - szampan. Jeszcze zanim ruszyli w stronę Suezu, eksperci byli już entuzjastycznie nastawieni, a wędrówka z karawaną przez pustynię nie zmniejszyła ich euforii. Pani Lafosse notowała w swoim dzienniku z podróży smakowite szczegóły socjologiczne: „Pewien Arab powiedział nam, że ma 280 dzieci. Można sobie wyobrazić, że tacy mężczyźni wiodą bardzo czynne życie”. Po dwóch dniach „inspekcji” eksperci podpisali raport, który zaczynał się od słów: „Praca nie jest trudna, a sukces pewny”.

Im bardziej twoje zamiary wykraczają poza ramy epoki, w której żyjesz, tym większy wpływ będzie miał twój projekt na funkcjonowanie świata i tym więcej napotkasz trudności. Krzysztof Kolumb przedstawił swój pomysł królowi Portugalii - który, jak wiemy, odmówił - w 1484 roku, a w końcu wypłynął 2 sierpnia 1492 roku, czyli osiem lat później. Podobnie Magellan, odprawiony w 1516 roku przez innego króla Portugalii, opuścił San Lucar dopiero trzy lata później. Zabiegi, upór i cierpliwość Ferdinanda de Lessepsa bardzo przypominały cechy charakteru wielkich piętnastowiecznych odkrywców.

Znowu jedzie do Anglii, gdzie pokazuje wszystkim entuzjastyczny raport ekspertów. Bankierzy i wielcy przemysłowcy zostali przekonani, ale, jak mówiliśmy, niczego nie można zacząć bez zgody Wielkiej Porty, czyli w istocie rządu w Londynie. Palmerston jest nadal równie uparty i wrogo nastawiony. Nawet bunt sipajów w 1857 roku, który skłania wszystkich niezorientowanych Anglików do stwierdzenia „O ile nasze trupy byłyby szybciej z Indii, gdyby kanał istniał!” nawet taka oczywistość nie przekonuje brytyjskiego premiera. Lesseps wraca do Turcji i na próżno próbuje wstrząsnąć Wielką Portą, wraca do Paryża i spotyka się z Jamesem de Rotschildem, „królem bankierów i bankierem królów”.

- Kiedy będę miał kapitał, wszystkie sprzeciwy ustaną. Czy zechce pan mi pomóc, wypuszczając na rynek 200 milionów akcji kanału?

- Dobrze. Będzie miał pan usługi moich banków w Paryżu, na prowincji i za granicą.

- A ile pan chce w zamian?

- Pięć procent.
- Nie ma mowy. Zwrócę się bezpośrednio do opinii publicznej.

Otworzył niewielkie biuro przy placu Vendôme i sprzedaż się rozpoczęła. 400 000 papierów po 500 franków, 5 procent odsetek na rok. Lesseps przekonał już swojego przyjaciela Saida do zakupu 64 000 akcji. Będzie 21 035 francuskich subskrybentów ze średnią dziewięciu akcji na głowę. Niestety Brytyjczycy, nawet ci, którzy zdawali się przekonani do pomysłu, nie kupują akcji z powodu nagłego napięcia między dwoma krajami - anarchista o nazwisku Orsini, skorzystawszy z prawa azylu w Anglii, rzucił bombę na powóz cesarskiej pary.

Chociaż nie wszystkie akcje się sprzedawały, Lesseps podpisuje w lutym 1859 roku umowę z przedsiębiorcą budowlanym, by wreszcie zacząć budowę.

A Wielka Porta? Zastosował wybieg usprawiedliwiony przez późniejszy bieg wydarzeń: „Proszę nie sądzić, że będę budował właściwy kanał. Chodzi tylko o kanał pomocniczy, przeznaczony do przywozu materiałów i robotników na teren budowy. Budowa prawdziwego kanału zostanie rozpoczęta dopiero po ukazaniu się *fermanu* sułtana”. W rzeczywistości trasa tak zwanego kanału pomocniczego pokrywa się dokładnie z początkiem trasy kanału docelowego, wystarczy kontynuować prace. *Fertnan* to słowo tureckie oznaczające sułtański dekret. 25 kwietnia sam Lesseps uroczyście uderza po raz pierwszy kilofem w piasek pustyni tuż obok Port Saidu.

Dwa tygodnie później wszystko staje. Wielki wezyr sułtana powiadomił, że wyjaśnienie Lessepsa w kwestii „kanału pomocniczego” nie jest zadowalające i przerażony wicekról Said wydał rozkaz zatrzymania prac.

Kolejną zasadą ambitnego człowieka czynu jest pielęgnowanie znajomości interesujących lub takich, które mogą okazać się interesujące. Ferdinand de Lesseps nie zerwał całkowicie kontaktu z hrabiną Montijo, której został przedstawiony w Lizbonie. Potrafił więc wysłać wyrazy najwyższego szacunku jej córce, która została cesarzową Francji. Cesarzowa, kiedy ją o to poprosił, załatwiła mu audiencję u Napoleona III. Cesarz sam zaczął rozmowę na temat kanału:

- Panie de Lesseps, dlaczego tylu ludzi sprzeciwia się pańskiemu przedsięwzięciu?

- Sir, każdy przypuszcza, że Wasza Wysokość nie zamierza nas wesprzeć.

Umiejętność celnej riposty często się oplaca. Dotknięty do żywego Napoleon III obiecał Lessepsowi wsparcie. Słowa dotrzymał, najpierw zastępując nieprzychylnego projektowi kanału konsula Francji w Kairze, potem dając ambasadorowi w Konstantynopolu rozkaz wspierania Les-sepsa. Nie wszystkie przeszkody zostały usunięte, ale horyzont nieco pojaśniał. Rząd osmański pozwolił na prace „przygotowawcze”.

W przesmyku, gdzie Lesseps chciał kopać, kręciło się tylko kilku wędrownych Beduinów. Skąd wziąć robotników w Egipcie? Znad brzegów Nilu. Ale fellahowie, doświadczeni rolnicy tej żyznej wstęgi wcale nie mieli zamiaru trudzić się na pustyni. Jak ich przekonać, żeby to zrobili? Za pomocą pańszczyzny.

W czasach faraonów pańszczyzny nie było, występowało tylko niewolnictwo. Pańszczyzna stanowiła w Egipcie rozwiązanie nowoczesne, zgodnie z którym praca była obowiązkowa i płatna - co prawda według śmiesznie niskich stawek, ale w którym kraju Europy Zachodniej w czasach industrializacji pensje były inne?

Kiedy na samym początku prac przygotowawczych Lesseps poprosił Saïda o wprowadzenie pańszczyzny, żeby móc budować kanał, zastraszony przez Turcję wicekról odmówił. Potem zgodził się, gdy dzięki interwencji Napoleona III Wielka Porta zaczęła ustępować. Najpierw 2500 robotników, następnie 12 000, a potem 15 000 przyjechało na plac budowy.

Wbrew twierdzeniom nawet najbardziej uznanych słowników i encyklopedii robotnicy ci byli opłacani. Tyle tylko, że jak już mówiłem, byli opłacani źle: dwie i pół piastry, czyli kilkadziesiąt dzisiejszych groszy dziennie. Tymczasem w czasie budowy egipskich kolei żelaznych Anglicy płacili tylko dwie piastry. Nie chodzi o idealizowanie warunków pracy fellahów przy budowie kanału. Kopanie ziemi i kamieni na pustyni to straszna praca. Nie należy jednak także nadmiernie wierzyć opisom rozpowszechnianym przez nieprzyjaciół Lessepsa.

Stwierdzeniom opublikowanym w prasie tamtych czasów oraz zawartym w książce wydanej w 1956 roku przez rząd egipski (robotnicy maltretowani czy wręcz zabijani wystrzałami ze strzelb majstrów) zadają kłam liczne bezpośrednie świadectwa, a także fotografie. Podczas gdy ry-

sunki pokazują inżynierów i majstrów siedzących w wygodnych pozach oraz pochylone nad ziemią szeregi fellahów, to na zdjęciach widać aktywność normalną na każdym placu budowy - jedni trzymają w ręku łopaty i kilofy, inni pchają wagoniki na szynach. Są tam także maszyny. Na początku ich nie było, ale potem się pojawiły. Jeśli chodzi o ręczne kopanie ziemi, Lesseps ustalił dzienną normę na metr sześcienny na głowę. To niezbyt wielka ilość, nawet jeśli weźmiemy słabo rozwiniętą muskulaturę fellahów. Przy budowie kanału pracowali poza tym nie tylko robotnicy pańszczyźniani, ale także ochotnicy.

Spanie pod namiotem było czymś całkiem normalnym dla mieszkańców Wschodu. Obozowiska wieczorem tętniły muzyką, a ludzie tańczyli. Lesseps z obawy przed cholerą narzucił zasady higieny bardzo rygorystyczne jak na tamte czasy i na Wschód. Kiedy dowiedział się, że mówcy w Izbie Gmin opisują plac budowy jako piekło, wysłał do szefa ministerstwa spraw zagranicznych list, w którym przypomina warunki pracy kobiet i dzieci w kopalniach i fabrykach Wielkiej Brytanii oraz wskaźnik umieralności chłopów w brytyjskich Indiach. Dla porównania podał dane dotyczące jego pracowników: wśród Europejczyków o połowę mniej wypadków ze skutkiem śmiertelnym niż we Francji, wśród Egipcjan - jeden zgon na 5000, dużo poniżej średniej w Egipcie.

Niniejsza książka nie ma za zadanie opisać szczegółowo budowę kanału. Rutynowa praca jest monotonna i zmienia się tylko w zależności od pór roku. Żar leje się z nieba, potem jest mniej gorąco. Trafiają się nawet zimne noce. Karawany wędrują dzień i noc przez pustynię, zapewniając aprowizację. Najcenniejszy artykuł żywnościowy to woda. Potrzeba jej dużo - przewozi się ją w beczułkach. Dzieje się tak do momentu, gdy Lesseps postanawia przedłużyć aż do Ismailii nad jeziorem At-Timsah kanał z Kairu, którym na plac budowy płynie słodka woda z Nilu. W tym samym czasie „kanał pomocniczy” zawierający wodę morską zostaje poszerzony, wzmocniony i - gdy Turcja nadal każe czekać na pozwolenie - staje się kanałem morskim.

Najczęściej używanymi maszynami są parowe pogłębiarki, wydobywające błoto z jezior. Nad pustynią unosi się zapach dymu węglowego i para. W tym samym czasie Lessepsowi udaje się inne wielkie przedsięwzięcie - wicekról Said sprzedaje jego przedsiębiorstwu 10 000 hektarów ziemi wzdłuż kanału ze słodką wodą.

- Korzystam z prac, żeby nawodnić tę ziemię. Beduini staną się narodem osiadłym, rolnikami i hodowcami.

Ma rację - natychmiast pojawiają się nowi wolontariusze. Pracują przy irygacji lub na budowie kanału, byle tylko dostać kawałek uprawnej ziemi. Użyźnione 10 000 hektarów zostaje następnie odsprzedane Egiptowi, przynosząc 10 milionów franków w złocie - świetny interes. Lesseps pisze: „Sytuacja nie może być lepsza”.

18 stycznia 1863 roku umiera w wieku czterdziestu lat Said. Sytuacja nie może być gorsza. Nie dla kanału, ale dla Lessepsa.

Isma'il, siostrzeniec i następca Saida, Turcy, Brytyjczycy, a nawet , Francuzi, zwłaszcza książę de Morny, nieślubny przybrany brat Napoleona III - wszyscy oni zdają sobie nagle sprawę, że kanał jest na bardzo dobrej drodze. Chodzi teraz o przejęcie Towarzystwa Kanału Sueskiego i wyślizganie z interesu Lessepsa.

Pretekst do odsunięcia Lessepsa jest zawsze ten sam - pańszczyzna otrzymana od Saida. Potrzebna jest coraz mniej - wystarczą maszyny. A więc huzia na Józia! Rozpętuje się wściekła kampania prasowa. Pojawia się też inny nieprzyjaciel, zawsze obecny w Egipcie - cholera.

Zarazek w kształcie przecinka (Koch wyizoluje go i nazwie dopiero w 1883 roku) sieje takie spustoszenie, że wszyscy Egipcjanie, którzy mają choć trochę pieniędzy, pragną tylko jednego - uciec z Egiptu. Nowy wicekról, ministrowie i wysocy funkcjonariusze, wszyscy bogacze i, niestety, spora liczba lekarzy. Z tego powodu głównym problemem Lessepsa staje się przekonanie robotników (kadra nie zawahała się ani przez chwilę), by nie szli za przykładem możnych:

- Dokąd pójdziecie? Cholera panuje w całym Egipcie. Tutaj bę dziecie mieli opiekę lekarską.

To prawda. Lesseps wraz z francuskim lekarzem otwierają w Tali al-Kabir ośrodek medyczny i przyuczają w pośpiechu pielęgniarzy. Hrabia osobiście leczy chorych.

Żadna epidemia nie trwa wiecznie. W grudniu, gdy skończyła się pora upałów, cholera też się kończy. Lesseps oddycha z ulgą. Wtedy dowiaduje się, że ukochany wnuk, który pozostał z rodzicami w Ismailii, zaczął wymiotować. Niestrudzony dziadek konno pędzi nocą przez pustynię. Kiedy dojeżdża do celu, dziecko już nie żyje. A on traci przytomność.

Ten, kto przeżyje swoje nieszczęścia, musi zawsze mieć nadzieję. Na początku 1866 roku międzynarodowy spisek uknuty przeciwko Lessepsowi nie udaje się dzięki Napoleonowi III, który aktualizuje i potwierdza uprawnienia nadane dziewięć lat wcześniej przez Saida. W końcu, 2 maja 1866 roku, sułtan ogłasza oficjalny dekret zezwalający na budowę kanału - dopiero wtedy, gdy prace są ukończone w dwóch trzecich.

Całą parą - to wyrażenie doskonale pasuje do końca robót. Maszyny, ogromne jak na tamte czasy, przerzucają tony piachu, ziemi i skał, dymiąc za dnia, błyskając na czerwono w nocy, ponieważ prace prowadzi się także nocą przy świetle latarni. Imponujący widok, jak w przypadku wszystkich epopiej przemysłowych. I oto przybywają dostojni goście: Tanik, najstarszy syn wicekróla, a także Edward, starszy syn królowej Wiktorii, księżę Walii, który jednym zdaniem definitywnie potępia zmarłego trzy miesiące wcześniej premiera:

- Lord Palmerston wykazał się godnym pożałowania brakiem umiejętności przewidywania.

Później pojawia się sam wicekról Isma'il, teraz bardzo uprzejmy dla Lessepsa. 15 sierpnia 1869 roku, gdy kanał zostaje ukończony, a wody Morza Śródziemnego czekają na połączenie z wodami Morza Czerwonego, oddzielone od siebie dwoma tamami, Ismail, którego rozpira dumą, uczestniczy w tym zdarzeniu. Lesseps zwraca się do zbitego za wicekrólem tłumu pamiętnymi słowami:

- Trzydzieści pięć wieków temu Mojżesz rozkazał wodom Morza Czerwonego cofnąć się i fale go usłuchały. Dziś władca Egiptu każe im wrócić i znowu słuchają.

Ismail wykonuje gest i tamy zostają otwarte - połączenie staje się faktem. Ponieważ trzeba jeszcze wykonać kilka prac wykończeniowych, Isma'il korzysta z okazji, by przeczesać całą Europę i wysłać wiele tysięcy zaproszeń na ceremonię inauguracji. Będą tysiące gości i wicekról chce ich oszołomić orientalnym przepychem, który sprawi, że jego imię będzie błyszczeć przez wieki.

- Honorowym gościem może być wyłącznie cesarzowa Eugenia.

Isma'il zgodził się. Pragnął teraz przyjaźni Francji, żeby uwolnić się od tureckiej kurateli. Dostał już tytuł kedywa, według niego bardziej zaszczytny niż wicekróla. Eugenia przybyła do Aleksandrii 19 października

na pokładzie cesarskiego jachtu „L'Aigle”. Zażyczyła sobie spędzić przed inauguracją miesiąc wakacji w Egipcie.

Nil, piramidy, wszystkie monumenty, które Kleopatra pokazywała Cezarowi i Markowi Antoniuszowi. Cesarzowa była zdenerwowana, wymagająca, być może podświadomie pragnęła przeżyć maksimum przyjemności, zanim dotknie ją nieszczęście, jakie miało się zdarzyć w niedalekiej przyszłości. Lesseps, którego z cesarską poufałością nazywała Fernando, zadawała i wyprzedzała bezbłędnie wszystkie jej kaprysy. Wokół Eugenii kręcił się rój eleganckich oficerów oraz jeden młody egiptolog, który miał za zadanie odcyfrować hieroglify, a którego nikt nie słuchał.

Tymczasem do Kairu i Aleksandrii przybywali goście kedywa - wojskowi wysokiej rangi, dyplomaci, sławy wszelkiego rodzaju, a wśród nich także literaci i dramaturdzy, jak Theophile Gautier, Emil Zola czy Henryk Ibsen - wszyscy kierowani w zależności od ich znaczenia ku wielkim lub mniej wielkim hotelom, choć nawet te najlepsze nie były wiele warte. Uczestniczyli w wycieczkach po Nilu, podróżach organizowanych lub raczej improwizowanych w największym bałaganie. W czasie owych wypraw goście gubili się i odnajdywali. Głosy kilku niezadowolonych nie były nawet słyszalne w orientalnym tumultie - wielki oficjalny entuzjizm porwał wszystkich.

Między 13 a 16 listopada przybyło jeszcze więcej znamienitych gości, wśród nich cesarz Austrii, Franciszek Józef, pruski następca tronu, ich wysokość z Holandii oraz ambasadorowie Wielkiej Brytanii i Rosji w Konstantynopolu. Statki, a było ich 80, w tym 50 okrętów wojennych, w naturalny sposób przycumowały w Port Saidzie, śródziemnomorskim porcie nad kanałem.

Kiedy na redzie pojawił się „L'Aigle”, który miał otworzyć defiladę, rozległy się salwy. Na nabrzeżu kedyw Isma ii kazał wznieść dla najważniejszych gości pawilony jak z *Księgi tysiąca i jednej nocy*. Odprawiono niezwykle ekumeniczne nabożeństwo katolicko-muzułmańskie, a biskup Bauer, przedstawiciel Stolicy Apostolskiej i spowiednik cesarzowej, pobłogosławił Ferdinanda de Lessepsa i jego dzieło. Następnie były bankiety, przyjęcia oraz sztuczne ognie, zarówno na pokładzie statków, jak i na lądzie. Mniej znaczący goście zwiedzali Port Said, dostawcę rozrywek erotycznych, których pokątność dodawała pikanterii.

- Proszę pana! Katastrofa! Trzeba będzie przełożyć inaugurację! Posłaniec, który wezwał Lessepsa w samym środku uroczystości, był trupio blady. W kanale natrafiono na przeszkodę, bardzo ostrą skalistą ostrogę, której nie odkryło sondowanie, co czasami się zdarza. Po-głębiarka rozbiła się na niej, ale jej nie naruszyła. Lesseps pobiegł nad kanał:

- Przynieście armatni proch. Jeśli ta skała nie da się wysadzić w powietrze, to ja się wysadzę!

Skała została usunięta. Był również pożar w Ismailii, który opanowano, a także statek pilotujący, który osiadł na mieliźnie, ale został z niej ściągnięty w samą porę. Kiedy wszystkim tym nieszczęściom za-pobieżono, Lesseps pojawił się na pokładzie „L'Aigle”, by pokazać cesarzowej swój kanał.

Orszak statków zarzucił kotwice na wprost Ismailii i dalej fetowano, bankietowano oraz oglądano sztuczne ognie. Na pustyni odbyły się wyścigi konne. Eugenia wybrała się na wycieczkę na koniu, potem na grzbiecie wielbłąda, nie okazując cienia litości swoim damom, u których ten środek lokomocji wywoływał mdłości. Dla rozrywki znamienitych gości były tam także obozowiska koczowników. Beduini w nowych bur-nusach, rozdanych im w przeddzień, siedzieli w kucki na dywanach z ma-gazynów królewskich, zdobni w broń damasceńską, którą im na tę okazję wypożyczono. Strasznie przewracali oczami, strzelali, kręcili młynka szablami, a potem proponowali gościom kawę, sorbet i nargile.

Organizacja nie zawsze nadążała za wschodnią gościnnością. Czasami między dwoma festynami brakowało wszystkiego. Podczas ogromnego przyjęcia, przed którym dość surowo poszczono, goście złupili wszystko, co tylko pojawiło się do jedzenia, jeszcze zanim służba zdążyła zorganizować bufet. Ponownie ogólny entuzjazm zatuszował te drobne zda-rzenia.

Podróż zakończyła się 20 listopada w Suezie, gdzie wiele statków czekało już, by popłynąć w odwrotnym kierunku. Dowódca Royal Navy w Suezie wysłał do Londynu telegram: „Cesarzowa wraz z pozostałymi statkami przybyła. Stop. Kanał wielkim sukcesem. Stop. Podpisano Milne”. Kilka godzin później Lesseps dostał entuzjastyczny telegram gratulacyjny, podpisany przez Clarendona, ministra spraw zagranicznych.

Cesarzowa Eugenia odplynęła do Francji 24 listopada. Następnego dnia sześćdziesięcioczeroletni Lesseps żenił się po raz drugi, z dwudziestoczerolatką. Z małżeństwa tego miało narodzić się dwanaścioro dzieci - ostatnie, gdy Lesseps obchodził osiemdziesiąte urodziny.

Powstał kanał, który miał stać się najbardziej znaną drogą wodną w historii. Manewry, dzięki którym Wielka Brytania zapewniła sobie kontrolę finansową nad nim, nie miały w sobie nic z wiedzy hydrologicznej i można je streścić w kilku słowach. Pod koniec 1875 roku zadłużony po uszy kedyw próbował pożyczyć pieniądze od francuskich bankierów, oferując w zamian akcje kanału, ci jednak odmówili. Mój brak znajomości kwestii finansowych nie pozwala mi stwierdzić, czy mieli rację, czy nie. Jakkolwiek było, brytyjski premier Disraeli, poinformowany o negocjacjach, zatelegrafował do konsula generalnego Wielkiej Brytanii w Egipcie, a baron de Rothschild zgodził się wyasygnować tego samego dnia cztery miliony funtów, natomiast kedyw zgodził się sprzedać akcje.

- To najlepsza inwestycja, jaką Anglia kiedykolwiek zrobiła - powiedział konsulowi, podpisując umowę.

Dobrze mówił. Między 1875 rokiem a wybuchem drugiej wojny światowej brytyjski skarb miał zainkasować 50 milionów funtów. Inwestycja nie była mniej owocna dla akcjonariuszy francuskich. Przez długie lata „Suez” był zabezpieczeniem przed nędzą.

Konwencja konstantynopolińska zatwierdziła międzynarodowy status kanału: zarówno w czasach wojny, jak i pokoju, miał pozostać otwarty dla statków handlowych i wojennych wszystkich krajów. Ten utopijny idealizm nie wytrzymał próby pierwszej wojny światowej. Widząc, że kanał jest zagrożony, Brytyjczycy najechali Palestynę, a w 1936 roku traktat z Egiptem zapewnił im kontrolę wojskową nad tą drogą wodną. Kontroli owej nie towarzyszyła jednak przewaga administracyjna - w 1956 roku w zarządzie liczącym trzydziestu dwóch dyrektorów było szesnastu Francuzów, dziewięciu Brytyjczyków, pięciu Egipcjan, jeden Holender i jeden Amerykanin.

Dzienniki, radio i telewizja pokazały nam na żywo wydarzenia wojskowe i polityczne, które doprowadziły do znanej nam sytuacji. Pokazały więc pierwszą wojnę izraelsko-arabską w latach 1948-1949 na skutek odrzucenia przez Ligę Arabską podziału Palestyny zgodnie z decyzją

ONZ, nacjonalizację kanału w lipcu 1956 roku, wojnę sueską w październiku i listopadzie 1956 roku wraz z interwencją Francji i Wielkiej Brytanii oraz groźbą wybuchu konfliktu światowego, a wreszcie wojnę sześciodniową w czerwcu 1967 roku, katastrofalną dla Egiptu, ponieważ Izraelczycy zajęli lewy brzeg kanału. Usłyszeliśmy wtedy, jak ekonomiści wygłaszają coś w rodzaju mowy pogrzebowej:

- Droga wodna, która zdawała się równie ważna dla świata jak aorta dla ludzkiego serca, jest już tylko granicą dzielącą dwa wrogie sobie narody. Wszystkie instalacje zostały zniszczone. Czternaście statków należących do dziewięciu różnych krajów rdzewieje w wielkim Jeziorze Gorzkim, a pustylny piasek każdego dnia coraz bardziej zasypuje kanał. I, jak widać, świat sobie radzi bez niego. Czas wielkich statków pasażerskich minął, a pasażerowie samolotów nie interesują się przesmykami i pustyniami. Statki towarowe, zmuszone płynąć drogą na Kapsztad, zużywają więcej paliwa, ale ich armatorzy nie płacą za przepłynięcie kanału w Suezie czy Port Saidzie. Zamknięcie tej drogi wodnej skłoniło kompanie naftowe do budowy ogromnych tankowców, których eksploatacja w ogólnym rozrachunku mniej kosztuje niż eksploatacja mniejszych statków. A każdego roku coraz więcej rurociągów łączy Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. Kanał stał się zbędny w tym samym czasie, gdy go niszczone.

Wojna Jom Kippur w październiku 1973 roku, a po niej kryzys paliwowy, zakwestionowały wiele twierdzeń. Ekonomiści wykorzystali swoje komputery, by sprawdzić, czy wobec fantastycznej wyżki cen ropy i prawdopodobnego zwiększenia wymiany z emiratami z Zatoki Perskiej ponowne otwarcie kanału - czego życzą sobie Egipcjanie - nie byłoby rozwiązaniem rentownym. Stało się tak w 1975 roku. Żeglugę podjęto kilka miesięcy po tym, jak oczyszczono drogę wodną. Upór Lessepsa z pewnością pozostawił wspomnienia...

Zabawy taneczne i proch

W 1834 roku Lazuruwe Wybrzeże jeszcze się tak nie nazywało, nie mówiono też „jadę na Wybrzeże”, ponieważ nikt tam nie jeździł. Nie było płatnych urlopów, a bogaci Brytyjczycy jeszcze nie odkryli uroków tego regionu. Istniejące na wybrzeżu miasta utrzymywały się z handlu lub też z rzemiosła, rybołówstwa i prowansalskich upraw. Ich życie było pozbawione przepychu - czasami zdarzały się chwile bardzo trudne. Urozmaicenie wprowadzała muzyka i zabawy związane z obyczajami starej Francji, uroczystości na cześć miejscowych świętych oraz wielkie obchody religijne.

Smok Tarasque, wykonany z drewna i płótna potwór stanowiący część folkloru znad Rodanu, pojawiał się w miastach i osadach wraz z uroczystościami ku czci Marii Magdaleny. W półpoście odbywały się maskarady, serenady, kawalkady i bale. Zabawy osiągały swoje apogeum w Tulonie, gdzie karnawał trwał od 1 stycznia do Środy Popielcowej.

W Tłusty Czwartek na pokładzie wszystkich wielkich statków stojących na redzie marynarze wieszali na końcu drąga śmieszna kukłę, wypełnioną trocinami, którą nazywano Caramentran, a następnie schodzili z nią na ląd. Wszystkie kukły niesiono od tawerny do tawerny, a w końcu palono wśród wybuchów bachusowego entuzjazmu. Caramentran, tak jak Jego Wysokość Karnawał, który był rodzajem morskiego wcielenia, reprezentował - o czym nie wiedzieli jego radośni oprawcy - Ojca, Przywódcę, a jednocześnie starca, którego należało zabić, by wiosną zacząć wszystko od nowa, by pojawił się nowy człowiek pozostający w harmonii z kosmicznym odrodzeniem. Ten mit jest obecny w wielu starożytnych kulturach i trwa nadal. Sam w latach trzydziestych XX wieku widziałem Caramentrana na redzie w Tulonie. Natomiast karnawał nicejski w jego dzisiejszej postaci zaczęto obchodzić w 1873 roku.

W latach 1832-1834 karnawał w Tulonie obchodzono ze szczególnym przepychem. Prawdziwą złą złotą dla tego miasta okazała się zbiórka i zaokrętowanie korpusu ekspedycyjnego Karola X, wysłanego wiosną 1830 roku w celu ukarania aroganckiego deya za to, że ten uderzył packą na muchy ambasadora Francji. Flota złożona ze 103 okrętów wo-

jennych i 665 statków handlowych, uzbrojona w 2968 dział, miała przewieźć 63 000 ludzi, 4000 koni oraz żywność, zaopatrzenie, amunicję i wyposażenie wojska. Od końca lutego do 25 maja port, stocznia okrętów wojennych, miasto i jego przedmieścia były świadkiem niewidzianej dotąd aktywności, na której wszyscy skorzystali.

Do wojskowych, zmuszonych zamieszkać w kwaterach prywatnych, ponieważ nie było dość miejsca w koszarach i obozowiskach, zbliżali się liczni cudzoziemcy, którzy przyjechali przyrzeć się spektaklowi, a ponadto tłum dostawców, kupców, pośredników, pasożytów, geszefciarzy, spryciarzy, kieszonkowców i kobiet lekkich obyczajów. Pojawiła się ogromna inflacja, ceny wzrosły dwu-, a nawet trzykrotnie, podobnie jak zarobki. Tłok zrobił się jeszcze większy z okazji parady morskiej, która odbyła się 4 maja 1840 roku. Był to widok o niezrównanej urodzie. Scena rozgrywała się na jednej z najpiękniejszych red świata, a przyglądał się jej książę d'Angouleme, generalissimus i wielki admirał Francji, spadkobierca korony. Do miasta przybyły powozami lub konno całe rodziny. W końcu 25 maja 1830 roku eskadra wypłynęła.

Ani jeden z oglądających ten wspaniały spektakl nie wyobrażał sobie, że uczestniczy w początku całkowitej zmiany układu sił na Morzu Śródziemnym. W ciągu jednego wieku uprzemysłowione narody europejskie miały unieszkodliwić, a następnie ujarzmić muzułmańskie mocarstwa leżące na brzegach tego morza. Będzie się to odbywać stopniowo, tak niepostrzeżenie, że całe pokolenia Europejczyków, którzy na tym skorzystali, nie zauważą zasięgu tych działań, a ich rezultat uznają za normalny. Ledwo jednak panowanie nad basenem Morza Śródziemnego zostanie osiągnięte, już zacznie się jego schyłek.

Swego rodzaju prolog rozegrał się już wtedy, gdy z Tulonu wypływała francuska armada. Grecja, przez długi czas podporządkowana Turcji i przez nią uciskana, po wielu bezlitośnie stłumionych powstaniach zdobyła w końcu niepodległość w wyniku interwencji flot francuskiej, brytyjskiej i rosyjskiej, które 20 października 1827 roku pod Navarino rozbiły eskadrę turecko-egipską.

Francuska armada przepłynęła morze, wylądowała w Sidi Faruch, a trzy tygodnie później, 5 lipca 1830 roku, Francuzi weszli do Algieru i uwolnili chrześcijańskich niewolników. Dej został wraz ze swoimi

żonami i diamentami deportowany do Neapolu. Od strony morza zaatakowano i zdobyto Oran, Annabę oraz Bidżaję. Kolejne francuskie dywizje morskie, wysłane do Trypolisu i Tunisu, uwolniły z okowów kolejnych niewolników chrześcijańskich. Sułtan, pozbawiony floty w bitwie pod Navarino, skonsternowany i bezsilny, przyglądał się upadkowi królestwa Maghrebu, którego tak długo był protektorem. Sytuacja zdawała się nieodwracalna. Said Pasza i Isma'il Pasza chcieli, by Egipt był państwem nowoczesnym, zachodnim, przerobionym niemal na modłę francuską, dopóki Wielka Brytania wraz z kontrolą nad Kanałem Sueskim nie objęła protektoratu nad tym krajem. Tunezja miała zaakceptować rzeczywisty protektorat Francji w 1883 roku. Włochy po wojnie z Turcją zaanektowały w 1911 roku część Libii i wzięły pod kontrolę resztę tego kraju.

Tymczasem - kto dziś o tym wie? - jeszcze w 1900 roku Europejczycy wykonywali niewolniczą pracę w domostwach i ogrodach bogatych muzułmanów w Meknesie, Marrakeszu i innych miastach. Co tydzień w pobliżu Skały Gibraltarskiej naszpikowanej brytyjskimi działami przepływały spokojnie nowoczesne statki pasażerskie, a przecież piraci z Asfi nadal uprawiali swój proceder. W nocy lub o świcie atakowali niewielkie statki, porywając mężczyzn i kobiety z zamiarem sprzedania ich w niewolę. Francuska interwencja w Maroku położyła kres temu piractwu. Francja zareagowała przede wszystkim po to, by zapewnić bezpieczeństwo oazom na południe od Oranu. Kiedy Algieria została w końcu podporządkowana, jej zdobywcy nie mogli tolerować najazdów i morderczych ataków marokańskich Berberów, którzy nieustannie przekraczali granicę. Podbój oraz pacyfikacja Algierii i Maroka były operacją długą, trudną i czasami krwawą. Opowiedziano o niej i przeanalizowano ją tysiące razy. Tutaj chcemy tylko podkreślić, że w jej wyniku Morze Śródziemne stało się akwenem europejskim. W historii była to niezwykła nowość, a jednak wydała się całkiem naturalna, zwłaszcza Francuzom, którzy w ławkach szkolnych uczyli się na pamięć nazw „departamentów w Algierii” wraz z ich stolicami i podprefekturami. Ilu uczniów w 1914 roku wiedziało, że wśród chrześcijańskich niewolników zakutych w łańcuchy w Algierze mógł się znajdować ich prapradziadek? Aż do drugiej wojny światowej podróżni i turyści płynący po morzu odkrywali Algierię kwitnącą, rozwijającą się, światłą jak nigdy dotąd. W 1930 roku

nic nie zakłóciło uroczystości stulecia podboju. Jeszcze nie było widać oznak odradzającego się nacjonalizmu muzułmańskiego.

Nasze pragnienie usytuowania wszystkich epizodów wielkiej przygody śródziemnomorskiej w perspektywie historycznej pchnęło nas naprzód nieco za szybko. Podejmijmy ponownie pokojową podróż na Lazurowe Wybrzeże w czasach, gdy tak się jeszcze nie nazywało.

Muzyka towarzysząca karnawałowi w 1834 roku dawno już ucichła we wszystkich miastach francuskiego wybrzeża Morza Śródziemnego, gdy pod koniec jesieni tegoż roku niejaki lord Brougham, angielski dżentelmen, stanął się na posterunku w Saint-Laurent-du-Var, oznajmiając, że udaje się do Nicei. W miejscowości tej znajdował się urząd celny, ponieważ w 1814 roku hrabstwo Nicea zostało zwrócone Sabaudii (ponownie oddano je Francji w 1860 roku). Piemonccy celnicy powiedzieli lordowi Broughamowi, że nie może przekroczyć granicy.

- Ależ dlaczego?
- Ponieważ we Francji panuje cholera.

W 1832 roku w Paryżu zmarło na tę chorobę osiemnaście tysięcy ludzi. W czerwcu 1834 roku plaga dotarła do Tulonu, gdzie pochłonęła blisko dwa tysiące istnień, a w Marsylii pojawiła się w grudniu. W innym miejscu niniejszej książki mówiłem już o epidemiach cholery i dżumy w basenie Morza Śródziemnego i w całej Europie, nie chcę ponownie snuć smutnych opowieści, do których nic więcej nie mogę dorzucić. Wolę opowiedzieć o nieprzewidzianym skutku zamknięcia granicy pie-monckiej w 1834 roku.

Lord Brougham and Vaux, wybitny adwokat, jurysta i polityk, który wszedł do Izby Lordów w 1810 roku, był ministrem finansów w dwóch rządach. Korzystał z zasłużonej i dostatniej emerytury, gdy w wieku pięćdziesięciu sześciu lat postanowił wybrać się w podróż do południowej Francji. Wygląda na to, że paryska cholera z 1832 roku zrobiła na nim dużo mniejsze wrażenie niż na piemonckich celnikach. Kiedy zabronili mu kontynuowania podróży do Nicei, powiedział po prostu:

- Spędzę więc zimę w Cannes.

Bardzo mu się tam podobało. Cholera, która w latach 1834-1835 panowała w Marsylii i Tulonie, nie niepokoiła go i w 1838 roku zbudował piękną rezydencję w tym wybranym przez siebie mimochodem

mieście. Za każdym razem, gdy w niej przebywał, wysyłał do swoich angielskich przyjaciół listy tak entuzjastyczne, opisując łagodność klimatu, piękno krajobrazu i radosne usposobienie mieszkańców, że wkrótce na początku każdej zimy Anglicy zaczęli przyjeżdżać do Cannes. Najpierw były ich dziesiątki, potem setki. Nie muszę chyba mówić, że ci zimujący nie należeli do *lower classes*, co przyniosło korzyści całej okolicy. Być może nawet bez reklamy ze strony lorda Broughama wybrzeże o tak uprzywilejowanym klimacie zadziałałoby pewnego dnia jak magnes, ale ten pionier stworzył pewną tendencję, i to dzięki niemu pierwszymi tu najeżdźcami stali się ludzie wykształceni i lubiący przyrodę. Lordowi Broughamowi wystawiono w Cannes pomnik, bardzo słusznie.

Robotnicy portowi (słowo „doker” jeszcze się nie przyjęło) w porcie w Cannes w latach pięćdziesiątych XIX wieku ze zdumieniem wyładowywali z przybywających z Anglii statków towar, z którym nigdy się jeszcze nie zetknęli - darń. Przysyłano ją zwiniętą w rulony, które starannie nawilżano w czasie podróży. Przeznaczona była dla pięknych domostw Brytyjczyków.

- He, he, tutaj nie wytrzyma to długo.

Wiemy, z jaką miłością i pasją Anglicy pielęgnują swoje trawniki. Trawa, którą sprowadzili do Cannes i w okolice miasta, potrafiła przetrwać zimę. Zanim zaczynało się południowe lato, które wszyscy oprócz rdzennych mieszkańców regionu uważali za nie do zniesienia, Anglicy wracali na swoją wyspę, pozostawiając wille pod opieką ogrodników. Trawniki oczywiście ginęły. Co roku Anglicy sprowadzali więc na francuską Riwierę (tak wtedy nazywano to wybrzeże) nową darń. W 1887 roku pewien adwokat, niejaki Stephen Liegeard, który był także deputowanym, opublikował relację ze swoich podróży w tamte strony i nazwał je Lazurowym Wybrzeżem. Nazwa się spodobała.

Tego samego roku sześćdziesięcioośmioletnia królowa Wiktorja, niepokieszona wdowa, uosobienie potęgi i chwały, dała temu wybrzeżu swojego rodzaju imperialną rękomię, zajmując przez kilka tygodni willę „Edelweiss” (Szarotka) w Cannes. Wkrótce dołączył do niej książę Walii, przyszedł Edward VII, który liczył sobie wtedy czterdzieści sześć lat i nie był wcale przeciwny doczesnym przyjemnościom. Podróżował w towarzystwie swojego lekarza, dwóch stajennych, dwóch lokajów i dwóch po-kojowców - Austriaka i Anglika. Anglik słał książęce łóże, odwracając

materac codziennie oprócz piątków, ponieważ księżę był przesądny. Austriak miał głównie za zadanie opiekować się Cezarem, białym foksterrierem z czarnymi uszami, którego trzeba było codziennie kąpać, gdyż sypiał na fotelu w sypialni swojego pana.

Pobudzone znamenitym przykładem bardzo wysoko postawione osobistości, które nigdy nawet nie rzuciły okiem w stronę Lazurowego Wybrzeża, nagle tam pośpieszyły. Królowa Izabela z Hiszpanii, królowa Natalia z Serbii, arcyksiążę Karol z Austrii, król i królowa Wirtembergii, księżna Czartoryska, księżniczki z angielskiej rodziny królewskiej - księżna Saxe-Cobourg-Gotha i księżna Argyll, ponadto żona księcia Christiana Schleswig-Holsteina i żona księcia Henriego de Bat-tenberga, żeby wymienić tylko najbardziej znanych - wszyscy oni tłoczyli się na kolacjach i przyjęciach wydawanych przez księcia, a była to dopiero forpoczta. Królowa Wiktoria mieszkała w Nicei od 15 marca do 30 kwietnia 1890 roku, następne komando wylądowało rok później. Do Nicei przyjechał król Belgów Leopold II, do La Turbie - cesarzowa Rosji, wielcy książęta Grigorij i Michaił oraz wielka księżna Olga, do Cannes - król Szwecji Oskar II, do Cap-Martin - cesarz i cesarzowa Austrii oraz była cesarzowa Eugenia, a do Monte Carlo - wielki książę Aleksy. Tam także mieli przyjechać król Szwecji Gustaw V i królowa Portugalii Maria Pia. Poszukajcie w historii innego niewielkiego odcinka wybrzeża, na którym zebrałoby się tyle głów koronowanych, i to nie z okazji oficjalnych uroczystości, ale dla przyjemności. Dzisiejsze „lokomotywy” przy nich to pestka. Śmietanka towarzyska i złota młodzież Europy oraz Stanów Zjednoczonych, wszyscy zafascynowani, szturmem brali hotele, kupowali wille lub kazali je budować.

- Panie prezydencie - powiedział deputowany Felix Faure ówczesnemu przewodniczącemu francuskiej rady ministrów Leonowi Bourgeois - ani pan, ani mój rząd nie możemy zignorować tego niespotykanego zjawiska. Musimy odbyć oficjalną podróż.

W towarzystwie Leona Bourgeois oraz ministra marynarki i handlu Felix Faure został w Cannes przyjęty przez swego rodzaju komitet powitalny. W jego skład wchodził: lord Brougham (syn), wielki książę Michaił i księżniczka Torby, książę i księżniczka Nassau, książę i księżna Galicya oraz były premier Wielkiej Brytanii, William Gladstone. Felix Faure spotkał się w Nicei z kilkoma królami i cesarzami, a w Menton

z cesarzem Franciszkiem Józefem, odzianym w redingot, na którym widniała tylko Legia Honorowa. Głowa państwa, chociaż podróżowała po terytorium francuskim, mogła mieć wrażenie, że znajduje się w jakimś fantastycznym, nierealnym królestwie, którego mieszkańcami są monarchowie i książęta. W Monako Faure wręczył Legię Honorową księciu Albertowi. Podróż skończyła się w Marsylii, gdzie wydano imponujące przyjęcia i bankiety.

Wielcy książęta i inni członkowie arystokracji rosyjskiej, z których wielu przyjechało do Francji z okazji wystawnej wizyty floty rosyjskiej w Tulonie w październiku 1863 roku, długo mieli stanowić główną atrakcję Wybrzeża. Wydawali kolacje, w czasie których szampan lał się strumieniami, a na karnawał wynajmowali w Nicei zbytkowne powozy, do których wsiadali zamaskowani. Książę Czerkasski posiadał w pobliżu Nicei willę, gdzie pracowało osiemdziesiąt osób służby, w tym czterdziestu ośmiu ogrodników. Musiało ich być wielu, ponieważ każdej nocy ekipa, pracująca w zupełnej ciszy, zmieniała całkowicie rozkład ogrodu -książę pragnął mieć niespodziankę co rano. Wielki książę Michaił, przewodniczący klubu golfowego z Mandelieu, udawał się tam codziennie w eskorcie dwóch lokajów i mlecznej krowy, by mieć kroplę świeżego mleka do kawy o piątej po południu. Kilka lat później wielcy książęta Władimir i Dmitrij spotkali w hotelu „Negresco” w Nicei innego następcę tronu, najstarszego syna Wilhelma II. W miejskim kasynie około drugiej nad ranem panowie ci zażądali od dyrektora, żeby wyprosił klientów. Dołączywszy do orkiestry, grali z nimi do świtu.

Zanim zabyłsnęło na frontonie jednego z najszlachetniejszych hoteli w świecie, nazwisko Negresco należało do pewnego Rumuna, ojca licznej i biednej rodziny. Jeden z jego synów zaczął pracować w hotelarstwie na najniższym stanowisku. Pracował w Monte Carlo, w Anglii i we Francji. W 1903 roku, gdy był już dyrektorem restauracji miejskiego kasyna w Nicei, zaprzyjaźnił się z jednym ze swoich klientów:

- W Nicei brakuje wielkiego luksusowego hotelu, panie Darracą. Stwórzmy go wspólnie!

Darracą produkował automobile. Powiedział „tak” i znalazł także innych współników. Założono dwa przedsiębiorstwa o kapitale 2 500 000 franków w złocie, jedno budowlane, drugie handlowe. Prace rozpoczęto w 1910 roku.

- Inauguracja odbędzie się w Boże Narodzenie 1912 roku - zapo wiedział Negresco.

O budowie tej pisały wielkie dzienniki na całym świecie. W listopadzie 1912 roku prasa ogłosiła, że inauguracja hotelu opóźni się o miesiąc. Do Negreska zatelefonował amerykański przemysławiec, niejaki Guerney:

- Kilka miesięcy temu zarezerwowałem apartament, żeby spędzić Boże Narodzenie w pańskim hotelu. Żądam dotrzymania obietnicy.

- Dotrzymam jej, panie Guerney.

Za cenę cudów zmyślności oraz nieprzerwanej pracy dzień i noc apartament został zbudowany w samym środku placu budowy. Guerney został przyjęty w przewidzianym terminie. Miesiąc później odbyła się oficjalna inauguracja. Wśród klientów znalazło się siedmiu monarchów. Sam okrągły dywan z rotundy kosztował 560 000 franków w złocie. Ceny pokoiów wynosiły od 2 do 16 franków, za śniadanie trzeba było zapłacić 2 franki, a za obiad i kolację odpowiednio 3,5 i 6 franków, bez napoiów, dodatków i napiwków. Równocześnie w Nicei, Cannes i Menton wynajęcie willi na dwa miesiące kosztowało od 500 do 8000 franków.

Amerykańskim miliarderom obowiązujące ceny wydawały się śmiesznie niskie. Rodak Guerneya kupił pod Niceą nie willę, ale dość dziwny zamek - na wpół feudalny, na wpół renesansowy. Zatrudnił tam czterdziestu pracowników, których wzywał wyłącznie za pomocą wystrzału z rewolweru. Pewnego dnia oznajmił:

- Lubię pełnię księżycy i chcę ją mieć codziennie.

Zmyślni elektrycy i mechanicy zainstalowali mu fałszywy księżyc, który krążył wokół zamku. Bogacz zaangażował też na stałe około czterdziestu statystów, mających za zadanie kłaniać mu się nisko za każdym razem, gdy wychodził z domu. Jeśli wybierał się do restauracji, kilkunastu ich szło tam przed nim, by zająć miejsca i tak samo kłaniać się na jego widok.

Do doskonałej reputacji Lazurwego Wybrzeża przyczynili się nie tylko bogaci Brytyjczycy, europejska śmietanka towarzyska czy królowie. Od 1886 roku pisarz Guy de Maupassant pływał wzdłuż rajskiego wybrzeża na swoim jachcie „Bel-Ami”, który widywano często zacumowany w Cannes. Ten pisarz z dorobkiem - bogaty, chory na syfilis narkoman - tworzył dwie książki rocznie mimo bardzo silnych bólów głowy. Mieszkał

w Chalet de l'Isere przy avenue de Grasse w Cannes. W 1891 roku napisał testament i usiłował popełnić samobójstwo. Umrzeć miał jednak dopiero 6 lipca 1893 roku w Paryżu, w klinice doktora Blanche'a.

Kilka lat później Jean Lorrain, poeta, bazarz, powieściopisarz, redaktor plotkarskiej rubryki *Pall Mail* w „Le Journal” i dekadenski esteta, pokazywał się w lokalach nocnych Nicei opuchnięty, z wąsami i włosami ufarbowanymi chną, zawsze w towarzystwie dwóch zapaśników, których delikatnie gładził po karkach upierścienionymi palcami. Z kolei kilkunastoletni Jean Cocteau, obdarzony talentem, który już wtedy podziwiano, przychodził z szacunkiem powitać osiemdziesięcioletnią, ale bardzo jeszcze żwawą cesarżową Eugenię.

Malarze, dla których Lazurowe Wybrzeże miało się stać motywem przewodnim ich twórczości, nie przyjeżdżali tu przed 1892 rokiem. Widzę tam tylko Cezanne'a mieszkającego w Aix, który kilka razy odwiedził Estaque oraz Guillaumin. Także Claude Monet przez jakiś czas przebywa w Juan-les-Pins. Ale w 1892 roku do Saint-Tropez przyjechał Paul Signac.

Signac kupił w Saint-Tropez willę „La Hune”, a potem nieco mniejszy dom „Les Cigales”. W 1908 roku do drzwi „La Hune” zadzwoniło trzech młodych malarzy - Andre Dunoyer de Segonzac, Jean-Louis Boussig-nault oraz Luc-Albert Moreau. Signac umieścił ich w „Les Cigales”. Malarze spotykali się we „Fryderyku”, starodawnej kawiarni, gdzie ławki pokrywał zniszczony aksamit, a stoły miały blaty z białego marmuru. Tu narodziła się szkoła śródziemnomorska, do której później dołączyli Matisse, Bonnard, Marquet, Camoin i Manguin.

Natomiast w 1906 roku sześćdziesięcioletni wówczas Renoir kupił w miejscowości Haut-de-Cagnes obsadzoną drzewami oliwnymi nieruchomość „Les Colettes”, gdzie zbudował prosty dom otoczony krzewami róż. Mistrz zamieszkał tam wraz z żoną i trzema synami, a często także z modelkami, których twarze i ciała unieśmiertelnił dzięki swemu geniuszowi - dużą, krzepką chłopką Louise i pielęgniarzką Ga-brielle. Dede, najmłodsza z nich trzech, przyjeżdżała do Nicei tramwajem. W posiadłości „Les Colettes” mieli w przyszłości bywać Claude Monet, Odilon Redon, Derain, Modigliani, Rodin, Maillol oraz handlarz obrazami Duran-Ruel, który pierwszy uwierzył w talent Renoira.

Latem malarze byli praktycznie jedynymi „obcymi” na Lazurowym

Wybrzeżu. Hotele świeciły pustkami, wille wyglądały martwo, a kupcy wyrwali sobie klientów, którymi byli głównie dozorczy rezydencji. Kasyna i teatry były zamknięte.

Sygnal powrotu do życia stanowiło otwarcie sławnego kasyna w Monte Carlo. W 1891 roku książę Albert I oddzielił teatr od kasyna. Najsławniejsi zimowi goście tłoczyli się na premierach dzieł Wagnera, Gounoda, Pucciniego, Masseneta, Saint-Saensa. W tym wspaniałym budynku, który był chyba największym osiągnięciem architekta Garniera, spektakle wystawiano z niezrównanym przepychem, a gwiazdy dostawały największe gaże świata - dwa tysiące franków za wieczór dla Patti, Szalapina, Sary Bernhardt. Ten luksus i te wydatki były możliwe tylko dzięki hazardowi, z którego dochód utrzymywał praktycznie całe księstwo.

Pewnej zimowej nocy 1891 roku, tuż przed północą, odziana w wielki kapelusz kobieta wysiadła z powozu przed wejściem do należących do kasyna ogrodów. Skierowała swe kroki na taras, oparła się o wychodzącą na morze balustradę i zapatrzyła w spienione fale, polyskujące księżycowym światłem. Z cieniściego lasku wyłonił się mężczyzna i podszedł do niej.

- Czy pani źle się czuje, a może jest zmęczona? Przeziębili się pani, powinna pani wejść do budynku.

W rzeczywistości noc była mimo lekkiej bryzy od morza ciepła, ale pracownik kasyna miał za zadanie uważać na splukanych klientów, kandydatów na samobójców. Dama w wielkim kapeluszu powiedziała, że ma się świetnie, odsunęła się od balustrady i poszła do kasyna. Finzjonomista stojący przy wejściu do sali, gdzie grano w ruletkę, pozwolił jej wejść, ponieważ była tu już wcześniej ze swoim mężem, śpiewakiem operowym. Pierwszy raz przyszła sama. Dotąd nie interesowała się grą, ale niedawno zerwała z mężem i za całe bogactwo miała dziesięć ludwików schowanych w torebce.

Zbliżyła się do stołu otoczonego grubymi rybami, których nazwiska pojawiały się co tydzień w rubrykach towarzyskich „Le Figaro” i „Gaulois”: Santos-Dumont, Alphonse de Rothschild, Aga Khan (debiutujący w wielkim świecie), Rochefort, Rejane, hrabia Dion itd. Młoda kobieta nie czuła się onieśmielona, ponieważ nie знаła tego uczucia. Zbliżyła się do stołu, wyjęła dziesięć ludwików z torebki i położyła je na suknie,

nie patrząc gdzie. Koło ruletki wykonało obrót, zatrzymało się, a krupier powiedział kilka słów, których młoda kobieta nie zrozumiała. Zobaczyła tylko grabki, które zgarnęły jej pieniądze, w zamian podsuwając prostokąt z kości słoniowej. Myślała, że przegrała, ale nie odeszła od stołu. Z zainteresowaniem i śmiałością przyglądała się graczom, a oni - zarówno mężczyźni, jak i kobiety - odpłacali jej tym samym, wpatrując się w nią z powodu jej zachowania, błyszczących oczu i pięknej, owalnej twarzy otoczonej koroną czarnych włosów. Gra toczyła się dalej, a ona nie zwracała na to uwagi, myślała tylko, że jeśli szczęście jej dopisze, wyjdzie stąd w towarzystwie jednego z grających mężczyzn. Nagle jeden z jej sąsiadów położył jej rękę na ramieniu:

- Niech pani więcej nie ryzykuje, to byłoby szaleństwo!

Widząc, że nie rozumie, wyjaśnił jej, że jej kolor - czerwony - wygrywał kilka razy z kolei, a kwota podwajała się za każdym razem. Żetony zgromadzone tam, gdzie położyła dziesięć ludwików, odpowiadały teraz blisko stu tysiącom dzisiejszych złotych. Młoda kobieta podziękowała za informację. Zebrała żetony, wymieniła je na pieniądze, wypełniając torebkę złotymi monetami i odeszła od stołu. Patrzyło za nią dwadzieścia par oczu: „Kto to jest? Jaka ona piękna! I taka młoda”.

Młoda osoba, była małżonka włoskiego śpiewaka, pochodziła z Andaluzji i na scenie nazywała się Caroline Otero. Jej prawdziwe imię i nazwisko brzmiało Agustina Cavasson. Tamtego wieczoru miała dwadzieścia cztery lata. Piękna Otero miała się stać największą pozeraczką diamentów okresu *belle époque*, doprowadzała do ruiny miliardów, rzucała na kolana księżąt. Na swoim koncercie miała trzech samobójców z miłości - jednym z nich był członek Jockey Clubu, drugi odkrywca. Sukces, jaki odniosła ta kurtyzana, trudno sobie wprost wyobrazić. Grała i śpiewała w *Carmen* w teatrze „Variétés”, występowała w całej Europie i Ameryce.

Pewnego dnia w 1906 roku, gdy była kochanką Wilhelma II, zaciągnęła tego monarchę do stołu w Monte Carlo, zapewniwszy go, że właśnie kupiła niezawodny sposób gry. Na początku wygrywali, cesarz postawił więc jednorazowo 100 000 franków. Przegrał i nigdy więcej go nie widziano w Monako.

- Marny z niego gracz - powiedziała piękna Otero.

Ona sama w ciągu jednej nocy w 1910 roku przegrała 700 000 franków w złocie. Hazard był jej przekleństwem. Zmarła w wieku osiem-

dziesięciu siedmiu lat, pozostawiwszy na stołach kasyn na Lazurzym Wybrzeżu kwotę szacowaną na blisko 10 milionów dzisiejszych dolarów amerykańskich.

Muzyka karnawałowych balów dawno już ucichła, gdy 5 marca 1899 roku o drugiej dwadzieścia rano mieszkańców gmin sąsiadujących z prochownią w Lagoubran - wówczas 4 kilometry od Tulonu - obudził potężny grzmot, który wstrząsnął ich domami i sprawił, że ziemia zadrzała. Hałas oraz wstrząsy dotarły aż do Nicei. Po prochowni pozostał lej o średnicy 40 metrów i głęboki na 15 metrów. Pracownicy byli wtedy nieobecni, tak więc eksplozja zabiła tylko ludzi mieszkających w sąsiedztwie. W sumie było siedemdziesiąt ofiar.

Na Lazurzym Wybrzeżu mówiło się o Lagoubran przez kilka dni, a potem życie potoczyło się zwykłym torem - letarg latem, zabawy zimą. Burza była jeszcze daleko. Wreszcie, 12 marca 1907 roku, kilka eksplozji wstrząsnęło pancernikiem „Iena”, na którym dokonywano przeglądu w suchym doku w Tulonie. Żelazny deszcz spadł na rekę, a ogromne kawały blachy odnaleziono w promieniu 5 kilometrów. Pierwszy wybuch nastąpił o pierwszej po południu, a o piątej krążownik, prawdziwa katedra z żelaza i stali, płonął nadal. Strażacy i policja powstrzymywali ciekawskich:

- Proszę się nie zbliżać! Jeszcze nie wszystkie składy amunicji wybuchły.

Pożar udało się opanować dopiero wtedy, gdy inny pancernik, „Patrie”, zburzył wystrzałami armatnimi tamę oddzielającą suchy dok od morza. Katastrofa pochłonęła stu osiemnastu zabitych i trzynaście osób zaginionych.

Od maja 1896 roku na pokładach okrętów wojennych zdarzyło się co najmniej pięć podobnych eksplozji, nie licząc wypadków śmiertelnych podczas ćwiczeń w strzelaniu. Na lądzie poza tragedią w Lagoubran wybuchy z ofiarami śmiertelnymi i rannymi miały miejsce w szesnastu prochowniach. Produkowano wówczas i powszechnie używano bezdymnego prochu B o progresywnej eksplozji. Jeśli chodzi o skuteczność strzelania, stanowił postęp w porównaniu z dawniej używanym prochem czarnym. Miał jednak tendencję do samozapłonu, jeśli nie był przechowywany w bardzo ściśle określonych warunkach. Po

katastrofie „lenny” kilka komisji badawczych całkowicie uniewinniło ów proch. Specjaliści stwierdzili, że przyczyną wybuchów były wyłącznie zaniedbania i nierespektowanie obowiązujących zaleceń.

25 września 1911 roku o piątej trzydzieści rano nastąpił samozapłon prochu w składach amunicji na pancerniku „Liberte”, który był zakotwiczony na redzie w Tulonie. Załoga została wezwana na stanowiska przeciwpożarowe, podczas gdy płomienie pojawiały się na śród-pokładziu, gdzie stały działa, i na pokładzie. Marynarze, którzy rzucili się do morza, na rozkaz oficerów wdrapywali się z powrotem i walczyli z pożarem. O piątej pięćdziesiąt trzy dziób okrętu wybuchł niczym wulkan. Detonacja była ogromna. Płyty pancerne fruwały w powietrzu, rozpruwając inne okręty wojenne w promieniu ośmiuset metrów. Zapadła ciemność, a statki stojące w pobliżu pancerników zostały doszczętnie rozbite. Kiedy chmura się rozproszyła, zamiast „Liberte” ujrzano wielką bezkształtną dymiącą masę.

Ogółem 284 ofiary śmiertelne i 136 ciężko rannych. Prezydent Fallieres, który szedł za trumnami ofiar z „lenny”, wrócił do Tulonu, by dopełnić tego samego ponurego obowiązku. Eksplozje wywołały takie napięcie, że wystarczyło, by ktoś krzyknął - nigdy się nie dowiedziano, kto - „Bomba! Ratuj się kto może!”, a wybuchła panika. Orszak rozzerwał się w jednej chwili, a ludzie ulegli stratowaniu.

Dzienniki najpierw publikowały takie same komentarze jak po katastrofie „lenny”. Specjaliści znowu zaprzeczali możliwości samozapłonu. U podstaw dramatu z pewnością leżało zaniedbanie lub niedostateczna ostrożność. Zalety wojskowe prochu B dosłownie uświęciły ten produkt w oczach wysoko postawionych urzędników, a wyznanie, że może być niebezpieczny, zakrawało na świętokradztwo.

W końcu komisji badającej wypadek zlecono przedstawienie wniosków w Parlamencie. W skład tego ciała wchodził główny inżynier artylerii morskiej i sześciu oficerów marynarki, a wśród nich kapitan statku Schwerer, wybitny kanonier, którego popierał minister marynarki Delcasse. W raporcie przedstawionym w marcu 1912 roku Schwerer rozprawił się po mistrzowsku ze specjalistami od prochu, wykazując w końcu całe ich niedbalstwo i złą wolę. Potrzeba było jednak jeszcze dwóch lat, by na okrętach wojennych zastąpić proch B materiałem wybuchowym, który nie zabija swoich użytkowników.

2 sierpnia 1914 roku nad całym Lazurowym Wybrzeżem panował wielki skwar. Nad spalonymi słońcem wsiami rozległ się dzwon alarmowy. W Tulonie zabrzmiał wystrzał armatni - jeden, drugi, a potem trzeci. Wszyscy zrozumieli, że tym razem nie chodzi o przypadkowy wybuch. Nikt jednak nie wierzył, że oto właśnie rozpoczyna się wojna światowa. Następnego dnia Tulończycy weszli na wzgórze wokół redy, by oglądać, jak marynarka wojenna opuszcza port. Widok jak zawsze niezapomniany. Pociągi z wykonanymi kredą napisami „Na Berlin! Na Berlin!” i „Rozrywkowy pociąg do Berlina!” opuszczały dworce miejskie na południu Francji. Także Brytyjczycy odjechali na północ, choć nie wszyscy, w ich kraju nie było bowiem rekrutacji. Życie biegło dalej - inne niż w czasach pokoju z powodu wyludnienia, złych nowin oraz pierwszych objawów żałoby. Ale nie aż tak bardzo inne. Front wydawał się tutaj bardzo odległy.

Jeszcze bardziej odległy wydawał się mieszkańcom Malty. Archipelag maltański, czyli Malta i jej maleńka sąsiadka Gozo, należał wtedy praktycznie do Wielkiej Brytanii. Flota brytyjska panowała na siedmiu morzach, a do niej należy dodać większość śródziemnomorskiej armady francuskiej. Niemcy byli praktycznie nieobecni na Morzu Śródziemnym, a jeśli chodzi o flotę austriacką, to bardzo szybko okazało się, że wcale nie pragnie opuścić swego schronienia w Kotorze na dzisiejszym wybrzeżu Czarnogóry, gdzie zbombardowały ją wielkie francuskie i brytyjskie okręty liniowe. Krążowniki obu krajów blokowały dostęp do Adriatyku od Otranto do Fano, przeczesując go w dzień i w nocy. Patrolowały także Morze Śródziemne. Okręty wojenne sprzymierzonych zatrzymywały się regularnie na Malcie, by zaopatrzyć się w węgiel, oczyścić paleniska i wymienić rury kotłowe. Marynarze francuscy i brytyjscy wychodzili na przepustkę, wędrując stromymi uliczkami Valetty ramię w ramię i zaglądając do barów, gdzie urzędowały prostytutki. Nierzadko zasypiali tam z głową na stole, pokonani nie tyle przez alkohol, ile przez zmęczenie. Ta wojna niekończących się patroli, bez walk, była dla nich wyczerpująca, ponieważ w owym czasie nikt nie myślał o wygodzie załogi.

Maltańczycy natomiast nie byli wcale zmęczeni ani niezadowoleni. Stocznia wojenna pracowała całą parą, a wszystkim kupcom powodziło się świetnie. Na Malcie żyje, i to nieźle, wielu ludzi, chociaż jest

to jałowa skała. W żyłach wielu z nich płynie między innymi krew fe-nicka, dzięki czemu są mistrzami handlu. Potrafią nabywać i sprzedawać towary, których nawet nie widzą. Poznałem jednego z nich, człowieka, który podczas pierwszej wojny światowej zrobił fortunę, dostarczając węgiel brytyjskim okrętom, które zatrzymywały się w Valetcie. Gdzie go kupował? W Anglii.

W mieście były już dwa dzienniki maltańskie, ale szczegółowe informacje na temat wojny dochodziły z opóźnieniem. Dostarczały je gazety brytyjskie. W czasie wojny w wielkich portach zawsze jest pełno szpiegów, ponieważ marynarze są na ogół gadatliwi. Na początku 1915 roku wszyscy w Valetcie wiedzieli, że znaczące siły morskie brytyjsko--francuskie krążą w okolicach cieśniny Dardanele. Oficjalnie miały za zadanie nie pozwolić, by dwa niemieckie krążowniki, „Goeben” i „Breslau”, przepłynęły tę cieśninę, przez którą Turcy przeprowadzili je 10 sierpnia 1914 roku. W rzeczywistości stojący na czele Admiralicji William Churchill prowadził kampanię w łonie sztabu wojennego:

- Wojna w transzejach unieruchamia stojące na wprost siebie wojska. Nic nie osiągniemy, jeśli nie znajdziemy wyjścia w innym miejscu. Decydujące rozwiązanie można osiągnąć we wschodniej części Morza Śródziemnego. Trzeba zdobyć Dardanele, dotrzeć aż do Konstantynopola, zmusić Turcję do złożenia broni i wykorzystać naszą unię z Rosją, by zdominować cesarstwa Europy Środkowej.

Jego zapał i upór w końcu zwyciężyły.

Dzienniki maltańskie z 21 marca zapowiedziały początek operacji Dardanele. Ciąg dalszy i szczegóły poznano dopiero tydzień później, gdy zniesiono cenzurę i na wyspę dotarły gazety brytyjskie. 18 marca francusko-brytyjskie siły morskie wpłynęły do cieśniny, bombardując tureckie forty. Sprawy przybrały jednak zły obrót. Trzy krążowniki -francuski „Bouvet” oraz brytyjskie „Irresistible” i „Ocean” - zatopiono, cztery inne, dwa francuskie i dwa brytyjskie, musiały zaniechać walki. Zginęło co najmniej dwa tysiące marynarzy. W Valetcie wyładowano trumny i odprowadzono je z honorami na cmentarz.

Nieco później tego samego roku zatrzymał się tu transport wojsk. Korpus ekspedycyjny sprzymierzonych wysadzono na brzegach cieśniny, gdzie toczyły się walki. Później dzienniki pisały o półwyspie Gallipoli (Gelibolu). Niewiele podano szczegółów, ale można było zrozumieć, że

Turcy stawiają opór. Brak sukcesu na tym polu rekompensowała inna nowina, która przynosiła ulgę sercom Maltańczyków - Włochy, wypowiadając 23 maja 1915 roku wojnę Austrii, stawały po stronie sprzymierzonych. Włochy to było najbliższe wybrzeże, wszyscy mieli tam kuzynów, przyjaciół, a po włosku mówiono na Malcie częściej niż po angielsku.

Na morzu zaczynała się wojna, której nikt się nie spodziewał. Na wody śródziemnomorskie wpłynęły niemieckie łodzie podwodne, zatapiając dwa brytyjskie pancerniki, „Triumph” i „Majestica”. Z powodu swojego położenia Maltańczycy bardziej interesowali się wojną morską niż lądową. Nierozstrzygniętej bitwie o Jutlandię, którą przedstawiano jako zwycięstwo, brytyjskie dzienniki na wyspie poświęciły więcej uwagi niż jatkom w błocie pod Verdun.

Stocznia wojenna w Valetcie nie przestawała pracować - dwoiła się i troiła. Pracy i pieniędzy starczało dla wszystkich. Ulice tętniły życiem cały dzień oraz, dzięki marynarzom na przepustkach, późno w nocy. Trwała wojna. W rodzinach maltańskich i angielskich, które rezydowały na wyspie, zdarzała się więc żałoba, ale ogólnie rzecz biorąc, Malta zbytnio nie ucierpiała. Panująca w 1917 roku hiszpanka spowodowała więcej ofiar niż działania wojenne.

Pierwsze wystrzały Maltańczycy usłyszeli po zawieszeniu broni, dokładnie na trzy tygodnie przed podpisaniem traktatu wersalskiego. Wojsko brytyjskie strzelało do maltańskich buntowników, którzy spalili brytyjski sztandar przez pałacem gubernatora. Czterech zabitych, pięćdziesięciu rannych. Nowe rozruchy miały miejsce następnego dnia, a potem znowu następnego.

Malta, klucz do Morza Śródziemnego - miliony razy powtarzano to określenie - zachowała swoje znaczenie aż do drugiej wojny światowej. Dość paradoksalnie, podczas gdy wyspa przechodziła z rąk do rąk, od Fenicjan po Brytyjczyków, powstawał naród maltański. Kawalerowie maltańscy trzymali ten klucz przez sto sześćdziesiąt osiem lat, a Francuzi przez dwa - wtedy, gdy Bonaparte płynął do Egiptu. Rosjanie mieli na niego ochotę po upadku Orła, a Brytyjczykom, którzy położyli wtedy na nim łapę, tak bardzo zależało na wyspie, że woleli zerwać traktat z Amiens z 1802 roku, niż go oddać.

Od tamtej pory relacje brytyjsko-maltańskie przypominały związek

autorytarnego Brytyjczyka zmuszonego żyć z zapalczywą kobietą z południa. Pojawiły się wszelkiego rodzaju problemy - jednym z ważniejszych była kwestia języka - które rozwiązano, ominięto lub odepchnięto. W 1814 roku Malta stała się legalną własnością Wielkiej Brytanii, zależną od ministerstwa kolonii jako „kolonia Korony”. W 1887 roku przyznano jej względną niezależność - radę prawodawczą i wykonawczą. Istniały jednak „sprawy zastrzeżone” i prawo weta królowej, a zwłaszcza był gubernator, który ją reprezentował. Kiedy postanowiono, że język angielski zastąpi oficjalnie maltański i włoski, Maltańczycy podnieśli raban. Gubernator zlikwidował więc w 1903 roku rady oraz konstytucję i rządził jako dyktator. Spór językowy utrzymywał wyspę w stanie ciągłego fermentu, któremu kres położył dopiero początek pierwszej wojny światowej.

Jej koniec oznaczał dla Maltańczyków koniec dobrobytu - bezrobocie i drożyznę. Narodziła się „partia narodowa”, która przypominała niektórym o celach wojny ogłoszonych przez prezydenta Wilsona, demokracji i prawie narodów do samostanowienia. Widziano, jak na politycznych spotkaniach oratorzy wychwalali przykład wielkiej rewolucji rosyjskiej. W wyniku kreciej roboty w czerwcu 1919 roku na wyspie wybuchły rozruchy.

Komisja powołana do zbadania tych zdarzeń przekazała do Londynu projekt konstytucji, przygotowany przez „Stowarzyszenie Narodowe Ludu Maltańskiego”. Rząd brytyjski zaakceptował większą część tego tekstu i 27 maja 1921 roku ogłosił nową ustawę podstawową Malty, która nie przyznawała wyspie statusu dominium, ale uznawała jej autonomię. Do pewnego stopnia. Nadal był gubernator i „sprawy zastrzeżone”.

W okresie międzywojennym rzadko zdarzało się, by podczas spotkań brytyjskiej Admiralicji nie było mowy o Malcie. Aż do 1935 roku strażnicy uważali, że sytuacja jest jasna:

- W razie wojny Malta odegra analogiczną rolę do tej, jaka jej przypadła w udziale w latach 1914-1918. Wydaje się też mało prawdopodobne, żebyśmy musieli walczyć z nieprzyjaciółmi, którzy posiadają bazy morskie na Morzu Śródziemnym.

Po 1935 roku pejzaż strategiczny się zmienia. Mussolini zbliża się z Niemcami i, przeciwstawiając się Wielkiej Brytanii, atakuje Abisynię. Duce chce mieć znaczne siły lotnicze, więc je tworzy. Kilku wyspecjali-

zowanych historyków brytyjskich wspomniało o nieoczekiwanej i ciekawej rozmowie, która odbyła się w Admiralicji:

- W razie wojny bazujące na Sycylii lotnictwo włoskie, wspierane, jeśli będzie trzeba, przez samoloty niemieckie, zbombarduje Maltę, a my nie będziemy mogli się temu przeciwstawić. Wyspa zostanie unicestwiona. Musimy przyjąć następującą strategię: zneutralizować Morze Śródziemne, zamykając Cieśninę Gibraltarską oraz Port Said i wykorzystać wszystkie możliwości, by wzmocnić bazy na drodze do Kapsztadu.

- Z Londynu do Aleksandrii jest 11293 mil morskich przez Kapsztad i tylko 3012 przez Morze Śródziemne.

- To bez znaczenia, że droga przez Kapsztad jest dłuższa, jeśli jest bezpieczna! Oczywiście, musimy natychmiast ewakuować Maltę, ale nie będziemy jej długo bronić w razie wojny.

Zwolennicy tej rezygnacji otrzymali wtedy nazwę „szkoły Kapsztadu”, a ich przeciwnicy nazwali się sami „szkołą śródziemnomorską”.

- Kto panuje nad Morzem Śródziemnym, panuje nad światem. Porzucenie tego akwenu oznacza pozostawienie Egiptu w rękach nie przyjaciela, zniszczenie naszych wpływów na całym Bliskim Wschodzie i niebezpieczne zmniejszenie naszych dostaw ropy. Droga przez Kapsztad jest zbyt długa, by w czasie wojny tankowce mogły kursować wystarczająco szybko.

Zwyciężyła „szkoła śródziemnomorska”. Szef Admiralicji udał się z wizytą na Maltę.

- Nie ma mowy o porzuceniu tej bazy - oświadczył po powrocie. - Więcej, musimy bezzwłocznie rozwiązać wszystkie problemy, jakie stwarza nasza współpraca z władzami lokalnymi i wzmocnić obronę wyspy. Malta musi być w stanie oprzeć się atakom z morza i z powietrza, a także wytrzymać ewentualną blokadę.

Te mocne słowa wypowiedziano jesienią 1936 roku. Trzy lata później nic nie zostało zrobione. Tymczasem Wielka Brytania przystąpiła do wojny, ale w ogóle się do niej nie przygotowała, pewna że jest niezwyciężona i przyzwyczajona, że jej sprzymierzeńcy zawsze odpierają pierwszy atak.

W maju 1940 roku praktycznie wszyscy Włosi z Malty wrócili do swojego kraju. 10 czerwca skonsternowani Maltańczycy usłyszeli w radio teatralny głos Mussoliniego:

- *Oggi e il giorno della nostra decisione irrevocabile...*

Duce przystępował do wojny, myśląc, że niczym nie ryzykuje. Następnego dnia lotnictwo włoskie zbombardowało Maltę. Siedemdziesiąt ofiar śmiertelnych. Dzienniki maltańskie zamieściły surowy komentarz: „To prawdziwe zrządenie losu, że ofiar nie było więcej. Liczba schronów jest śmiesznie niewystarczająca. Dlaczego władze brytyjskie, odpowiedzialne za obronę archipelagu, nie zbudowały ich więcej? Gęstość zaludnienia wynosi na Malcie średnio 895 mieszkańców na kilometr kwadratowy, a w Valetcie czy innych aglomeracjach dochodzi do 1904 na kilometr kwadratowy, czyli trzy razy więcej niż w Holandii i Belgii. Nowe naloty mogą prowadzić do hekatomb. Dlaczego Włosi mogli nas zbombardować, nie natrafiwszy na cień oporu? Na co liczy Sir William Dobbie?”.

Konradmirał William George Dobbie był brytyjskim gubernatorem i dowódcą miejscowych sił zbrojnych. Najpierw zajął się organizacją konwoju, który ewakuował do Aleksandrii brytyjskich cywilów, pragnących opuścić archipelag. Każdy Brytyjczyk mieszkający za granicą, wojskowy czy cywil, myśli przede wszystkim, co całkiem naturalne, o bezpieczeństwie swoich rodaków. Konradmirał podjął następnie decyzję, której rząd w Londynie nie śmiał jeszcze wprowadzić w życie w Wielkiej Brytanii - ustanowił obowiązkową służbę wojskową na Malcie.

- Część rekrutów przeszkolimy szybko w obronie przeciwlotniczej, ponieważ niedługo otrzymamy działa z Gibraltaru. Pozostali, pod kierunkiem inżynierów marynarki, będą budować schrony.

Pierwsze włoskie bombardowanie było w pewnym sensie symboliczne. Chwilę spokoju, która po nim nastąpiła, dobrze wykorzystano. Malta jest zbudowana głównie z miękkiej skały wapiennej dającej się łatwo drażyć, zapewniała więc dobre schronienie. Skonstruowano też schrony betonowe. Pod koniec 1940 roku prasa podała, jakie zabezpieczenia miały być gotowe w marcu 1941 roku: schronienie w skalnych grotach dla 94 000 osób, a w budowach betonowych dla kolejnych 22 000. Prywatne osoby zbudowały lub wydrążyły 54 500 schronów i przygotowały 60 000 innych miejsc. W sumie schronienie miało znaleźć około

230 500 ludzi. Te zabezpieczenia sprawdziły się w praktyce, co wyjaśnia stosunkowo niewielką liczbę ofiar śmiertelnych - na 270 000 mieszkańców wyspy zginęło zaledwie 1600 osób. To doskonale przygotowanie do obrony biernej nie oznacza - sami to osądzicie - że pobyt na Malcie w czasie drugiej wojny światowej należał do przyjemnych.

- Do obrony mamy trzy lotniska i trzy samoloty - mówili na początku wojny Maltańczycy, śmiejąc się.

Tak było w istocie. Trzy znajdujące się tam lotniska to Hal Far, Takali i Luga. Pasy startowe dwóch pierwszych pokrywała trawa, natomiast trzecie leżało na stoku góry, a otaczały je wąwozy i kościoły. Trzy samoloty obronne to gladiatory, które Maltańczycy nazwali „Wiara”, „Nadzieja” i „Miłosierdzie”.

Po pierwszym nalocie zaczęły przybywać brytyjskie samoloty myśliwskie. Startowały z lotniskowców wypływających z Gibraltaru i lądowały na Malcie. Pierwsza z tych operacji udała się nie w stu procentach. Na czternaście Hurricane'ów, które wystartowały z lotniskowca „Argus”, znajdującego się o 650 kilometrów od wyspy, dziewięciu zabrakło paliwa i spadły do morza. Kolejne operacje przeprowadzono z mniejszej odległości.

- Nie mamy nic cenniejszego niż te samoloty - powiedział rozsądnie Sir William Dobbie. - Musimy je ukryć, ale żeby oszczędzić beton, zbudujemy dla nich schrony z pustych kanistrów po benzynie i z ziemi.

Na schron dla jednego samolotu trzeba było 875 ton ziemi. Wszyscy zdolni do pracy mężczyźni na Malcie zmienili się w robotników ziemnych. Należało się spodziewać wielu myśliwców i bombowców, które przylecą na wyspę nie tylko po to, by odstraszyć włoskie lotnictwo, ale także by chronić brytyjskie konwoje na Morzu Śródziemnym (zaczęła się pustynna wojna w Libii) i bombardować włoskie statki płynące do Afryki. Malta stała się w tamtym czasie jednym nieruchomym, zwycięskim lotniskowcem. Sytuacja uległa zmianie w styczniu 1941 roku.

- Samoloty z czarnym krzyżem! To Niemcy!

Istotnie. Chcąc przyjąć na pomoc swoim włoskim przyjaciółom, którzy przegrywali w Libii, Hitler wydał rozkaz osadzenia na Sycylii I Niemieckiego Korpusu Lotniczego. Nad lotniska i stocznie wojenne Malty nadlatują teraz Junkersy 88, eskortowane przez Messerschmitty. Piloci Stukasów z mistrzowską dokładnością atakują lotem nurkowym

statki w portach Valetty. To dzięki ich talentowi miasto nie straci nic ze swojej urody.

10 stycznia lotniskowiec „Illustrious”, trafiony na pełnym morzu przez dziesięć pięćsetkilowych bomb, dobija z wielkim trudem do portu, niezdolny płynąć dalej. Maltańscy robotnicy w stoczni wojennej zaczynają naprawiać większe uszkodzenia. Ich praca będzie trwała trzy-nastacie dni i nocy, pod atakami nurkujących niemal przez cały dzień samolotów. W końcu „Illustrious” wypływa nocą z 23 na 24 stycznia, biorąc kurs na Aleksandrię.

Od tej chwili niemiecko-włoskie ataki powietrzne sparalizują praktycznie na pewien czas stacjonujące na wyspie lotnictwo brytyjskie. Luft-waffe panuje na Morzu Śródziemnym. Niemieccy spadochroniarze zdobywają Kretę, a Brytyjczycy cofają się w Afryce aż pod Tobruk. Malta zostaje odizolowana i pozbawiona zaopatrzenia.

- Hitler zaatakował Rosję!

23 czerwca 1941 roku wiadomość ta wybucha na całym świecie jak bomba. Maltańczycy nie potrafią oczywiście wyobrazić sobie, jakie będzie miała dla nich skutki, ale jedno jest jasne - nad wyspą będzie latało dużo mniej samolotów z czarnym krzyżem, ponieważ część niemieckich sił lotniczych z Sycylii zostaje wysłana do Rosji.

Niewielka eskadra krążowników i niszczycieli zatrzymała się na Malcie. Oficjalnie nazywa się ją Siłą K. Tydzień po jej przybyciu w środku nocy zostaje ogłoszony alarm. Mieszkańcy Valetty biegną do schronów. Ale to, co się zdarzy potem, jest dziwne.

- To nie są bomby.

- Można by rzec, że raczej wystrzały armatnie.

W istocie, wystrzały armatnie. Ciekawscy, którzy wyszli z ukrycia, widzą na wodach portu feerię krzyżujących się promieni z reflektorów. Dzienniki oficjalnie wyjaśniają sprawę dopiero następnego dnia, ale cała Malta wie, co się stało - Siłą K zaatakowały żywe torpedy. Włosi. Jeden człowiek na rakiecie wystrzelonej z ogromną prędkością - dobrze, jeśli uda mu się zeskoczyć, zanim torpeda wybuchnie. Tym razem jednak pierwsze pociski nie trafiły w cel, ale w falochrony. Zaatakowani zostali ostrzeżeni i operacja poniosła całkowitą porażkę.

Każde większe posunięcie w czasie tej wielkiej wojny będzie miało wpływ na los Maltańczyków. 7 grudnia 1941 roku Japończycy niszczą

flotę amerykańską w Pearl Harbor. Dwa dni później pancernik „Prince of Wales” i krążownik „Repulse” zostają zatopione na pełnym morzu w pobliżu Malezji. Japończycy zajmują Birnę. Wtedy Wielka Brytania kieruje na Daleki Wschód siły morskie przeznaczone do obrony Morza Śródziemnego.

Z drugiej strony zima zatrzymuje działania na froncie rosyjskim. Niemcy korzystają z okazji, by wzmocnić swoje lotnictwo na Morzu Śródziemnym i wprowadzić na nie łodzie podwodne, które zatapiają brytyjski lotniskowiec „Ark Royal” oraz pancernik „Barham”. 12 grudnia wszystkie statki Siły K wylatują w powietrze na minach w pobliżu Trypolisu. W nocy z 19 na 20 w porcie Aleksandrii trzy żywe torpedy zatapiają pancerniki „Vaillant” i „Queen Elizabeth”. Brytyjczycy nie mają już na Morzu Śródziemnym ani jednego liniowca. Wtedy właśnie dowódca sztabu marynarki włoskiej składa propozycję dowództwu niemieckiemu:

- Połączmy siły, by zająć Maltę. To jedyny sposób, żeby bez pieknie zaopatrywać nasze wojska w Libii. Łatwiej byłoby oczywiście przeprowadzić tę operację w lipcu zeszłego roku, ponieważ teraz plaże maltańskie są strzeżone, nadal jednak jest to możliwe. Mamy pewien plan.

Ten plan, przejrany i poprawiony przez Niemców, wyglądał tak: inwazja spadochroniarzy i wojsk przetransportowanych drogą powietrzną, a następnie desant od południa. Wysepka Gozo zostanie zajęta w tym samym czasie. Niemiecki sztab generalny wyraził zgodę, ale trzeba było zgromadzić konieczne wyposażenie i wyszkolić komandosów mających dokonać desantu.

- Założmy, że przeprowadzimy tę operację w lipcu. Do tej pory Malta musi zostać kompletnie zneutralizowana za pomocą liczniejszych i bardziej gwałtownych bombardowań.

Ponieważ siostra mojej matki wyszła za mąż na Malcie za rodowitego jej mieszkańca, tak się składa, że mam tam krewnych. Od stycznia 1941 roku do października 1942 Malta przeżyła 3215 bombardowań z powietrza.

- To prawda, że bomby nie zabiły wielu ludzi - powiedzieli mi moi kuzyni - jednak życie w schronie nie było zabawne, a na wyspę nie do cierało praktycznie nic z zewnątrz. A przecież przedtem wszystko do-

stawaliśmy spoza Malty. Racjonowanie żywności zaczęło się pod koniec 1940 roku. Na początku było źle zorganizowane, ale później się poprawiło.

- Jakie artykuły spożywcze były racjonowane?

- Wszystkie, a także mydło i zapałki, zaś od początku 1942 roku zaczęto ograniczać węgiel, elektryczność oraz naftę do lamp, której używano również do gotowania. Co nam najbardziej dokuczało, to brak mąki na makaron. Mogłeś zauważyć, że bardzo go lubimy. Dla oszczędności nafty podjęto decyzję, że cała mąka będzie służyć do wyrobu chleba, który także był racjonowany.

„Począwszy od 1942 roku, chcąc jeszcze bardziej oszczędzać paliwo, rząd stworzył tak zwane kuchnie zwycięstwa. Na początku można tam było zjeść jeden ciepły posiłek dziennie, pod warunkiem rezygnacji z części kartek na żywność. Ale po 1942 roku trzeba było wybierać - albo kartki albo kuchnie zwycięstwa. Wyłączenia prądu stawały się coraz częstsze. Przeszkadzał także bardzo brak autokarów. Widziałeś, że to jedyny środek transportu ludności pracującej, która mieszka poza stolicą.

Wiele krajów cierpiało coraz większe ograniczenia w czasie drugiej wojny światowej. Sądzę jednak, że żadne lotnisko nie było tyle razy atakowane z powietrza, co lotniska na Malcie. Od stycznia do października 1942 roku nad Takari odbywało się kilka walk powietrznych dziennie.

Zostałem zmobilizowany jako personel naziemny. Kiedy nie mieliśmy nocnych dyżurów, spaliśmy w koszarach kilka kilometrów od lotniska. Wstawaliśmy o czwartej rano, o wpół do piątej wsiadaliśmy do autobusu razem z pilotami Spitfireów. Chowaliśmy się w schronach i okopach na brzegu pasa startowego, gdzie stały samoloty służbowe. Kiedy przez głośnik zapowiadano «Scramble!» (Start!), piloci biegli do swoich maszyn, startowali w pośpiechu, a kilka minut później padały bomby. Nasze zadanie polegało na zasypywaniu dziur w pasach startowych. Czasami mogliśmy to robić po ataku, innym znów razem nie, ponieważ sygnalizowano kolejną falę napastników i kolejne myśliwce musiały wystartować. Trzeba było przynajmniej usunąć szczątki samolotów, które spadały z nieba".

- I jak długo wykonywałeś tę pracę?

- Od stycznia 1941 roku do grudnia 1942 roku.
- Dużo było strat?
- Zastępowaliśmy zabitych.
- Wśród tych, którzy zaczęli w styczniu 1941 roku, ilu pozostało przy życiu?
 - Czterech czy pięciu.

Człowiek, z którym rozmawiałem, mąż mojej kuzynki, opowiedział mi swoją historię ze śmiechem, jakby chodziło o świetny żart.

Latem 1942 roku Sir William Dobbie został zastąpiony w roli gubernatora przez lorda Gorta, którego uważano za człowieka bardziej energicznego. A energia z pewnością była potrzebna, by stawić czoło sytuacji. Jedynymi okrętami wojennymi zdolnymi zbliżyć się do Malty były łodzie podwodne, które dostarczały minimum koniecznego zaopatrzenia, na przykład leków i skondensowanego mleka dla niemowląt. Wynurzały się wyłącznie nocą, zwłaszcza w porcie Valetty. Cała ludność przeniosła się do schronów w grotach za miastem, gdzie władze starały się utrzymać zadowalający poziom higieny. Od początku roku tylko dwóm konwojom udało się dotrzeć na wyspę, jednemu w styczniu, drugiemu w marcu. Oba zapłaciły za to wielkimi stratami w ludziach, a i tak dostarczyły zaledwie jedną piątą załadunku.

- Tego lata sytuacja na Malcie była naprawdę beznadziejna. Myśleliśmy, że pomrzemy z głodu i braku leków. Kiedy dowiedzieliśmy się, że król Wielkiej Brytanii przyznał Krzyż Jerzego, odznaczenie za odwagę przyznawane cywilom, całej ludności Malty, mieliśmy wrażenie, że to rodzaj pożegnania.

14 czerwca konwój, który wypłynął z Egiptu, musiał zawrócić i zrezygnować ze swojej misji. Dwa statki towarowe, którym udało się uciec z konwoju liczącego dwanaście jednostek, dotarły na wyspę kilka dni później, a potem już nic aż do 13 sierpnia. Marynarze na owych resztkach konwoju, które przybyły tego dnia, jednym tankowcu i dwoma statkami handlowymi, widzieli, jak po drodze toną nie tylko inne statki handlowe, ale także okręty wojenne z eskorty - dwa krążowniki i jeden lotniskowiec.

- Na szczęście nie wiedzieliśmy o tym, inaczej byłibyśmy jeszcze bardziej przybici.

Dzięki Bogu Maltańczycy nie wiedzieli także, że niemiecko-włoski

plan przewidywał zajęcie wyspy w lipcu. Nie wiedzieli również, przy najmniej nie od razu, dlaczego wróg nie najechał na ich wyspę, a bombardowania od tego miesiąca stały się mniej liczne i mniej intensywne. Paradoksalnie, prowizoryczne zwycięstwo Niemców w Afryce miało szczęśliwy skutek. Niemiecki sztab generalny, widząc, że Rommel stoi pod drzwiami Aleksandrii, doszedł do wniosku, iż podbój Malty jest zbędny. Stratedzy Osi myśleli, że wyspa ta, już teraz lub wkrótce całkowicie otoczona wrogimi brzegami - libijskim, egipskim, greckim, kre-teńskim, włoskim - bez wsparcia i zaopatrzenia ze strony Brytyjczyków padnie sama z siebie. Poza tym część Luftwaffe została wtedy wezwana do Rosji. Stąd mniej bombardowań na Malcie.

- Mogliśmy częściej wychodzić ze schronów, odetchnąć trochę. Przychodziły też coraz lepsze informacje. Zobaczyliśmy, że do portu wróciły brytyjskie okręty wojenne. Ale racjonowanie żywności trwało jeszcze kilka miesięcy. Mleko skondensowane dla dzieci nadal przywoziły łodzie podwodne.

Koło fortuny tej wojny obracało się - śmiertelny uścisk żelza. Brytyjczycy wysyłali czołgi, działa i samoloty do Egiptu przez Kapsztad, co robić! Część z nich miała wesprzeć Maltę - nie tylko broniły wyspy, ale także atakowały konwoje z zaopatrzeniem dla Rommla, a on, pozbawiony paliwa, najpierw się zatrzymał, a potem zaczął się cofać. W końcu, 8 listopada, Amerykanie i Brytyjczycy wylądowali w Afryce Północnej i od tej chwili los Malty był pewniejszy. Na początku grudnia zaopatrzenie poprawiło się i przyleciały kolejne samoloty. Malta ponownie stawała się dla Aliantów bazą ofensywną.

Wspomniałem zmienne koleje losu Malty przed drugą wojną światową i po niej. Wyspa ta być może nie jest już jedynym kluczem do Morza Śródziemnego, ale jej znaczenie strategiczne nadal pozostaje na tyle duże, że maltański rząd może sobie pozwolić na stawanie okoniem wobec Wielkiej Brytanii, od której zależy ekonomicznie. Malta uczestniczy w wielkiej grze podaży i popytu, jaka toczy się na Morzu Śródziemnym. Jej przyszłość rysuje się jasno i grozi jej jedna jedyna inwazja - turystów. Organizatorzy wycieczek morskich i podróży odkryli, że Valetta i jej reda należą do najpiękniejszych miejsc w świecie. Oby ich nie zniszczyli zbyt szybko!

Okrutne morze

Styczeń 1942 roku. Z naszego maltańskiego obserwatorium widzieliśmy groźną wojnę, rozpętaną na Morzu Śródziemnym. Brytyjskie lotniskowce i inne okręty wojenne zatoniły na pełnym morzu i w porcie Aleksandrii. Tymczasem Francja, formalnie poza konfliktem od rozejmu z 1940 roku, także jest poszkodowana. Cierpi ograniczenia w wyniku niemieckiej okupacji oraz brytyjskiej blokady, która pozbawiła ją orzechów arachidowych sprowadzanych z Dakaru, cukru z Antyli, ryżu, kukurydzy, cukru i manioku z Madagaskaru oraz owoców z Afryki Północnej - w sumie trzy i pół miliona ton żywności mniej w 1942 roku. Francuskie statki handlowe, które próbują przełamać blokadę, są rewidowane, zatrzymywane, zajmowane, jednak kilku z nich udaje się przemknąć między oczkami sieci. Okrętów wiozących wyłącznie pasażerów nikt nie niepokoï.

6 stycznia 1942 roku statek pasażerski „Lamoriciere”, którego kapitanem jest Milliasseau, wypływa z Algieru do Marsylii, z 88 wojskowymi i 176 cywilnymi pasażerami na pokładzie. Przewozi także 492 tony towarów. Jednostka ma wyporność 4712 ton i 112 metrów długości, a zwodowana została w 1920 roku.

W chwili, gdy statek odbija od brzegu, niebo się nie uśmiecha. Pod białym nieboskłonem suną wielkie czarne chmury, z których zacina zimny deszcz. „Lamoriciere” minął już mola, lecz żaden z pasażerów nie pozostaje na pokładzie, by zobaczyć, jak biały Algier znika za zasłoną z kropel wody. Kabiny i salony są niedogrzone, ale Francuzi w 1942 roku wiedzą, że tak musi być.

Jest piąta po południu, syrena ryczy dwa razy i personel pokładowy rozbiega się po korytarzach, stukając do drzwi kabin: „Ćwiczenia ratunkowe, prosimy wszystkich na pokład pierwszej klasy”. W każdej kabini znajduje się informacja wskazująca miejsce ewakuacji jej mieszkańców. Należy udać się tam po włożeniu kamizelki ratunkowej. W czasie pokoju ćwiczenia ewakuacyjne stanowią dla wielu pretekst do psot. W 1942 roku żarty nikogo się nie trzymają.

W nocy z 6 na 7 stycznia ciśnienie spada i rano fale są naprawdę

duże. Liczba gości w jadalni zmniejsza się przy każdym posiłku. Statek nie może płynąć szybko ze względu na stan morza, a także na złą jakość węgla. Dobre paliwo zostało zarekwirowane przez Niemców.

Godzina dziewiętnasta 7 stycznia. Na pomoście, oszklonym co prawda, ale oziębionym przez wiatr, officer wachtowy wpisuje dwie dane do dziennika pokładowego: „Wiatr o sile 9. Morze wzburzone”. W skali Beauforta 9 odpowiada 75-88 kilometrów na godzinę, a kiedy marynarz mówi „morze wzburzone”, pogoda naprawdę nie jest dobra. Pasażerowie „Lamoricierea” słyszą głucho uderzenia fal o burty statku. Ci, którzy odważą się wyjść z kabiny, muszą mocno trzymać się poręczy. Liczba gości obecnych na kolacji tego wieczoru - dwudziestu.

Dwudziesta trzecia dwadzieścia. Podczas gdy pasażerowie w kabinach śpią lub jęczą, złożeni chorobą morską, kapitan Milliasseau dostaje przez radio wiadomość od statku handlowego „Jumieges”, którego kapitanem jest Mataguez: „SOS. Poważne uszkodzenia, nie mogę płynąć dalej, ładownie pełne wody. Pozycja 40°25' N i 4°25' E”. Statek, wiozący 1200 ton węgla, 249 ton cementu i 53 tony towarów różnych, wypłynął z Tulonu do Bizerty (Francja, chociaż sama cierpiąca niedostatek, dostarczała węgiel do swoich kolonii i protektoratów) wtedy, gdy „Lamoriciere” opuszczał Algier - 6 stycznia o godzinie szesnastej. Podana pozycja znajduje się o 40 mil morskich na N.-N.-E. od Minorki.

Prawo morskie stanowi, że każdy statek, który otrzyma sygnał SOS, rusza na pomoc, chyba że sam znajduje się w poważnym niebezpieczeństwie. Kapitan Milliasseau skręcił więc lekko na wschód i nakazał, by maszyny pracowały nieco szybciej. Ale zły gatunkowo węgiel zanieczyścił ruszt kotła, którego nie można normalnie naładować. Statek nie przyspiesza.

Trzecia nad ranem. Kolejne SOS, tym razem od statku handlowego „Mecanicien Moutte”, który ma awarię steru. Ponieważ ten poszkodowany znajduje się dużo bliżej „Lamoriciere'a” niż „Jumieges”, kapitan Milliasseau znowu schodzi z kursu, by popłynąć w jego kierunku. O trzeciej trzydzieści musi zrezygnować. Morze jest naprawdę bardzo wzburzone, fale biją coraz wścieklej (wołanie o pomoc jest całkiem uzasadnione), a główny mechanik „Lamoriciere'a” właśnie zatelefonował, że do kotłowni nr 1 dostaje się woda morska. Kapitan Milliasseau wraca na kurs na Marsylię.

Dziesiąta rano. Nowy telefon z maszynowni na mostek. Popiół i węgiel, przesypujące się z powodu kołysania statku, zatkały filtry pompy w ładowni. Ponieważ woda się podnosiła w kotłowni nr 1, trzeba było ją odizolować od kotłowni nr 2. Prędkość się zmniejsza. Większość złożonych niemocą pasażerów leży na kojach. Liczba gości na obiedzie o dwunastej trzydzieści - trzynastu. Jeden z nich zauważa:

- Pechowa liczba.

Powiedział to w złą godzinę. Kwadrans później dźwięk pracujących maszyn - głucho, uspokajające pulsowanie - zwalnia jeszcze bardziej, a potem milknie. Słysząc tylko uderzenia fal w kadłub.

- Staaliśmy? Dlaczego?

Na pokładzie statków, tak jak w samolotach, personel zawsze musi uspokajać:

- Niedługo znowu ruszymy. To nic poważnego.

Ale sytuacja jest poważna. Maszyny zatrzymano, żeby zachować ciśnienie w prądnicach i pompach w ładowni. Statek jest teraz martwym przedmiotem na morzu, staje w poprzek fali, przechyla się na bakburtę, kołysząc się strasznie. Trzynastu zawziętych biesiadników musi opuścić jadalnię, zresztą personel pokładowy podaje do wiadomości, że wszyscy sprawni mężczyźni, wojskowi i cywile, proszeni są o przyłączenie się do załogi, która tworzy łańcuch, by wydobywać wodę z ładowni, co oznacza, że pompy nie wystarczają, a poziom wody wciąż się podnosi.

Pasażerowie leżący w kabinach nie widzą światła, ponieważ klapy ich iluminatorów zostały zamknięte poprzedniego dnia ze względu na stan morza. Z niepokojem wsłuchują się w głucho uderzenia fal o kadłub i inne dźwięki na pokładzie. Mimo zatrzymania maszyn na statku nie panuje cisza. Jest nawet głośniejsze niż zwykle, ponieważ wszędzie zwinięto chodniki. Słysząc szcęk wiader, podawanych z ręki do ręki w wąskich korytarzach, gdy stukają o rozkołysane ściany. Poza silnymi uderzeniami fal dochodzi dziwny szum, jak na plaży - to woda rozbryzguje się na pochylonym kadłubie po każdym uderzeniu. Pasażerowie w kabinach słyszą jeszcze, jak przelewa się po pokładzie i w kabinach znajdujących się pod nimi. Wydaje się, że morze wzięło już statek w posiadanie.

Czternasta czterdzieści. Kapitan Milliasseau wysłał przez radio sygnał, że ma trudności i będzie próbował schronić się na Minorce, żeby doprowadzić kotły do stanu używalności.

W celu dotarcia na wyspę trzeba uruchomić maszyny, a do tego jest potrzebne większe ciśnienie. Kotłownie statków napędzanych węglem nigdy nie były rozkosznym miejscem, ale na „Lamoriciere” jest tam szczególnie ponuro. W niewyraźnym świetle słabych żarówek widać palaczy, stojących w wodzie do pół łydki albo nawet do pół uda, w zależności od tego, jak przechyla się statek. Z nagim torsem, spływając potem, próbują oczyścić ruszty za pomocą długich i ciężkich sztab z żelaza, ale marny węgiel zmienił się w swego rodzaju lepką smołę, którą trudno usunąć.

Szesnasta pięćdziesiąt. Nowa wiadomości radiowa od kapitana Mil-liasseau: „Nie mogę płynąć ani manewrować. Proszę o pilne przysłanie statku zdolnego wziąć mnie na hol. Pozycja 40°38'N i 4°38'E”. Niemal ta sama, jaką zajmował „Jumieges”, gdy wysłał sygnał SOS o dwudziestej trzeciej dziesiąt.

Chcąc zmienić katastrofalne ustawienie statku w poprzek fali, kapitan Milliasseau każe wyrzucić w morze pływającą kotwicę. Jest to wielki wór w formie ściętego stożka, wykonany z grubego płótna, cały czas otwarty dzięki sztywnej obręczy i połączony ze statkiem za pomocą liny cumowniczej. Zasadniczo urządzenie to powinno utrzymać statek w pionie pod wiatr. Ale „Lamoriciere” zbyt głęboko się we wzburzone morze, woda go obciążyla, na dodatek przechył jest zbyt duży. Pływająca kotwica odnosi niewielki skutek.

O dziewiętnastej pracuje już na statku tylko jeden kocioł. Personel pokładowy wykonuje swoją pracę. Pokojówki idą od kabiny do kabiny, trzymając w ręku kosze z kromkami chleba. Ponieważ minął czas przewidziany na podróż, trzeba wydzielać pożywienie. Na szczęście większość pasażerów ma produkty żywnościowe w bagażach. W razie potrzeby, mówią pracownicy statku, kapitan kupi te zapasy, by je podzielić. Mężczyźni nadal wybierają wodę, podając sobie wiadra. Robią to coraz wolniej, ponieważ są zmęczeni.

Dwudziesta. Gaśnie światło. Ciśnienie spada jeszcze bardziej, prąd jest tylko na mostku, w maszynowni i w kajucie radionawigatora. Wybieranie wody ustaje. Nagła ciemność w kabinach, korytarzach i salonach nie wywołuje paniki z dwóch powodów: jeden pasażer na trzech to wojskowy, a większość cywilów jest zbyt chora, żeby reagować.

Słychać znowu kroki na pokładzie. Ktoś, kto trzyma lampę elektryczną, mówi: „Pójdę zobaczyć, co się dzieje”. Po chwili wraca:

„Dyżurni przenoszą skrzynki z owocami z ładowni na bakburcie na górny pokład, żeby przywrócić statkowi równowagę. Kiedy będzie w pozycji poziomej, być może uda się rozpaść w kotłach”.

Wzruszające złudzenie. Żeby postawić statek prosto, żeby zrównoważyć tę masę wody, która bez przerwy podnosi się w ładowniach, trzeba by setek ton skrzynek z owocami. Po prostu załoga przestawia niektóre produkty z nadzieją, że zatoną później. „Lamoricière” nie zmienia pozycji rannego zwierza.

Dwudziesta trzecia. Kapitan Milliasseau wysłała kolejną wiadomość. Tym razem wołanie o ratunek - SOS. „Woda dochodzi do połowy jedynego funkcjonującego kotła, musimy go uszczelniać. Proszę o natychmiastową pomoc”. Dwa statki pasażerskie, „Gouverneur-Général-de Gueydon” oraz „Gouverneur-Général-Chanzy”, odbierają wiadomość i płyną na pomoc „Lamoricièrebwi”.

A to już druga noc. Jedna z uratowanych, pani Maguy Dumond, wydała w 1943 roku swoje wrażenia pod tytułem *Naufragée* (Byłam rozbitkiem). Natknąłem się tam na wiele interesujących szczegółów potwierdzających moje osobiste doświadczenie, z tą różnicą, że tonący statek, na którym ja byłem, nie przewoził kobiet i dzieci. Pani Maguy Dumond nie napisała, ile ich było i nie znalazłem też takiej informacji w żadnym dokumencie. Inni jednakże uratowani z katastrofy powiedzieli mi, że dzieci było dużo i większość ich zginęła. Nic dziwnego -trzeba wielkiej siły i prawdziwej determinacji, by wyjść zwycięsko z katastrofy morskiej.

Rankiem 9 stycznia wiatr nadal dmucha z siłą 9 stopni w skali Beauforta. Deszcz przestał padać, chmury odpłynęły, a na błękitnym niebie zaświeciło słońce. Widok rozciągający się z mostku „Lamoricière a” jest jednocześnie i wspaniały, i straszny.

Statek jest tak nachylony od bakburty, że szalupy ratunkowe z tej strony zanurzają się w wodzie przy każdym wachnięciu. Z drugiej strony kadłub góruje co najmniej osiem metrów nad powierzchnią morza, a dużo więcej, gdy wysokie fale unoszą go nad przerażającymi przepaściami. Oświetlone promieniami słońca strzępki białej piany stanowią dekorację dla płynących gór. Po prawej wyraźnie widać brzegi Balearów.

O ósmej wydano rozkaz, by wszyscy pasażerowie weszli na górny

pokład w celu przewiezienia ich w szalupach na statki ratunkowe. Dla większości jest to niewypowiedziana męka. Otepiali z powodu choroby morskiej, dręczącej ich bez przerwy, osłabieni postem, nie dotarliby na pokład bez pomocy marynarzy i wojskowych, którzy, trzymając się mocno balustrad, podają ich sobie z ręki do ręki. Na pokład wychodzą trupio bladzi, oślepieni słońcem. Mrugają oczami, nie widzieli bowiem światła od ponad sześćdziesięciu godzin, a od chwili odcięcia prądu, czyli od trzynastu godzin, siedzieli w całkowitych ciemnościach.

Po przybyciu na pokład mężczyźni są kierowani do barów w pierwszej klasie, zaś kobiety i dzieci do salonów - próbuje się ewakuować je najpierw. Kobiety i dzieci kładą się na ziemi, czy raczej padają jedne na drugie. Dzieci krzyczą i płaczą. Pokojowi bez przerwy przynoszą koce -okrywają nimi osłabionych i zmarzniętych pasażerów.

Jak zawsze, gdy dzieje się coś złego, znajdują się odważne serca, które się nie poddają. Dwie francuskie siostry z Czerwonego Krzyża, Georgette René i Odile Horst, pocieszają i uspokajają dzieci z „Koła Guynemer” które są pod ich opieką. Każą im odmawiać modlitwy.

O dziewiątej dziesiąt „Gouverneur-Général-de Gueydon” telegrafuje do „Lamoricière'a” - „Widzę was” - i w tej samej chwili jego wysoka sylwetka, wąska, ponieważ widziana od przodu, pojawia się na horyzoncie. Palacze na nim muszą dużo ładować - z komina bucha czarny dym. Ten widok dodaje pasażerom otuchy.

Dziesiąta. „Gueydon” znajduje się już w odległości czterystu metrów. Ci z pasażerów, którzy trzymają się belek mimo silnego wiatru, widzą, jak statek tańczy na wielkich falach.

- W jaki sposób będzie mógł nas uratować?

„Lamoricière” staje się coraz cięższy i bezwładny. Ściany wody kładą go, a on wstaje z coraz większym trudem. Żeby nie przeszkadzać w manewrach ratownikom, kapitan Milliasseau każe odciąć pływającą kotwicę.

Kapitan „Gueydon” próbuje najpierw wziąć statek na hol. Wyrzuca do morza dwie pływające kotwice, by się utrzymać w kursie i każe rzucić linę konopną z pływakiem na końcu. Marynarze z „Lamoricière'a” będą tylko musieli ją chwycić i przywiązać do niej cumę.

Chwile mijają, a pływak się nie pojawia. Ponieważ jest mniej ciężki

niż oba statki, wiatr spycha go daleko od nich. Trzeba spróbować czegoś innego.

W salonie „Lamoricière'a" slychać płacz kobiet. Jedna z nich, młoda, ubrana na czarno, wyjaśnia, że ciało jej męża, pilota, znajduje się w jednej z ładowni. I tam pozostanie.

- Prosimy do szalup kobiety i dzieci!

Trzeba się było na to zdecydować. Tymczasem „Gueydon" wykonuje manewr, dzięki któremu szalupy przyplłyną do niego bez większego trudu, przynajmniej wszyscy taką mają nadzieję. Zbliża się jedenasta.

Spuszczenie szalup na wodę jest bardzo proste, ale przy pięknej pogodzie, gdy statek tonie powoli, grzecznie pozostając w pionie, i jeśli żadna lina wciągnika się nie zatnie z jakiegoś powodu. Doświadczenie wynikające z setek, tysięcy katastrof morskich wskazuje, że te warunki nigdy nie występują razem. Zwłaszcza niewiele statków tonie prosto, w związku z czym połowa szalup z reguły jest nie do użycia, a przecież ich liczba została skalkulowana tak, jakby wszystkie miały zostać wykorzystane. Pewien dalekowzroczny i odważny człowiek, Alain Bombard, ujawnił tę morską herezję, podtrzymywaną za wszelką cenę od początku żeglugi parowej i stwierdził, że jedynym dobrym urządzeniem są napełniane powietrzem kauczukowe łodzie, które rzuca się na wodę. Podczas drugiej wojny światowej tysiące rozbitków uratowano dzięki takim szalupom. Należy włożyć kamizelkę ratunkową, skoczyć w morze i płynąć w kierunku jednego z pontonów, które nadmuchują się automatycznie - można ich wrzucić do wody bardzo dużo. Jest to trudne ćwiczenie, ale daje najwięcej szans przeżycia. „Wygoda" na tradycyjnych łodziach ratunkowych to złudzenie, niestety podtrzymywane z przyzwyczajenia i wyrachowania - doświadczyłem tego na własnej skórze. Mam nadzieję, że mi wybaczycie tę dygresję, kiedy wykaże, że zatonięcie „Lamoricière a" w sposób jednoznaczny i dramatyczny dowiodło nieskuteczności klasycznych szalup ratunkowych.

Kobiety i dzieci, trzech członków załogi do wiosł oraz jeden oficer--pasażer jako dowódca nie bez trudności wsiedli do jednej z łodzi, zachowując jednak porządek i spokój. Ponad swoimi głowami widzieli nachylone kominy statku, które wydały im się ogromne i groźne. Łódź została spuszczone na wodę poprawnie, przed falami chronił ją trochę kadłub statku.

Niestety tylny wciągnik się zaciął. Fala uniosła statek, a łódź - nadal przyczepiona do żurawika - podniosła się z tej strony po skosie. Kobiety i dzieci wpadły w przerażenie, a marynarze bezskutecznie próbowali odblokować wciągnik.

Następna fala opuszcza ponownie statek. To cud, że łódź opada na wodę na płask, nabrawszy tylko nieco wody. Jej pasażerowie są być może uratowani, bo przecież w końcu uda się odblokować ten przeklęty wciągnik lub przeciąć linię. Za późno. Ściana statku opuszcza się jeszcze bardziej, ciągle się opuszcza, opiera się o łódź, wciska ją w wodę i przewraca. Słychać zduszone krzyki, a kiedy „Lamoricière” się podnosi, morze jest puste.

W oficjalnym raporcie napisano: „W wyniku tej nieudanej próby, zrezygnowano ze spuszczenia innych szalup na morze”. Nie wiem, ile ich było na tym statku, ale jedno jest pewne - na nic się nie przydały.

Załoga zaczęła rzucać do wody wszystko, co może się na niej unosić -koła ratunkowe, małe tratwy, skrzynki, wiosła itd. Na pokładzie nadal znajdują się wielkie tratwy, ale ponieważ zaleca się używać ich dopiero po wypróbowaniu szalup, na ogół robi się na to za późno i nie ma czasu, by je spuścić. Są bowiem solidnie przywiązane albo - jeśli uda się nawet je odwiązać - ślizgają się niebezpiecznie po nachylonym pokładzie, który waha się niczym ogromna huśtawka. Tak się dzieje na „Lamoricière”. Wielka tratwa na rufie przesuwana się, raniąc wiele osób. „Mężczyzna ubrany w granatowy garnitur traci przytomność, spada do wody i odpływa z rozkrzyżowanymi ramionami”.

Słońce ciągle świeci na błękitnym niebie, nadal wieje bardzo silny wiatr. Widać kolejny statek pasażerski - to „Gouverneur-Général-Chanzy”. „Lamoricière” pochyla się jeszcze bardziej, a jego rufa zaczyna się powoli zanurzać. Pasażerowie biegną w tamtą stronę, by skoczyć do morza i próbować dotrzeć do którejkolwiek z tratw, nieważne dużej czy małej, które unoszą się wokół. Inni z kolei kurczowo trzymają się balustrady, z błędnym wzrokiem, ściągniętą twarzą lub przeciwnie -dziwnie spokojni, fatalistycznie nastawieni, patrzą na bliskiego jeszcze „Gueydona”, ku któremu płyną przepelnione tratwy. Wszyscy ci zdesperowani ludzie, którzy odmawiają opuszczenia statku lub boją się to uczynić, przeszkadzają bardziej zdecydowanym, próbującym dotrzeć na rufę. Zdarzają się więc brutalne gesty i słowa. Atmosfera w czasie ka-

tastrofy morskiej z pewnością nie przywołuje na myśl salonu. Zasada „ratuj się, kto może” budzi w ludziach okrucieństwo.

Kapitan Milliasseau stoi sam na odsłoniętej części mostku, w pełnym wietrze. Nie widać jego twarzy zakrytej daszkiem czapki. Nic już nie może zrobić, tylko opuścić tonący statek jako ostatni. Nie robi tego zresztą. O godzinie jedenastej trzydzieści pięć czasu Greenwich na pozycji 40^cN i 4°22'E zatonie wraz z pasażerami, którzy jeszcze zostali na pokładzie.

Wskoczyłeś do morza, opileś się słonej wody, zabrakło ci trochę tchu, ale kamizelka ratunkowa wydobyła cię na powierzchnię. Nie zanurzasz się więcej, to duża pociecha. Płyniesz z łatwością lub z trudem do najbliższej tratwy. W końcu łapiesz za jej brzeg między zwisającymi nogami, bo siedzi tam już dużo ludzi. Nie wyobrażaj sobie, że ktokolwiek poda ci pomocną dłoń, zachęcając: „No wsiadaj pan!”.

Tratwa, na którą udało się wsiąść pani Maguy Dumond, była bardzo obciążona. Udawała nawet łódź podwodną, gdy przykrywała ją fala. Nasza bohaterka „nie została dobrze przyjęta przez wiele osób”. Myślę, że rozbitkowie często łagodzą nieco swoje relacje o tych chwilach z litości albo dlatego, że można ponownie spotkać uczestników tej samej tragedii. Z mojego doświadczenia wynika, że sprawy mają się lepiej, kiedy marynarze walczą o przeżycie w wodzie. Nie chodzi o to, że wszyscy są bohaterami czy aniołami, ale nawet najmniej odważni spośród nich, tak jak piechurzy w czasie ataku, wbrew sobie odwołują się do tradycji, jeśli nie do honoru, a w każdym razie do poczucia solidarności, które ich broni przed nimi samymi.

Z pomocą czy bez, pani Maguy Dumond wdrapała się w końcu na tratwę. Pozostanie na niej około pięciu godzin. Wielu rozbitków przetrwało dużo dłużej, całe dni, trzymając się jakiejś łódki czy szczątków statku. Tyle że nawet pięć godzin na pokładzie tratwy stanowi pouczające doświadczenie.

Skąpane w słońcu Morze Śródziemne jest nadal wzburzone, omiata je też gwałtowny, lodowaty wiatr. Skąpo odziani rozbitkowie cierpią bardziej niż inni, trzęsą się (ale to zbawienna reakcja organizmu), szczękają zębami tak bardzo, że wywołują przerażenie swoich sąsiadów. Widać niewielką tratwę, na której znajduje się kobieta ubrana tylko w jasnonie-

bieską bluzkę z krótkimi rękawami i spódnicę. Siły ją opuszczają, zsuwa się z tratwy, tylko górna część jej ciała jeszcze na niej spoczywa, nogi są już w wodzie. Pasażerowie wielkiej tratwy, obok której kobieta przepływa, widzą jej twarz - płacze, oddała się, ale nie odpłynie daleko.

- „Gueydon” odpływa! Patrzenie, zawrócił!

To prawda. Jest czternasta. Od pięciu godzin statek manewruje, żeby tak rzec, w miejscu, walcząc z morzem i wiatrem. Zaczyna mu brakować paliwa. W tamtych czasach dozowano je statkom handlowym z drobiazgową oszczędnością. „Gueydon” zabrał na pokład pięćdziesięciu pięciu rozbitków. Jeśli jego kapitan chce dotrzeć do celu, musi odpłynąć. Nie robi tego jednak, dopóki nie upewni się, że „Chanzy” przejmie pałeczkę.

Z mostku „Gueyдона” drugi statek jest już widoczny, natomiast z tratw jeszcze nie. Jeśli potraficie, spróbujcie sobie wyobrazić rozpacz rozbitków, którzy widzą, że ratunek się oddala. Dobrze, że nie słyszeliście słów, które wtedy padły. Zresztą, dzięki litościwej niepamięci sami rozbitkowie prawie zawsze od razu je zapominają. Na szczęście ich rozpacz nie trwa długo, bo oto zauważają „Chanzy”. Jego kominy dymią, a statek robi się coraz większy. Potem zwalnia, bo - podobnie jak przedtem „Gueydon” - manewruje z trudem, zbierając po drodze rozbitków, których fale znoszą w jego stronę. Jakże to długo trwa!

Piętnasta trzydzieści. Ogromna fala podnosi tratwę, na której znajduje się pani Maguy Dumond, i ją przewraca. Pasażerowie zaskoczeni, że morze jest mniej zimne niż powietrze, odważnie unoszą się na wodzie. Wygląda na to, że wszystkim uda się z powrotem wdrapać na tratwę. Jednak nie. Pewien „mężczyzna około pięćdziesiątki”, który chwilę przedtem chwycił się tratwy, chce na nią wsiąść.

- Nie, jest nas już za dużo!

Został więc w wodzie, kurczowo trzymając się tratwy. Widać, że jest zbyt zmęczony, by ponownie próbować. Patrzy na panią Maguy Dumond.

- Wciągnijcie go! - mówi kobieta do swoich sąsiadów.

Nikt ani drgnie. Rozbitkowie siedzą ściśnięci, przytulając się do siebie, żeby było im mniej zimno. Mężczyzna w morzu rzuca ostatnie zrozpaczone spojrzenie. Puszczając brzeg tratwy, pochyla głowę, twarz zanurza w wodzie. Kamizelka ratunkowa ciągle utrzymuje go na powierzchni, kiedy oddała się coraz bardziej...

„Chanzy" jest jeszcze daleko, jakiś kilometr.

- Nigdy do nas nie dopłynie!

W istocie, „Chanzy" z tego samego powodu co przedtem „Guey-don", czyli braku paliwa, oddala się z miejsca katastrofy, zabrawszy dwudziestu pięciu rozbitków. Po raz drugi ci, którzy nie zostali uratowani, patrzą, jak nadzieja się oddala. Czy można sobie wyobrazić coś straszniejszego? Dla pojedynczych osób uczepionych jakichś pływających przedmiotów, stosu leżaków czy czterech wioseł związanych razem -w czasie katastrofy na wodzie unoszą się najdziwniejsze rzeczy - dla tych nieszczęśliwych szarpanych przez wściekłe porywy wiatru, zagubionych wśród ruchomych wzgórz, to zbyt trudna próba i niejeden z nich rozwiera dłonie, i tak jak tamten pięćdziesięciolatek zanurza twarz w wodzie.

Jest godzina szesnasta. Rozbitkowie nadal siedzą ściśnięci na dużej tratwie. Niektórzy jedzą pomarańcze, które udało im się złapać, kiedy przepływały obok nich. Od dłuższej chwili nikt nic nie mówi.

- Patrzcie! Dym!

To prawda, ale co to znaczy? Trudno już w cokolwiek wierzyć, ale mimo wszystko odradza się nadzieja.

- To okręt wojenny!

Wąski kadłub małego statku służby wywiadowczej „Impétueuse" widziany z przodu przypomina ostrze noża, a przecież tym ludziom na tratwie - dzieci tam nie było - wydał się ogromny. Stateczek tańczy na wielkich falach, ale czarny dym i smuga piany za rufą świadczą o tym, że sunie pełną parą prosto na tratwę, nie zbaczając ani o centymetr. Ach! Jak pięknie jest żyć!

Mała jednostka manewruje z większą łatwością niż statek pasażerski, a dowódca „Impétueuse" jest po prostu mistrzem. Ustawia statek od zawietrznej tratwy z wielką dokładnością i pozwala mu dryfować. I oto są obok siebie. Spadają pęki lin, silne ramiona chwytają na wpół żywych rozbitków. Gabinet lekarski. Gorący grog, suche ubrania. Wszystkich uratowanych - „uratowani", jakie piękne słowo! - kobiety i mężczyźni, przebrano za marynarzy, dopóki ich odzież nie wyschnie. To, co się zdarzy później, jest jak sen.

„Impétueuse" uratował piętnastu rozbitków. 11 stycznia przesadzono ich na płynący do Marsylii krążownik „Jeanne de Vienne". Na

miejsce dotarł 12 stycznia o dwunastej trzydzieści. Katastrofa „La-moricière'a" pochłonęła ponad 200 ofiar.

Livre des feux et de signaux de brume (Księga świateł i sygnałów mgielnych) to publikacja centralnej służby hydrograficznej, która dostarcza żeglarzom wszystkich koniecznych informacji na temat wybrzeży oraz - jak wskazuje jej tytuł - sygnałów mgielnych. Składa się z dziesięciu tomów oznakowanych literami. Latarnie morskie i sygnały na wybrzeżu libańskim znajdują się w tomie D. Można tam przeczytać na przykład, że latarnia morska Ras-Bejrut, która sygnalizuje wejście do portu w Bejrucie, jest błyskowa: sekunda rozbłysku, trzy sekundy ciemności, sekunda rozbłysku i tak dalej. W ten sposób rozpoznaje się ją z daleka.

Livre des feux et de signaux de brume aktualizuje się co trzy lata. Jeśli zostanie uruchomiona jakaś nowa latarnia morska, od razu pojawia się w *Avis aux navigateurs* (Wskazówki dla żeglujących), dzięki którym można porządnie prowadzić wszystkie konieczne dokumenty.

Inżynierowie i technicy, którzy na początku listopada 1952 roku kończyli instalację optyczną na lotnisku w Chaldzie, kilka kilometrów na południe od Bejrutu, nigdy się nie interesowali *Livre des feux et de signaux de brume* ani *Avis aux navigateurs*. Nie mieli nic wspólnego z dokumentami nawigacyjnymi, skoro ich latarnia była przeznaczona dla samolotów. Gdyby zwrócono im uwagę, że z winy nieszczęśliwego zbiegu okoliczności, jej błyski miały ten sam rytm co latarnia morska w Ras-Bejrut, czyli jednosekundowy błysk co trzy sekundy, z pewnością odparliby, że to nie ma znaczenia z jednego powodu:

- Błyski latarni w Chaldzie oddzielają nie trzy sekundy ciemności, ale trzy sekundy zielonego światła. Nie można się pomylić. Czy widział pan kiedykolwiek latarnię morską błyskającą na zielono?

Nie, nikt nie widział. Ale wtedy nikt także nie widział jeszcze raportu doktora Riu, który miał zostać opublikowany dopiero w drugim zeszycie „Revue de médecine navale" z 1955 roku, trzy lata po zatonięciu „Champolliona". Ów raport nosił tytuł *Problem percepcji sygnałów kolorowych i daltonizmu w marynarce*. Można tam było przeczytać między innymi: „Jeśli z jakiegokolwiek powodu, na przykład mgły, natężenie zielonego światła obniży się, z daleka może wydać się niebieskie lub stać się praktycznie niewidoczne".

Znajdujesz się na mostku, widoczność nie jest najlepsza i zbliżasz się do lądu. Mówisz sobie: „O takiej to a takiej godzinie muszę zobaczyć światło i wziąć taki to a taki kurs, by wpłynąć do portu”. Wpatrujesz się w ciemność i nagle zauważasz światło, liczysz błyski. Tak, to jest właśnie to, bravo! Jesteś na dobrej drodze.

O czwartej rano 22 grudnia 1952 roku przy zachmurzonym niebie i wietrze o sile 6 w skali Beauforta z południowego wschodu oficer wachtowy na mostku statku pasażerskiego „Champollion”, który po przedniego dnia rano wypłynął z Aleksandrii, dostrzegł światło latarni w Ras-Bejrut. Zgodnie z rozkazem, zapisanym w dzienniku pokładowym, wysłał jednego z marynarzy, by powiadomił o tym kapitana Bourde, dowódcę statku. Oto fragment dziennika pokładowego napisany przez niego:

„O czwartej pięć poinformowano mnie, że widać światło latarni w Ras-Bejrut. O czwartej piętnaście osobiście sprawdzam, że latarnia, którą widać jeszcze słabo, błyska białym światłem co trzy sekundy z do-brego kierunku, czyli nieco po naszej prawej”.

Statek bierze więc kurs na to światło.

„O piątej piętnaście włączono radar, ale przekazywany obraz jest dość niewyraźny. Określił naszą pozycję na 9,5 mili od lądu. O piątej trzydzieści pięć zaczynamy manewrować”.

I w tej samej chwili nagle wśród białych błysków pojawia się zielona poświata. I prawie zaraz potem bardziej na lewo widać prawdziwą latarnię w Ras-Bejrut. Zadziało zjawisko optyczne - zielone światło z daleka wydawało się białe. Kapitan Bourde w jednej chwili zrozumiał, że jego statek nie płynie ku wejściu do portu. „Zmniejszyć prędkość, a potem cała wstecz. Około piątej czterdzieści pięć, przy pierwszych oznakach świtu, zobaczyłem kipiel z przodu po lewej. Prawie jednocześnie od czułem pierwsze lekkie drgnienie, a po nim całą serię wstrząsów, które silnie zachwiały statkiem”.

„Champollion” był statkiem pasażerskim o wyporności 12 500 ton. Miał 28 lat, ale w 1933 roku został odmłodzony. Osiągał prędkość 18 węzłów. Wypłynął z Marsylii 15 grudnia 1952 roku, mając na pokładzie 120 członków załogi i 111 pasażerów, wśród których znajdowało się 98 pielgrzymów do Jerozolimy. W czasie postoju w Aleksandrii na pokład wzięto kolejnych pasażerów.

Oni także usłyszeli i odczuli wstrząsy. Uderzenia te nawet ich obudziły. Leżeli jeszcze na kojach, zadając sobie pytania: „Słyszałeś? Jak mogłem nie słyszeć! Teraz już nic nie słyhać. Może to zderzenie”. Przekreśliли włącznik prądu u węzłowi łóżka. Dzięki Bogu światło było. „Nie słyhać już maszyn, stanęliśmy. Być może osiedliśmy na mieliźnie. A może wjechaliśmy w nabrzeże, wpływając do portu w Bejrucie. Która godzina?”.

Chwilę później mężczyźni i kobiety, w płaszczach i marynarkach narzuconych na nocne stroje, tłoczyli się na pokładzie. „Osiedliśmy na mieliźnie! Patrz, ląd jest całkiem blisko. Popatrz na domy. Mówię ci, że to Bejrut. Tak, ale nie jesteśmy w porcie. Zobacz, zapalają się światła w oknach”.

Co za dziwna scena o świcie. W istocie, widać na brzegu domy, wieżowce w nowych dzielnicach, w których mieszczą się hotele. Zapalone światła dziurawią półmrok. Bezwładny „Champollion” leży na przy-bojach, dwieście metrów od plaży. Wieje zimny wiatr, a fale o ogromnych grzebieniach pędzą z wielką prędkością prosto na statek. Słyhać, jak rozbijają się o prawą burtę. Kobiety zaczynają jęczeć, dzieci płaczą. I nagle nastaje wielka cisza - wszystkie światła na pokładzie gasną.

Na mostku kapitan Bourde słucha pesymistycznego raportu drugiego kapitana i głównego mechanika, którzy przeprowadzili szybką inspekcję dna statku. „Champollion” osiadł na dwóch ostrych skałach, które przedziurawiły poszycie kadłuba. Dziury są ogromne, maszyny i prądnice zatopione, a pompy nie do użycia.

- Statek może się całkowicie położyć - mówi główny mechanik.

Na pochylonym pokładzie oficerowie robią, co mogą, żeby uspokoić pasażerów:

- Pomoc zostanie nam szybko udzielona, popatrzcie na tych wszystkich ludzi na plaży.

Jest już wystarczająco jasno, żeby na brzegu zobaczyć tłum, który coraz bardziej rośnie. Niedługo plaża będzie czarna od ludzi. Później okaże się, że jest tam także wraz ze swoim rządem prezydent republiki libańskiej, pan Camille Chamoun, który kieruje akcją ratunkową. Jaką akcją? Trzeba sobie dokładnie wyobrazić sytuację.

Mówiłem już o trudnościach, jakie sprawia spuszczenie na morze szalup ze statku, który tonie, przechylając się. Tutaj jest gorzej. Nawet

gdyby udało się spuścić łódź, jest niemal w stu procentach pewne, że od razu rozbije się w kipieli na przybojach. Co więc robić?

Klasycznym środkiem ratunkowym w takich razach jest instalacja liny okrężnej, do której mocuje się krzeselko ratunkowe dla rozbitków przewożące po jednej osobie za każdym okrażeniem. To długotrwała operacja, ale pewna. Lina cumownicza jest gruba i ciężka, należy więc najpierw wysłać cieńszą linkę, do której przyczepiona zostanie lina okrężna.

- Patrzcie! Strażacy z Bejrutu ustawili na plaży wyrzutnię cumy. To oni przyślą nam linkę.

Wycie wiatru i huk fal zagłusza wystrzał z armatki. Widać jednak, jak linka wylatuje w powietrze. Wygląda jak cienki wąż na tle nieba. Wije się bardzo wysoko, za wysoko, zakręca, odepchnięta przez gwałtowny podmuch wiatru, jeszcze raz zakręca i spada w odległości ponad stu metrów od statku. Jeśli kiedyś słyszałeś krzyk rozczarowania na stadionie po straconym gołu, dodaj do niego jęki kobiet, gniewne złorzeczenia, a będziesz miał wyobrażenie hałasu, jaki powstał na pochylonym pokładzie „Champolliona”.

- Nic straconego - mówią oficerowie. - Zrobimy odwrotny manewr. Łódź zawiezie linę na ląd.

Łódź? Jaka łódź? Podobno spuszczenie szalupy na wodę jest niemożliwe. Fakt, jeśli są w niej pasażerowie. Jeśli popłyną nią zręczni i odważni marynarze - to zupełnie inna historia. Kapitan Boudre chce spróbować tej szansy:

- Proszę zgłaszać się na ochotnika.

Załoga liczy sześćdziesięciu marynarzy. To nie wymysł - zgłaszają się wszyscy. Wybrano spośród nich siedmiu nieżonatych. Spuszczono najmniejszą łódź, jaka była na pokładzie. Jakimś cudem nie roztrzaskała się o statek i odpływa. Patrzący mają wrażenie, że unosi się nad kipiela. Koledzy komentują ze znanstwem:

- Wiatr i morze od tyłu, uda im się, do jasnej cholery!

Łódka ciągnie linkę, do której zostanie doczepiona lina okrężna.

- Patrzcie, dopływają. A ci na plaży już zrozumieli i czekają na nich.

W istocie na brzegu żołnierze, strażacy i marynarze libańscy uformowali się w swego rodzaju strzałę, której czubek wchodzi w morze.

- Ach! Łódź ustawia się w poprzek do fali! Wpada w wir, no tak, przewraca się! Co za nieszczęście!

Nie, nie jest tak źle. Szalupa co prawda przewróciła się, ale jej pasażerowie nie wypuścili linki z ręki i ratownicy na brzegu w końcu ją chwytają - kontakt zostaje nawiązany. Na końcu linki, który został na statku, marynarze „Champolliona” przywiązują linę okrężną, która będzie transportowała rozbitków, a na brzegu zaczynają ją ciągnąć.

Zaczynają, a potem przestają. Nawet dwadzieścia metrów liny okrężnej to ogromny ciężar i ratownikom na brzegu nigdy nie uda się przeciągnąć jej dwieście metrów. Przydałby się ciągnik, ale nie ma go na plaży. Czy trzeba będzie zrezygnować? Nie, pewien wojskowy ma pomysł:

- Czołg ma tyle samo siły co ciągnik.

Idą po czołg. Która to godzina, dziesiąta? Już wpół do jedenastej? Na pochylonym pokładzie, omiatanym przez wiatr pryskający wodą aż na ich twarze, pasażerowie statku śledzą z niepokojem całą operację, która zdaje się nie mieć końca. Widzą, jak na plażę wjeżdża czołg. Zastanawiają się, po co. Oficerowie udzielają im wyjaśnień. Będzie ciągnął linę, żeby sprowadzić linę okrężną na ląd. Dobrze. I rzeczywiście, żółty czołg na nieco jaśniejszym piasku plaży podjeżdża w górę wydmy, ślizgając się trochę, dzielnie znowu rusza i lina ponownie się napina.

Zbyt wiele szarpnięć. Czołg nie ciągnie regularnie, tak jak robiłby to ciągnik. Nagle w niebo ponownie wystrzela wąż - linka się zerwała. Rozpacz. Ale tym razem pasażerowie nie mają czasu na długie lamenty. Niesłychany dźwięk tarcia, wybuch, trzaśnięcie - statek łamie się na pół, czy raczej zaczyna się łamać, pokład się otwiera. Widać prostą szczelinę, jeszcze niezbyt szeroką. Około dwóch metrów. Takie zjawisko robi wrażenie równie silne jak trzęsienie ziemi. W ogólnym osłupieniu bardzo wyraźnie odzywa się głośnik:

- Proszę przejść z rufy na przód statku. Marynarze pomogą pasażerom. Jeśli wszystko odbędzie się w spokoju, nie ma niebezpieczeństwa.

- Na statku nie było już prądu, ale kapitan przemówił przez megafon na baterie - opowiadał jeden z oficerów. Panika nie wybuchła, w znacznym stopniu dzięki załodze, która pomagała pasażerom z wielkim oddaniem. Dwieście osób zebrało się w jadalni. Nikt nie był głodny, po-

nieważ stewardzi roznosili zimne dania, ale wszyscy cierpieli pragnienie -beczki z wodą popękały, a napoje znajdowały się w kabinach zalanych przez morze. Ci, którzy nie dość ciepło ubrali się, szczękali zębami.

Ziębnięci i spragnieni ludzie widzieli, jak o dwieście metrów od nich unoszą się dymy z kuchni ustawionych na plaży, patrzyli na stosy koców wynoszonych z samochodów Czerwonego Krzyża. Cóż za męki Tantara! I jak to się wszystko skończy? Radiooperator na statku poinformował kapitana Bourde, że otrzymał dwie wiadomości: na pomoc „Champollionowi” spieszy brytyjski krążownik „Kenya” oraz francuski parowiec „Syrie”. Ale co oni mogą? Zbliżyć się na tyle, żeby sami utknęli na skałach?

W dzienniku pokładowym kapitana Bourde znajdują się dwa lapidarne wpisy: „Wysłałem na ląd łódkę, by spróbowała umocować linę okrężną. Inne próby miały miejsce około godziny trzynastej i piętnastej trzydzieści”. Pierwszą z nich opisałem powyżej. W dwóch pozostałych szalupa rozbiła się o rafę, a marynarze w kapokach dotarli do brzegu z wielkim trudem, oprócz jednego, który rozbił sobie głowę o skałę. Wszyscy widzieli, jak dryfują jego zwłoki.

Pasażerowie nie śledzą tych prób rozgorączkowani. Stłoczeni w jadalni milczą, pośepni i przygnębieni. Wielu kobietom nie starcza nawet odwagi, żeby pocieszać swoje płaczące dzieci. Na pokładzie znajduje się karzeł z cyrku, bardzo miły i ludzki człowiek, który stara się rozbawić maluchy i je uspokoić. Dziwna katastrofa. A ratownicy stoją dwieście metrów dalej, całkowicie bezsilni. Zaczyna się ściemniać.

- Dlaczego nie wyślą z lądu łodzi?

- Z tego samego powodu, dla którego nie można ich wysłać z „Champolliona” - przez skały. Pasażerowie zaczynają rozumieć, że statek tonący na pełnym morzu ma więcej szans na ratunek niż ich nieszczęsna jednostka, unieruchomiona na rafie. „Champollion” jest jak zwierz złapany w potrzask. Zapada noc, a ulewny zimny deszcz wygania ratowników z plaży.

W czasie wszystkich katastrof morskich ludzie się modlą. Na pokładzie „Champolliona” znajduje się ojciec Lechat, który prowadzi pięć-dziesięcioosobową pielgrzymkę do Ziemi Świętej. Jej członkowie spędzają część nocy na modłach, a inni pasażerowie do nich dołączają. Zanim zacznie świtać, cała ta trzódka w końcu zasypia.

Tymczasem fale podmywały kadłub, czyli wydobywały spod niego piach, stwarzając coraz większe niebezpieczeństwo, że statek złamie się całkowicie i przewróci. O świcie 23 grudnia przechył osiąga pięćdziesiąt stopni. Pięćdziesiąt. Narysujcie sobie kwadrat i wyznaczcie przekątną - ta linia ma nachylenie zaledwie czterdziestu pięciu stopni. „Champollion” nie zanurza się, ale jego pasażerowie są w bardzo niewygodnej pozycji. I w jakiś sposób śmiesznej. Kilkaset metrów dalej na pełnym morzu widać brytyjski krążownik „Kenya” oraz włoski holownik, które nie mogą się zbliżyć z powodu skał. Rozbitkowie widzą, że po nastaniu dnia na plaży w Bejrucie znowu pojawiają się ludzie, ale co mogą zrobić ratownicy? Co więcej niż poprzedniego dnia? Morze jest jeszcze bardziej wzburzone, a wiatr jeszcze silniejszy.

- Kapitanie, pasażerowie są u kresu wytrzymałości nerwowej. Ci, którzy potrafią pływać, chcą wskoczyć do morza.

Mówi ojciec Lechat, pasterz pielgrzymów do Jerozolimy.

- To szaleństwo - odpowiada kapitan Bourde. - Fale mają pięć metrów wysokości. Czy widział już ksiądz ludzi płynących wpław w takich warunkach?

- W kamizelce ratunkowej.

- Nawet w kamizelce. Poza tym widzi ksiądz tę czarną plamę, tam daleko od brzegu? To mazut, który wylałem ze statku, żeby zmniejszyć zagrożenie pożarem. Pływak by się w nim udusił. Nie czytał ksiądz opowieści wojennych?

- Moje dwie siostrzenice są zdecydowane spróbować. Są świetnymi pływaczkami, mistrzyniami.

A oto one, zdeterminowane, pewne siebie, Françoise i Denise Landais, dwudziestojednoletnie bliźniaczki.

- Kapitanie, nie może nam pan zabronić.

Kapitan Bourde wzrusza ramionami, wydaje rozkaz. Marynarze przerzucają drabinę przez barierkę, dziewczyny schodzą i zanurzają się we wzburzonym morzu. To prawda, że świetnie pływają. Pasażerowie z trudem utrzymujący równowagę na pochyłym pokładzie widzą, jak unoszą się i opadają na falach. Za każdym razem, gdy pokonują stok płynnego wzgórza, wydaje się, że opadną z powrotem, ale nie - pojawiają się po jego drugiej stronie.

- Zbliżają się do plaży, uda im się!

Dwadzieścia minut, żeby przepłynąć dwieście metrów, to nie jest rekord olimpijski, ale spróbujcie tego dokonać przy pięciometrowej fali! Lekcja energii udzielona przez siostry Landais jest wspaniała. Ale z drugiej strony niebezpieczna.

- Widzi pan, że można popłynąć wplaw! Dalej! Teraz ja.
- Ja też, ja też.

W ciągu następnej godziny siedemdziesięciu pasażerów rzuca się z własnej woli do wody i zaczyna płynąć do brzegu. Rezultat: piętnaście osób nie żyje - utopiły się, rozbiły o rafę lub udusiły w plamie mazutu. Kapitan Bourde wydaje rozkaz:

- Nikt więcej nie opuści pokładu. Pogoda może się poprawić, a wtedy akcja ratunkowa stanie się możliwa.
- Ale kiedy, kapitanie? Żywność się skończyła i co gorsza nie ma nic do picia. Dzieci są w niebezpieczeństwie.
- Za pomocą sygnałów ręcznych poprosiłem o zaopatrzenie. Dostarczą nam je samolotami. O, patrzcie, już są!

Rzeczywiście. Na ciemnoszarym niebie wśród wściekłych porywów wiatru do statku zbliżają się cztery samoloty, krążą nad nim jak mewy, po czym nurkują. Marynarze biegną, zbierając zrzucone worki z żywnością. Mimo trudnych warunków na siedem worków sześć wylądowało na pokładzie. Są w nich także napoje, nie w butelkach, ale w postaci zamrożonej. Stewardzi rozdzielają kawałki lodu oraz chleb, cukier, czekoladę i konserwy.

Ile czasu mogą w ten sposób wytrzymać pasażerowie „Cham-pol-liona” unieruchomieni na wraku, zaopatrywani z powietrza? A jeśli statek położy się całkowicie albo przełamie, rozpadnie, wrzucając do morza wyczerpane stadko? Rozbitkowie umierający tuż obok lądu, to już się zdarzało.

Zanim na statku zobaczono fałszywą latarnię w Ras-Bejrut, „Cham-pollion” zasygnalizował kapitanowi portu, że się zbliża. Nieco przed piątą rano pilot wypłynął na jego spotkanie. Stateczki pilotów kursują bez względu na pogodę. W Bejrucie jednostka taka była własnością dwóch nieustraszonych braci, Radwana i Mahmuda Balpadzów. Widziano już, jak dopływają do statków na wzburzonym morzu, wchodzą po drabinkach zrzuconych z pokładu niczym akrobaci. Takie wyczyny stały się dla nich zwykłą rzeczą.

Ale „Champolliona” nie było w wyznaczonym miejscu. Zobaczyli natomiast uszkodzony statek, tkwiący na skałach. To, o czym mówiliśmy już przedtem, upewniło ich, że nie mogą zbliżyć się do jednostki. Sta-tek-pilot wrócił więc do portu.

Cały dzień 22 grudnia 1952 roku obaj bracia spędzili na plaży, patrząc na bezowocne próby zamocowania liny okrężnej. Kiedy zapadł wieczór po tym pośepnym dniu, prezydent republiki libańskiej powiedział im:

- Powierzam wam akcję ratunkową.
- Dziękujemy, panie prezydencie.

Czasami awans nie pozwala zasnąć. Bracia doskonale rozumieli, w jakiej sytuacji jest „Champollion”. Było już jasne, że jeśli chcą uratować pasażerów, mają tylko jedno wyjście - popłynąć do nich. Przybić do statku. Ten manewr od strony morza był całkowicie nie do wykonania z powodu dużego przechylenia, a także dlatego, że wiatr z ogromną siłą wiał ku lądowi. Rozbiliby się o rafę.

- Trzeba więc - powiedział Radwan - pod płynąć z drugiej strony. Pod wiatr.

- Przeplływając nad skałami?
- Tak.

Decyzja została podjęta. Radwan dodał, że w nocy wiatr być może osłabnie. My już wiemy, że stało się inaczej i rankiem 23 grudnia wiał z jeszcze większą siłą. Motorowy statek braci Bałpadzów wyruszył po raz pierwszy wczesnym rankiem, ale spychany przez burzę w stronę brzegu musiał zawrócić, zanim dopłynął w pobliże „Champolliona”. Po raz drugi wypłynął około jedenastej.

Bracia Bałpadzowie prowadzili bardzo sumaryczny dziennik pokładowy i nie opowiedzieli szczegółowo, w jaki sposób udało im się dobić do uszkodzonej jednostki i nie rozbić na skałach. Można się więc tylko domyślać, że wykonali manewr równie zręczny, co śmiały, czyli krótko mówiąc, arcydzieło nawigacji morskiej. I powtórzyli go trzy razy, przy czym za drugim i trzecim razem pomagał im młodszy brat, Salah, który dołączył do akcji ratunkowej na innym statku motorowym. Z przyjemnością podaję imiona tych marynarzy, których później odznaczono Legią Honorową.

Jeden z poruczników na „Champollionie” powiedział: „Zbliży się

statek-pilot". Ci z pasażerów, którzy wdrapali się po pokładzie i przy-
cupnęli przy barierce popatrzyli najpierw w stronę otwartego morza, a
potem lądu. Pozostali, słysząc ich okrzyki, dołączyli do nich. Nikt nie
czuł już wiatru ani zimna. Stateczek tańczył na falach, spadał w doliny i
wdrapywał się na nie ponownie. Kiedy kadłub „Champolliona” go
osłonił, przestało nim trochę rzucać. Pasażerom, którzy chwilę później
z pomocą marynarzy zeszli na jego pokład lub, w kilku przypadkach,
zostali nań wniesieni, wydał się maleńki.

Kapitan Bourde nie mówił nic. Obserwował tylko z niepokojem
pianę tworzącą się na rafie, tam gdzie rozbijało się o nią morze. Libańscy
piloci okazali się tego dnia godni swoich fenickich przodków. Bracia
Balpadzowie wykonali w sumie siedem kursów. Ogółem w katastrofie
tej zginęło siedemnaście osób - prawie wszystkie dlatego, że jak widzie-
liśmy, chciały dopłynąć do lądu wpław.

Ponieważ kapitan Bourde odmawiał opuszczenia statku, Radwan
Balpazdi podszedł do niego po pochylonym pokładzie i przemówił w
nienagannym francuskim z orientálną nutą:

- Niech Bóg będzie z panem! Przynoszę panu pozdrowienie od
mojego ojca. Przysiągłem mu, że sprowadzę pana na ląd. Czy chce pan,
żebyśmy wraz z moimi ludźmi zginęli z pana powodu? Nasze życie oraz
życie pańskich marynarzy, którzy są na pokładzie mojego statku, jest w
pańskich rękach. Nie zawiozę ich na ląd bez pana. Decyzja należy do
pana.

Kapitan Bourde podążył za nim.

10

Ziemia obiecana

W listopadzie 1946 roku jeden z redaktorów „New York Timesa”,
o nazwisku Horne, zainteresował się nagle wielką starą i śmieszną łajbą,
która na początku miesiąca przycumowała do nabrzeża portu w Bal-
timore.

„President Warfield”, mający 115 metrów długości i 1800 ton wy-
porności, bardzo szeroki i wysoko unoszący się nad poziomem wody,

z czterema przestarzałymi piętrami, przypominał wieloryba. Górował nad nim bardzo cienki i długi komin. Farba się z niego łuszczyła, a większą część kadłuba pokrywała rdza. Jeden ze współpracowników George'a Horne'a postarał się o „życiorys” tego zabytku:

- Statek jest młodszy, niż się wydaje. Zbudowano go w 1928 roku w Delaware. Na początku był to parowiec rzeczny, dlatego ma tylko 2,4 metra zanurzenia. Wkrótce potem zakupiło go towarzystwo Packet i przeznaczyło do obsługi trasy między Baltimore a Norfolk na zatoce Chesapeake. Na statku jest 170 kabin i 80 łazienek. Może on zabrać aż 530 pasażerów. Z czasem cofnięto mu pozwolenie na pływanie ze względu na popękany kadłub. Na tydzień przed oddaniem na złom został odkupiony od marynarki wojennej.

- Od marynarki wojennej?

- Tak, ponieważ „President Warfield” służył w czasie wojny pod banderą brytyjską. Dorzucono mu balast, żeby wyrównać niewielkie zanurzenie i pływał w konwojach. Pewnego razu na otwartym Atlantyku wystrzelił do niemieckiej łodzi podwodnej i ją zatopił. Kapitan został odznaczony przez króla Wielkiej Brytanii. W lipcu 1943 roku wrócił w posiadanie Stanów Zjednoczonych i uczestniczył w operacji Overlord. Jak pan widzi, to sławny weteran. W 1945 roku został zwolniony do cywila. Kupiono go za 50 000 dolarów. Gotówką, bez targów, jak mi powiedziałano.

- Kto go kupił?

Ankieter oderwał kartkę ze swojego notatnika i położył na biurku Horne'a: „Weston Trading Co., wykup i sprzedaż statków rzecznych, 24 Stone Street, Baltimore”.

Biura Weston Trading składały się z maleńkiego pokoju na piątym piętrze obdrapanego budynku. Stół, dwa krzesła, telefon, sekretarka, tak mało pociągająca, jak to tylko możliwe. Horne oświadczył, że chciałby kupić statek rzeczny. Kobieta powiedziała, że w tej chwili chyba nie mają żadnego. Nie, nie potrafi powiedzieć także, kiedy będą mieli. Dyrektor, pan Danny, jest nieobecny. Jeśli pan Horne zechce zostawić swój adres, pan Danny na pewno zatelefonuje do niego.

Czterdzieści osiem godzin później George Horne wiedział wszystko o panu Danny'm. Był to przysadzisty trzydziestosiedmioletni rudzielec, który pochodził z Palestyny. W rzeczywistości nazywał się Zeev Shind.

Był pionierem ruchu syjonistycznego i organizatorem tajnej emigracji żydowskiej do Palestyny. Do Stanów Zjednoczonych przyjechał w 1945 roku, by zebrać fundusze, zakupić statki i przystosować je do podróży. Muszę się teraz na chwilę cofnąć w czasie, by podać bardziej ogólne informacje.

Jest rok 1895. Theodor Herzl, trzydziestopięcioletni pisarz, węgierski Żyd, paryski korespondent gazety „Neue Freie”, wydaje książkę *Państwo żydowskie*, w której wyraża w imieniu wyznawców wiary możeszowej zaniepokojenie pogromami w Rosji i rozwojem antysemityzmu w Niemczech i we Francji (sprawa Dreyfusa). Według niego jedynym wyjściem jest stworzenie państwa żydowskiego na terenach ojczyzny jego przodków. Pomysł wzbudza entuzjazm i dwa lata później, po pierwszym kongresie syjonistów w Bazylei, Herzl zakłada narodowy bank żydowski, którego celem będzie zakup ziem w Palestynie. Wielka Brytania patrzy na te działania bardzo przychylnym okiem. W 1917 roku Arthur J. Balfour, sekretarz stanu w ministerstwie spraw zagranicznych, kieruje do lorda Lionela Rotschilda pismo, w którym kreśli zarysy przyszłego państwa żydowskiego.

- Nasz kraj może tylko zyskać na powstaniu tego państwa - wyjaśnia Balfour w swoim otoczeniu. - Jeśli Turcja zostanie pokonana, na co mamy nadzieję, będziemy mieli w państwie żydowskim solidne wsparcie na Bliskim Wschodzie i unikniemy rywalizacji między mocarstwami chrześcijańskimi w kwestii ochrony miejsc świętych.

Po przegranej Turcji Palestyna staje się brytyjskim terytorium mandatowym i sytuacja się zmienia. Arabowie są wrogo nastawieni do ekspansji syjonistycznej, a Wielka Brytania, zainteresowana w utrzymaniu *status quo* na Bliskim Wschodzie, nie chce ich drażnić. 2 maja 1939 roku rząd Chamberlaina ogranicza żydowską emigrację do Palestyny niemal do zera. W 1942 roku Londyn odrzuca ustalenia kongresu syjonistycznego z Nowego Jorku, który ponownie zaleca stworzenie państwa żydowskiego. Tuż po zakończeniu drugiej wojny światowej, gdy wszystkie kraje Zachodu wyrażają współczucie żydowskim męczennikom nazizmu, Londyn całkowicie zakazuje emigracji żydowskiej do Palestyny: „Royal Navy oraz Royal Air Force będą szczególnie czujne. Każdy statek, który będzie próbował dostać się potajemnie na wody palestyńskie, będzie ścigany, zatrzymany i przejęty. Jego pasażerowie zostaną odesłani na

Mauritius lub będą internowani w obozach na Cyprze, w Kenii i w Sudanie".

Obie partie, konserwatywna i labourzystowska, są zgodne, że utrzymanie brytyjskich wpływów na Bliskim Wschodzie ma znaczenie nadrzędne. W każdym kraju kwestie humanitarne czy ideologiczne przestają się liczyć w obliczu tego, co uważa się za interes państwa.

Już przed zakazem emigracji gminy żydowskie zareagowały na brytyjskie rygory. Pod egidą Hagany, tajnej organizacji wojskowej, grupy terrorystów z Irgun Cwai Leumi - „wojskowej organizacji narodowej” -przeprowadziły zamachy przeciwko władzom mandatowym. W 1937 roku dowództwo Hagany postanowiło w Tel Awiwie stworzyć nielegalną organizację imigracyjną, zwaną Imigracją numer 2, po hebrajsku Mosad Alija lub Mosad. Danny, człowiek, który kupił statek „President Warfield”, w 1946 roku naprawiany w stoczni w Baltimore, też należał do założycieli Mosadu i jego najaktywniejszych członków. Zakupiony statek zmienił za kilka tygodni nazwę i będzie nazywał się „Exodus”. Jego odyseja została wiele razy opisana w literaturze i w kinie. Dokonano w niej zmian i dodano romantyczne elementy, co było całkowicie zbędne, bo prawdziwa historia „Exodusa” jest wystarczająco dramatyczna.

Robotnicy z małej stoczni w Baltimore pracują dzień i noc, by wymienić na statku maszyny i dużą część blach z kadłuba oraz wyposażyć go w stalowe umocnienie. Danny zajmuje się rekrutacją załogi, umieszczając to samo ogłoszenie w gazetach morskich i pismach wszystkich żydowskich organizacji zawodowych: „Ciekawa praca z dala od domu. Kontakt: P.V.S., 54 East 70th Street, Nowy Jork”. P.V.S. to inicjały fikcyjnego biura szkolenia zawodowego w jednej ze szkół jidysz: Palestine Vocation Office.

Danny sądzi, że „President Warfield” będzie mógł wypłynąć pod pa-namską banderą (jeśli ma się odpowiednie fundusze, pod tą flagą można ukryć wszystko). Nie chciałby zwracać uwagi CIA, werbując zbyt ostentacyjnie żydowską załogę, ale pod koniec przedsięwzięcia właśnie taka ekipa podejmie ryzyko przełamania brytyjskiej blokady. Zatrudnia się więc gojów, którzy w odpowiedniej chwili ustąpią miejsca Żydom. Biorąc pod uwagę okoliczności, nie jest to sam kwiat marynarskiego światka. Kapitanem zostaje niejaki William Scholastico Schlegev, czterdziestopię-

cioletni obywatel Baltimore, emigrant z Bawarii, niewysoki i czerwony na twarzy, z brzuszkiem, bez odpowiedniego dyplomu. Danny zatrudnia go na podstawie jednego zapewnienia:

- Może pan mi zaufać. Na zlecenie Mosadu przeprowadziłem z Rosji do Hawru stary lodołamacz sowiecki „Ulua”.

W rzeczywistości Danny bardziej liczy na to, że naprawdę dowodzić będzie jego rodak, Jechiel Izaak Aronowicz, którego dla uproszczenia nazywa się Ike:

- Ike jest jednym z nielicznych Żydów z Palestyny, którzy znają zawód marynarza.

To niemal prawda. Ike, dwudziestotrzyletni łatwo rumieniący się cherlak, mający metr sześćdziesiąt pięć wzrostu, o cerze panienki i delikatnych rysach pod kruczoczarną czupryną, ma za sobą udany początek nauki w dziedzinie nawigacji w King Edward VII College w Anglii. Poza tym to doskonały działacz syjonistyczny. Będzie starał się nadać pozory spójności tej zbieraninie, z której składa się załoga.

Naprawa statku kosztowała ponad 125 000 dolarów - dwa i pół razy tyle, co jego zakup. Danny zawsze płaci gotówką - jego amerykańska zbiórka funduszy na Mosad była owocna. 14 stycznia 1947 roku biuro Veritas w porcie miasta Baltimore wydaje zaświadczenie o zdolności żeglugowej statku na trasę Baltimore-Marsylia. Tam właśnie Danny ma zamiar wziąć na pokład pasażerów do Palestyny. Następnego dnia jednak telefonuje do niego konsul Panamy w Baltimore:

- Nasz rząd nie zgadza się, by „President Warfield” pływał pod banderą panamską.

Żadnych wyjaśnień. „To sprawka Anglików” - myśli Danny i marę. Teraz chodzi o wyprzedzenie CIA, machiny skutecznej, rozciągającej daleko swoje macki, ale powolnej. Danny pędzi do konsulatu Hondurasu, innej przychylniej republiki, która udziela zgody na używanie swojej bandery. Oficjalnie „Prezydent Warfield” popłynie do... Chin z ładunkiem żywności i kamizelek ratunkowych. Nic nie wydaje się dziwne, jeśli dostarczyć gdzie trzeba konkretne, policzalne argumenty.

Rankiem 26 lutego 1947 roku oficer wachtowy na mostku jednostki amerykańskiej straży nadbrzeżnej, która krąży po wielkiej zatoce Che-sapeake ze zdziwieniem przyglądał się przez lornetkę niezwykle wielorybowi z długim kominem, który w odległości blisko pięciu mil od

wybrzeża bezskutecznie usiłował wypłynąć na otwarte morze. Wiatr o sile 7 stopni w skali Beauforta wiał ze wschodu, a dość wzburzone morze zastąpiło łagodne falowanie z poprzedniego dnia - statek straży nadbrzeżnej kiwał się mocno, ale utrzymywał kurs, natomiast wieloryb wznosił się zbyt wysoko na fali, jakby chciał pofrunąć w niebo, wahał się przez moment, trochę zakręcał i zsuwał się ukośnie, przechylając niepokojąco.

- Wiatr go zepchnie na brzeg, jeśli nie osłabnie - powiedział oficer wachtowy do marynarza u steru. - Za niecałą godzinę będą wzywać pomocy.

Na mostku statku „President Warfield” dzwoniło kilka telefonów:

- Dwa nity puściły w czwartej przegrodzie na dziobie, a pozostałe się ruszają. Woda dostaje się do środka.

- Stalowa opaska zamocowana na drewnianym relingu odpada, bo drewno jest spróchniałe.

- Kabestan na bakburcie na pół wyrwany. Woda dostaje się do środka.

- Tu maszynownia. W środkowej ładowni są cztery stopy wody.

Tymczasowy kapitan, Schlegev, chciał zawrócić do brzegu i wrócić do zatoki Chesapeake, ale Ike mu nie pozwalał:

- Jeśli to zrobimy, będziemy mieli morze z tyłu i wyrwie nam ster. Trzeba płynąć naprzód, niech pompy pracują całą parą.

Pompy już ledwo dyszały, a poziom wody w ładowniach nadal się podnosił. „President Warfield” z trudem opierał się fali i nie posuwał się na wschód ani o centymetr, trzeszcząc w szwach, jak stuletni reu-matyk.

- To draństwo za chwilę złamie się na pół! - ryknął Schlegev. - Za wracamy! Ster w prawo, czterdzieści stopni.

Radionawigator, cierpiący na chorobę morską w swojej niewielkiej kabinie, wynurzył się z niej, by zapytać, czy nie trzeba wezwać pomocy.

- Tak! SOS! SOS do wszystkich statków!

Wieloryb zwany „President Warfield” zawrócił nadspodziewanie sprawnie, a dwadzieścia minut później podpłynęła do niego jednostka straży nadbrzeżnej, potem druga, a następnie holownik dalekomorski płynący z Norfolk. Powrót statku na holu, z przechyłem co najmniej

dziesięciu stopni, przypominał orszak żałobny pijaka. Uszkodzona krypa przycumowała do nabrzeża w Hampton Roads. Kapitan zszedł z pokładu, mówiąc, że jednak zależy mu na życiu, a w jego ślad poszło dwóch oficerów i kilku marynarzy. Danny czym prędzej przyjechał z Baltimore:

- Ten statek nie jest taki zły, poza tym zbyt dużo mnie kosztował, żeby go porzucić. Naprawimy go znowu.

Stoczni można powierzyć najgorszy wrak - wszystkie chcą pracować, jeśli tylko dostaną odpowiednią zapłatę. Ale kiedy „remont generalny” statku „President Warfield” dobiegał końca, „New York Times” opublikował artykuł Georgea Horne'a, który podziałał jak bomba: „Amerykański statek pasażerski przeznaczony do przewozu nielegalnych emigrantów do Palestyny wypłynie z Norfolk”. Następnego dnia konsul Hondurasu zatelefonował do Dannyego:

- Mój rząd wycofuje zgodę na pływanie pod jego banderą.

Umiejętność używania telefonu stanowiła część syjonistycznego przygotowania Dannyego. W niecałą dobę potrafił przekonać honduraskie władze. Nie dość, że dostał fundusze, to jeszcze w jego sprawie interweniowały wysoko postawione osobistości amerykańskie. 20 marca 1947 roku „President Warfield” wypłynął ponownie. Bez wątplenia został wystarczająco odmłodzony. Sprzyjały mu również niebo i morze. 10 kwietnia przycumował w Marsylii. Tutaj nastąpiło kilka zdarzeń, o których należy wspomnieć, jeśli chcemy jasno przedstawić ciąg dalszy odysei.

Do przewozu nielegalnych emigrantów nie potrzeba ośmiu łazienek czy salonów, ani nawet jadalni. Chodzi o to, żeby załadować jak najwięcej ludzi. Przedstawiciel Mosadu w południowej Francji o pseudonimie Rudy wchodzi na pokład i wydaje instrukcje Ikebwi, który teraz jest już dowódcą pełną gębą:

- Za kilka dni popłyniesz bez ładunku, oficjalnie do Aleksandrii, a naprawdę do Porto Venere, gdzie włoska stocznia dostosuje wnętrze statku do naszych potrzeb. Potem wrócisz i zabierzesz emigrantów na pokład w Setę.

Ten program został zrealizowany co do joty. Cieśle w Porto Venere likwidują przegrody, pozbawiając stary statek jego przykurzonego przepychu, i budują rzędy koi na całej długości czterech pokładów. Każda

z nich ma 1,7 metra długości i 0,7 metra szerokości. Każdy pasażer ma nad sobą sześćdziesiąt centymetrów, czyli o siedzeniu na koi nie ma mowy. Między rzędami bieżą korytarze szerokości jednego metra.

Reprezentant Mosadu zarządza inne zmiany:

- Rufa będzie opancerzona. Wzdłuż najniższych konstrukcji rozciągniemy drut kolczasty, a na przednim mostku zamocujemy siatkę ochronną. Mostek kapitański obłożymy workami z piaskiem. Tajną broń zainstalujemy w ostatniej chwili.

„Tajna broń” to rura z dziurkami biegnąca wokół statku i połączona z głównym paleniskiem.

- W ten sposób każdy, kto będzie chciał dostać się na pokład, zostanie poparzony. Pasażerom nie trzeba mówić o tym urządzeniu. Informacja, że być może trzeba będzie walczyć, mogłaby ich przestraszyć. Ale wszystko trzeba przewidzieć.

12 czerwca 1947 roku „President Warfield”, zamieniony teraz w statek do przelamywania blokady, wraca do Port de Bouc w pobliżu Marsylii, a 9 lipca udaje się do Setę, gdzie pasażerowie mają wsiąść na jego pokład.

Ci pasażerowie to ludzie, którym udało się uniknąć komór gazowych w Bergen-Belsen, Auschwitz i innych obozach. Od 1945 roku przebywali w różnych miejscach na terenie Europy Środkowej, nazywani oficjalnie „uchodźcami”. Pożywienia mieli tyle, by nie umrzeć z głodu, a mieszkanie ledwo ich chroniło przed śmiercią przez zamarznięcie. Dla zwycięskich mocarstw, które nie bardzo wiedzą, co z nimi zrobić, stanowią tylko kłopot. Dla Żydów jedyną nadzieją jest Palestyna. Tajni konwojenci pomagają im dotrzeć do obozu przejściowego w Marsylii.

Ale czy uda im się wsiąść na statek? 21 czerwca 1947 roku Duff Cooper, ambasador Wielkiej Brytanii w Paryżu, składa na ręce Geroges Bidault, szefa rządu francuskiego, memorandum, którego ton jest dość niezwykły jak na korespondencję dyplomatyczną: „W ciągu ostatnich miesięcy ambasada Jej Królewskiej Mości miała okazję poczynić obserwacje przekazane francuskiemu Ministerstwu Spraw Zagranicznych, przedstawiła także kompletne dane dotyczące licznych statków wypełnionych nielegalnymi emigrantami, którzy przepłynęli z Francji do Palestyny. Liczba tych podróży ostatnio wzrosła. Centrum tego procederu

stanowi obecnie Marsylia. Rząd Jego Królewskiej Mości prosi rząd francuski o bezzwłoczne podjęcie skutecznych kroków mających na celu powstrzymanie odjazdów nowych nielegalnych emigrantów z portów francuskich".

Określenie „nielegalny emigrant” nabiera swoistego smaczku, gdy przypomnimy sobie, że dla Wielkiej Brytanii nie ma legalnej emigracji żydowskiej do Palestyny. Mimo brytyjskiego wezwania rząd francuski nadal przyryka oczy na „proceder”. Oficjalnie „President Warfield” wypływa z emigrantami do Kolumbii. Jest ich 4554, w tym 1282 kobiety (ponad 400 w ciąży) i 1672 dzieci. Zjeżdżają się ciężarówkami przez cały dzień 10 lipca.

Około południa nad portem w Setę szybuje na niewielkiej wysokości samolot.

- To jeden z Lancasterów RAF-u - mówi żandarm. - Mają swoją bazę w Istres. Chyba robi zdjęcia.

Załadunek trwa bardzo długo, ponieważ władze francuskie chcą stworzyć pozory, że dopełniają wszystkich formalności. Żandarmi sprawdzają paszporty, fałszywe albo z dopiskami, do których wbito fałszywą wizę kolumbijską. Zapada noc, a ludzki wąż wije się ciągle na nabrzeżu, powoli, w ciszy przerywanej tylko przez jęki i płacz dzieci. Na pokładzie prowadzi się przybyszy do ich kwartału, gdzie wślizgują się na swoje podobne do trumien koje.

- A moja walizka?

- Jest tutaj, w korytarzu.

Wielu z nich ma tylko plecak służący im za poduszkę.

Nagle wewnątrz statku daje się słyszeć głuchy trzask. To na pokładzie D załamały się koje. Marynarze wynoszą kilku rannych, cieśle naprawiają uszkodzenie. Upał, jaki panuje na tym pokładzie, już jest nieznosny. Nieważne, jeśli podąży się ku wolności!

W dokumentach i świadectwach dotyczących odplynięcia statku „President Warfield” znajduje się kilka niejasnych punktów. Pewne jest, że Ike chciał wypłynąć tuż po przyjęciu na pokład ostatniego pasażera, w pośpiechu, nie czekając na świt i mając nadzieję, że uda mu się zmylić Anglików.

W niektórych relacjach sugeruje się, że zaokrętowany został „doświadczony pilot”, który miał jakoby dostać za pomoc tajnej przeprowie

„dwa miliony franków, czyli pensję na cztery lata". To co zdarzyło się potem, skłania do niewiary w to twierdzenie.

O drugiej rano 11 lipca 1947 roku w wielkim pośpiechu zostaje odcięta siekierą ostatnia cuma, w wyniku czego lina wkręca się w turbinę i zatrzymuje statek. Z mostka kapitańskiego Ike krzyczy przez megafon do swoich marynarzy:

- Kto na ochotnika oswobodzi turbinę?

Zgłasza się kilku chętnych, ale tylko jeden jest kompetentny w tej kwestii i wie, gdzie znaleźć prymitywny skafander, który umożliwi mu zanurkowanie pod rufę. W nocy, oświetlany przenośnymi lampami elektrycznymi wywieszonymi przez burtę, nurek wynurza się po godzinie bezskutecznych wysiłków. Ike telefonuje do maszynowni:

- Cała naprzód!

Śmigło turbiny zмага się z kablem, który je hamuje. Weteran wśród parowców rzecznych drży jak koń uderzany batem, a cały jego kadłub jęczy.

- Stop! Cała wstecz!

W ten sposób na pewno uda się osiągnąć jakiś rezultat - pęknie albo lina, albo śmigło turbiny. Kilka „cała naprzód" oraz „cała wstecz" i nagle lina puszcza, kiedy maszynownia wykonuje rozkaz „cała naprzód". Statek dosłownie wyskakuje z wygaszonymi światłami w ciemnościach portu w Setę. Straszny wstrząs zrzuca ludzi z koi. Jednostka uderza w filar nabrzeża. Stop! Wstecz, powolutku naprzód, ster dwadzieścia na lewo. Ponożne uderzenie, tym razem to wschodnie molo. Statek „President War-field" naprawiono chyba solidnie, skoro jak dotąd nie ucierpiał zbyt wiele. W każdym razie, jeśli miało być dyskretnie, to z pewnością się udało! Zaczyna świtać i na nabrzeżu pojawiają się ludzie. Dzięki Bogu nie ma żandarmów. Na molo jakiś rybak macha rękoma, pokazując wyjście z portu. Ike o niczym innym nie marzy, jak wypłynąć, ale wiatr spycha jego statek.

- Stop. Połowa wstecz!

Wypłynąć tyłem? Czemu nie? Tym razem nie ma uderzenia, ale rodzaj dość łagodnego trzaśnięcia - statek osiada na piaszczystej łasze. W jego wnętrzu i pod pokładami pasażerowie zakleszczeni w swoich kojach milczą przerażeni. Czy ten statek to pułapka? Czy ktoś czyha na ich życie? A może „President Warfield" zaatakował port? W maszy-

nowni ponownie wykorzystuje się całą moc, by spróbować uwolnić statek. Wskazówki manometrów tańczą, stare cylindry podskakują. Nagle długi spazm, statek rusza, przepływa obok molo, oddala się i pół godziny później kapitan Ike bierze kurs na południowy wschód, czyli na Ziemię Obiecana.

Trzy mile dalej na otwartym morzu niszczyciel „H.M.S. Mermaid” sunie powoli po nieruchomym morzu w tym samym kierunku. Prawdziwy dramat dopiero się zaczyna.

Na pokładzie statku nie skąpiono pożywienia. Pasażerowie dostawali ponad 3000 kalorii dziennie. Podawano mleko, kakao, herbatę, kawę, sardynki, tuńczyka, ryż, biszkopty, zupy, mięso, owoce konserwowe. Ponadto dzieci miały prawo do owsianki, soku z grejpfrutów lub pomidorów, jajek oraz świeżych owoców i warzyw. Działacze Mosadu chcieli wymazać z pamięci wspomnienia z obozu koncentracyjnego. Racjo-nowano jedynie wodę pitną - jeden litr dziennie na głowę. Do prania i toalety można było używać wyłącznie wody morskiej. A pierwsze dni podróży miały być wyjątkowo gorące.

Megafony na pokładzie nadawały polecenia w jidysz, po hebrajsku, węgiersku, polsku i w mało wyszukanym amerykańskim angielskim. Pierwsza informacja dotyczyła pożywienia. Dowódcy „trzydziestek” rzucili się naprzód. Każdy z nich niósł dwa wiadra. W kuchni zapanowało pandemonium - coś zostało zrabowane, ale potem zapanował spokój.

Wybrzeże francuskie zniknęło z oczu, nie widać też już było brytyjskiego niszczyciela. Błękitne morze, puste pod błękitnym niebem. Czasami emigrantów mijała jakaś jednostka handlowa lub niewielki statek pasażerski pomalowany jak nowiutka zabawka. Chłopcy i dziewczęta spacerowali po pokładzie, trzymając się za ręce, wokół akordeonistów i śpiewaków gromadziły się grupki słuchaczy.

Głos z megafonu, wymawiający uroczyste „Szalom!”, przerwał śpiewy i muzykę:

- Bracia, „President Warfield” właśnie przestał istnieć. Wasz statek odąd jest jednostką izraelską i nazywa się „Exodus 47”. Niech gwiazda Dawida ma go w swojej opiece! Wciągniemy na maszt nasze godło narodowe.

Na rufie statku sternik spuszczał już z masztu banderę Hondurasu,

biało-niebieską z pięcioma gwiazdami na białym polu, a minutę później wciągnął flagę izraelską, w sumie dość podobną - białą, z dwoma poziomymi niebieskimi pasami, między którymi widniała niebieska gwiazda Dawida. Jednocześnie na dziobie i na rufie marynarze odkręcali śruby mocujące napis „President Warfield”. Pojawiły się białe litery nowej nazwy.

Przestrzeń otwartego morza nadała tej uroczystości szczególnie wzruszający charakter. Wielu pasażerów „Exodusa” płakało z radości, mimo nieznaney przyszłości, która dzieliła ich jeszcze od Ziemi Obiecanej. Postanowiono zapomnieć o braku wygód i piekielnym upale panującym na międzypokładziu. W sobotę wieczorem, w szabas, rzędy mężczyzn w czarnych jarmułkach, z narzuconymi na ramiona biało--niebieskimi szalami modlitewnymi, stały zwrócone na wschód, czytając *Torę*. Następnego dnia wcześniej rano ogłoszono przez megafony, że „komisja kulturalna” pracuje nad stworzeniem gazety naściennej w pięciu językach, która będzie wywieszana w pięćdziesięciu miejscach na statku. Planowano też program radiowy, informacje, muzyka, kurs hebrajskiego i wiadomości od słuchaczy.

14 lipca nastrój na statku się zmienia. Poranek zaczyna się od nadania „Marsylianki” jako wyrazu wdzięczności dla kraju, który dobrze potraktował emigrantów i pozwolił im odpłynąć mimo nacisków ze strony Wielkiej Brytanii. Pasażerowie znający ten hymn klaszczą. Morze zaczyna się jednak burzyć i chorzy gromadzą się w gabinecie lekarskim. Przez megafon zostaje podana informacja, że trzydziestojednoletnia wdowa właśnie powiła chłopca ważącego trzy kilogramy. Skwar w międzypokładziu dla pasażerów jeszcze wzrasta. Mężczyźni rozbierają się do kalesonów lub slipów, kobiety do staników. Brakuje wody do prania, odpływy w umywalkach są zatkane. Wielu pasażerów wchodzi na górny pokład, gdzie w zasadzie powinna znajdować się tylko załoga. Tłoczą się tam, klóć, nawet biją. Kobiety mdleją.

Kolejna informacja płynie z głośników, wywołując natychmiastowe zaniepokojenie - zmniejsza się rację wody pitnej do pół litra dziennie na osobę. I oto nagle z nieba daje się słyszeć głuchy dźwięk, który rośnie i staje się coraz wyraźniejszy. Z południa nadlatują trzy samoloty. Pierwszy, czterosilnikowy, wydaje się ogromny. Maszyny kreślą koła nad statkiem, oddalają się, potem wracają.

Widać wyraźnie brytyjskie trójkolorowe kokardy z czerwonym środkiem. Na pokładzie paniczny strach paraliżuje ludzi. Kobiety zasłaniają sobie twarze rękoma. Głos z megafonu:

- Nie bójcie się! Nie ma żadnego niebezpieczeństwa.

Samoloty odlatują, ale niepokój zostaje. „Exodus” jest obserwowany, wszyscy mają wrażenie, że sidła się zaciskają. W istocie, godzinę później pojawia się od południa na horyzoncie smuga dymu, potem dwie, trzy, zbliżają się - trzy brytyjskie okręty wojenne. Z mostka kapitańskiego Ike widzi je przez lornetkę: „Mermaid”, który stał na straży u wyjścia z portu w Setę, drugi ma tylko numer „R 36”, a trzeci to lekki krążownik „Ajax”. Wszystkie płyną z wielką prędkością, ciągnąc za sobą pasmo białej piany. W odległości pięćdziesięciu metrów „Ajax” zakręca z rozmachem i ustawia się równolegle do prawej burty „Exodusa”. Huczący głos z megafonu zadaje pytanie po angielsku:

- Czy wieziecie nielegalnych emigrantów do Palestyny?

Nikt mu nie odpowiada, chociaż niektóre zbeletryzowane opowieści przytaczają wymianę zdań na miarę Homera.

W ciągu dnia statek przekracza południk Malty. Do brytyjskiej eskorty dołączają dwa niszczyciele. W południe 16 lipca w zasięgu wzroku pojawia się wybrzeże egipskie. Krążownik „Ajax” zbliża się ponownie, na odległość dziesięciu metrów. Pasażerowie „Exodusa” są przerażeni. Ale okręt i tym razem wykonuje manewr bez zarzutu. Megafon trzeszczy i znowu huczący głos ogłasza:

- Zbliżacie się do wód palestyńskich. Jeśli na nie wpłyniecie, będziemy musieli was zatrzymać.

Ike nie ma czasu na rozmyślanie, tym bardziej że radiooperator przynosi mu w tej samej chwili wiadomość z tajnego nadajnika Mosadu: „Ilu macie pasażerów? Jakie możliwości przeprowadzenia akcji ratowniczej?” Odpowiedź brzmi: „4554 pasażerów, 36 członków załogi, 4 szalupy na 37 osób, 43 na 25, 10 pontonów na 10 osób, 3 duże tratwy”. Czyli w razie katastrofy będzie można ewakuować niespełna 1500 osób.

Szósta rano 17 lipca. Tych pasażerów, którym udało się zasnąć na ciasnych kojach w przegrzanym, śmierdzącym międzypokładzie, budzi nagły wstrząs. Na wół nadzy mężczyźni i kobiety tłoczą się w przejściach, dzieci płaczą. Na pokładzie daje się znowu słyszeć głos z bry-

tyjskiego megafonu. Ma się wrażenie, że okręt jest tuż-tuż, przytulony do „Exodusa”.

- Macie jeszcze czas, żeby zawrócić. Nie chcemy walczyć z uchodźcami. Nie dajcie się wmieszać w awanturę bez wyjścia. Jeśli wpłyniecie na wody palestyńskie, będziecie musieli skierować się do Hajfy, a my was będziemy eskortować.

Hajfa to port najsilniej obsadzony przez Brytyjczyków. Ike dostał od Mosadu rozkaz, by w żadnym razie tam nie płynąć, ale postępować, jak następuje: płynąć wzdłuż brzegu Palestyny na granicy wód terytorialnych, na wysokości Tel Awiwu skręcić pod kątem 90°, całą parą pruć w stronę brzegu i osiąść na piaszczystych łachach. Szalupy i pływacy z Mosadu będą czekać, żeby pomóc pasażerom zejść na ląd. Kapitan „Exodusa” zaczął myśleć:

- To jasne, że brytyjskie okręty zareagują, kiedy zaczną płynąć do brzegu, a Mosad nie odrzuca prawdopodobieństwa bardzo gwałtownego działania z ich strony, skoro pyta o możliwości przeprowadzenia akcji ratunkowej. Rozumiem, że muszę podjąć to ryzyko, ale muszę też przez konać do tego kroku opinię publiczną.

Ike wzywa radiooperatora i każe mu wyemitować w eter następującą informację: „Jesteśmy otoczeni przez brytyjskie okręty wojenne 60 mil od Palestyny. Wieziemy 4554 uchodźców, w tym 1282 kobiety, 1017 młodych ludzi i ponad 300 dzieci”.

W ciągu kilku godzin sieć agencji prasowych rozpowszechni na całym świecie to moralne SOS. Rankiem 17 lipca brytyjski minister Bevin konferuje w Paryżu z Georgesem Bidault, francuskim ministrem spraw zagranicznych:

Bevin: Nasze okręty przechwycą „Exodus” i wszyscy pasażerowie zostaną zawiezieni z powrotem do Francji, która ich przyjęła i pozwoliła wypłynąć do Palestyny, musi więc teraz nimi się zająć.

Bidault: „President Warfield” opuścił Setę, mając dokumenty w porządku. Nazwę, banderę i trasę zmienił poza naszymi wodami terytorialnymi. Blokada Palestyny to brytyjski pomysł, Francja nie zamierza interweniować w tej sprawie.

Nie będzie w końcu żadnych uzgodnień, a stosunki między Paryżem i Londynem ulegną pogorszeniu - nie były takie napięte od zakończenia wojny. Także na pokładzie „Exodusa” napięcie nie maleje. W czwartek

17 lipca Ike wydaje rozkaz przeniesienia do wnętrza statku chorych ze szpitala, który znajduje się w tylnej części górnego pokładu, gdyż byliby najbardziej narażeni w razie ataku.

Przygodni pielęgniarze ustawiają na pokładzie co dziesięć metrów gąsiory z wodą borową, którą przyszli obrońcy statku będą mogli nasączać chusteczki. Tylko takie możliwości ma służba medyczna na jednostce zdecydowanej przełamać blokadę.

W pierwszej połowie nocy członkowie załogi umocowali do odbojnicy na górnym pokładzie coś w rodzaju drewnianej barykady wzmocnionej metalowymi kratami i drutem kolczastym. Inni układali „w zasięgu stanowisk walki” pociski i amunicję będącą w posiadaniu obrońców: kilkaset pudełek zawierających puszki z konserwami o wadze od 0,5 do 2 kilogramów, butelki z wodą, stosik śrub, ze dwadzieścia worków z ziemniakami.

Relacje i świadectwa z walki dają wrażenie szybkiego działania, gdy w rzeczywistości wszystko trwało od trzeciej do szóstej rano. W świetle projektorów zainstalowanych na brytyjskich okrętach widać było fragmenty bitwy. Światła poruszały się wraz z kołysaniem statków. Obrońcy i pasażerowie „Exodus” czuli się jednocześnie widzami i aktorami filmu równie niejasnego co porozrywanego. Najpierw na dziobach niszczycieli pojawiły się rzędy marynarzy w białych kaskach, maskach przeciwgazowych na twarzach i skórzanych rękawicach. Każdy z nich był ubrany w kamizelkę ratunkową, w prawej dłoni trzymał pałkę, w lewej okrągłą tarczę, na szyi zwiślał mu karabin maszynowy, a za pasem tkwił sztylet, granaty i pistolet. „Nie chcemy walczyć z uchodźcami”. Każdy marynarz z komanda stał się prawdziwym arsenałem, żeby przestraszyć wroga.

Gdy niszczyciele zbliżyły się do „Exodus”, na nieustraszonych żołnierzy poleciał grad pocisków: konserwy i śruby. Ziemniaki zachowano na czarną godzinę. Obrońców uderzyły nagle i powaliły na ziemię strumienie wody z sikawek przeciwpożarowych, twarde jak sztaby żelaza. Dym z granatów łzawiących otoczył górny pokład starego statku.

Ike wydał wtedy rozkaz użycia tajnej broni. Z kolektora wytrysnęła para, parząc dwóch angielskich marynarzy. Niszczyciele oddaliły się trochę.

- Cofają się! Cofają!

Dwadzieścia sekund później sekretna broń przestała istnieć. Po pękła. Oba niszczyciele jak na komendę zaatakowały statek dziobem, tak jak, poczynając od starożytności, czyniły to niezliczone galery. Co prawda okręty nie miały ostróg, ale ich solidne stalowe dziobnice zmiażdżyły delikatne drewno nadbudówki, zmiatając przy okazji barykady i zasieki z drutu kolczastego. I tak jak przedtem robili to Rzymianie, a potem Turcy, po kładce przerzuconej z jednego z okrętów wpadło na górny pokład „Exodusa” około dwudziestu ludzi. Waląc pałkami na oślep, zajęli sterówkę.

Ta akcja trwała z pewnością trochę czasu i wydaje się, że marynarze otrzymali rozkaz nieużywania karabinów maszynowych. Pod koniec operacji mieli rzucić kilka granatów.

Tymczasem nagle dały się słyszeć strzały. Według wielu świadków obrońcy „Exodusa” strzelali z karabinu maszynowego Thomsona do brytyjskich marynarzy, którzy trzymali drabinkę. W rozgardiaszu zabili jednego z członków własnej załogi. W walce zginęło ogółem sześć osób, sami Żydzi.

Podczas tej walki statki nie pozostawały w bezruchu. „Exodus” płynął powoli z powodu uszkodzeń, a dwa niszczyciele go nękały. Gryzły niczym psy krowę. Na przestrzeni dwóch mil siedem razy zaatakowały go dziobem. Drewno na pokładach pękało, woda wdzierала się przez wyrwy. „Exodus” przechylał się coraz bardziej, a przerażeni pasażerowie brodzili po korytarzach w wodzie po kolana. „Ajax” zbliżył się i ponownie dał się słyszeć huczący głos:

- Nie możecie dalej walczyć. Straż składająca się z dwudziestu marynarzy przejmie kontrolę nad waszym statkiem. Oddacie nam jeńców, a my weźmiemy na pokład waszych ciężko rannych. Odeskortujemy was do Hajfy.

Jak powiedzieć nie? Sprawy potoczyły się naprawdę źle. Był już jasny dzień. Szalupa z banderą Czerwonego Krzyża na dziobie przybiła do burty „Exodusa”. Była szósta rano 18 lipca 1947 roku.

Na nabrzeżu w Hajfie kłębił się powstrzymywany przez kordon wojskowy tłum zirytowanych i zrozpaczonych Żydów, którzy wyciągali ręce w stronę „Exodusa” i przeklinali brytyjskich żołnierzy. Ci natomiast, niewzruszeni, wykonywali rozkazy. Byli to spadochro-

niarze z 6. dywizji powietrznej, spadkobiercy sławnych „Szczurów Pustyni” Montgomeryego. Zamocowali solidnie kładkę. Weszli gęsiego na pokład „Exodusa 47”, zacumowanego bakburtą. Statek był uszkodzony. Zwisły z niego kable i strzepy nadbudówki, ale bandery izraelskie nadal powiewały na rufie i dwóch masztach. Po wejściu na pokład komandosi rozdawali ulotki w czterech językach: „W waszym interesie leży zejście na brzeg bez oporu, poddanie się formalnościom i zaokrętowanie na statki przeznaczone dla was”. Inni spadochroniarze znosili chorych i rannych na noszach. Twarze kilku z nich były zakryte. Ludzie owi natychmiast dostali pozwolenie na pozostanie w Palestynie - na cmentarzu w Hajfie.

Jak zawsze, gdy ma się do czynienia z Anglikami, wszystko działo się bardzo wolno. Na pokład weszli także agenci departamentu kryminalnego, poszukując działaczy Hagany, którzy według nich ukrywali się na statku. „Exodus” przybił do brzegu o szesnastej trzydzieści, a pasażerowie zaczęli przesiadać się dopiero pod koniec dnia.

- Tędy proszę, idźcie za żołnierzami. Zostawcie swoje bagaże tutaj, zabierzecie je za chwilę. Proszę najpierw wejść do pierwszego namiotu, potem do drugiego.

Namioty były duże i prostokątne. W pierwszym dokonywano przeszukania w grupach po dziesięć osób. Mężczyźni przeszukiwali mężczyzn, kobiety - kobiety. W drugim namiocie wszystkich spryskiwano DDT.

W każdym zbiorowisku zatrzymanych plotki rodzą się nie wiadomo skąd.

- Wywiozą nas na Cypr. Tam znajdują się obozy przejściowe w drodze do Palestyny.

Byli przecież w Palestynie, ale trzeba było od niej się oddalić i przejść przez obozy przejściowe.

- Podobno taki jest regulamin.

Emigranci wypytywali żołnierzy, pielęgniarki i członków służby pomocniczej.

- Na pewno płyniemy na Cypr?

Pytani nie mówili „Nie”. Marynarze oczekujących statków wręcz odpowiadali „Tak, na Cypr”.

- A widzicie!

Były to trzy amerykańskie frachtowce z drugiej wojny światowej, „Ocean Vigour”, „Empire Rival” i „Runnymede Park”, które przeszły do potomności jako „statki-klatki”. Górny pomost otaczały kraty i zasieki z drutu kolczastego. Zakratowane były także włazy na drabiny i luki. Wszystkie trzy wypłynęły z Hajfy w sobotę 19 lipca między szóstą i szóstą piętnaście. Oficjalnie na Cypr. Izaak Aronowicz, były kapitan „Exodusa”, nie płynął na żadnym z nich. Zajmował dość niewygodną celę w więzieniu w Hajfie.

Już pierwszy posiłek sprawił, że pasażerowie zaczęli żałować diety z poprzedniej podróży. Pożywienie było niesmaczne i niewystarczające. Natomiast pierwszej nocy zaczęli tęsknić za kojami podobnymi do trumien. Tutaj musieli spać na gołej blasze, mając jeden koc na dwie osoby. Pasażerowie osadzeni w „klatkach” mieli więcej szczęścia. Inni dusili się w ładowniach, do których można było dostać się wyłącznie przez zakratowane luki. Ale cierpienie psychiczne dokuczalo bardziej niż niewygoda - podczas przesiadki wiele rodzin zostało rozdzielonych. Marynarze i żołnierze brytyjscy pocieszali: „Odnajdziecie się na Cyprze”. Te cypryjskie obozy przejściowe otaczała ogromna nadzieja - były przed-sionkiem rajy.

- Anglicy na pewno nie przeciwstawiają się już emigracji, skoro wiozą nas na Cypr.

W niedzielę 20 lipca statki zmieniły kurs, skręcając bardziej na prawo. Marynarze wyjaśnili:

- Dostaliśmy rozkaz drogą radiową. Płyniemy do Francji.

W spokojnych czasach ludziom „puszczają nerwy” często z błahych powodów albo dlatego, że zbyt dużo wypili. Żydzi, którzy załamali się 20 lipca 1947 roku w swoich statkach-klatkach, byli naprawdę zrozpaczeni. Marynarzy też nie cieszyły ich westchnienia, jęki i załamania nerwowe.

- Wylewano nam na twarz mleko, które mieliśmy rozdzielać nie mowlętom i kobietom w ciąży. A przecież to nie była nasza wina.

Trzy statki przyplłynęły do Port-de-Bouc w pobliżu Marsylii 29 lipca. Nie weszły do portu, ale rzuciły kotwicę kilkaset metrów od toru wodnego. Upał był nie do zniesienia. Przed szkołą w Port-de-Bouc stało kilka ciężarówek Czerwonego Krzyża i francuskiej opieki społecznej. Lekarze i pielęgniarki w białych fartuchach krążyli między pojazdami,

z których wylądowywano skrzynki z butelkami mleka, żywność i lekarstwa.

- Podobno sytuacja sanitarna na pokładzie jest katastrofalna.

Kutry przewoziły już na statek tę pierwszą pomoc. Rano przedstawiciel francuskiego ministerstwa spraw wewnętrznych udał się na pokład każdego z trzech frachtowców. Odczytał i kazał przetłumaczyć następujący tekst:

„Rząd francuski pragnie poinformować emigrantów, że nie będzie ich zmuszał do zejścia na ląd, ale także nie ma zamiaru zamknąć przed nimi drzwi. Ci spośród nich, którzy zdecydują się wylądować na francuskiej ziemi, będą mogli korzystać ze wszystkich swobód, które Francja, ziemia o ciągle żywej tradycji przyjmowania uchodźców, której obywatele zawsze walczyli o wolność istoty ludzkiej, przyznaje ludzom szukającym schronienia. Jednocześnie postaramy się zadbać o ich potrzeby materialne na tyle, na ile to będzie możliwe. Krótko mówiąc, chętni proszeni są o kontakt z francuskimi funkcjonariuszami nadzorującymi zejście na ląd”.

Na każdym statku pasażerowie wydelegowali swojego przedstawiciela do odpowiedzi. Wszystkie brzmiały mniej więcej tak samo:

- Dziękujemy Francji, ale przysięgliśmy sobie, że wrócimy do Palestyny. Tylko tam zejdziemy na ląd.

Rządy w Londynie, i w Paryżu nadal dyskutują. Brytyjczycy wysunęli następującą tezę: „Jeśli pozwolimy tym Żydom wylądować w Palestynie, Arabowie zareagują bardzo gwałtownie. Nie można wykluczyć masakry. Nie chcemy brać za to odpowiedzialności”.

Minał 29 lipca i kolejne dni. W południe temperatura w cieniu wynosiła 40 stopni. Trzy statki-klatki stały nadal w tym samym miejscu. Kutry przywoziły na pokład żywność i lekarstwa, a od czasu do czasu wokół krążyły inne jednostki, w razie gdyby któryś z emigrantów zdecydował się jednak zejść na ląd we Francji. Mieszkańcy Port-de-Bouc jedni drugim zadawali to samo pytanie: „Wytrzymają?”. Ale nie znali dokładnie sytuacji. Na pokładach statków widać było brytyjskie strażę, które chodziły tam i z powrotem, z przewieszonymi przez szyję karabinami maszynowymi, a za zasiekami z drutu kolczastego można było rozróżnić niewyraźne sylwetki ludzkie. Nie można było zobaczyć chorych leżących na pokładzie i w przegrzanych ładów-

niach. Francuscy lekarze, którym pozwolono wejść na pokład opowiadali:

- Leczymy głównie następstwa awitaminozy, a wśród nich szkorbut. Są także liczne przypadki liszajca, zapalenia spojówek i czyraków. Wiele małych dzieci i kobiet w ciąży jest w marnym stanie. Nikt jednak nie chce zejść na ląd.

W końcu na ponad 4500 pasażerów przeniesiono na ląd 138 mężczyzn i kobiet oraz 40 maleńkich dzieci, u których hospitalizacja była kwestią życia i śmierci. Poza tym dwóch mężczyzn i jedna kobieta nie potrzebowali już żadnego szpitala. Kobieta zmarła w położu. Dwanaścioro noworodków przeżyło.

Pozostali pasażerowie ciągle odmawiali opuszczenia statków. Mijały tygodnie sierpnia. Dzienniki codzienne publikowały artykuły o Żydach „uwięzionych na statkach-kłatkach”. W niezliczonych więzieniach Europy, w obozach pracy na Syberii miliony mężczyzn i kobiet cierpiały i umierały w niewoli i zapomnieniu, ale byli pasażerowie „Exodusa” znajdowali się na miejscu, byli dobrze widoczni jako ofiary rozważań politycznych na wysokim szczeblu i nieludzkiej głupoty. Londyn ciągle dyskutował. Francuscy lekarze alarmowali:

- Biorąc pod uwagę stan fizyczny tych ludzi i warunki sanitarne, w jakich przebywają, w każdej chwili może wybuchnąć epidemia tyfusu.

W czwartek 21 sierpnia o godzinie 11 rano Foreign Office wysłało następującą wiadomość do Paryża: „Oczywiście nie można pozostawić trzech brytyjskich statków na francuskich wodach terytorialnych na nieokreślony czas. Postanowiono więc, że jeśli Żydzi nie zjedą na ląd przed osiemnastą 22 sierpnia, statki popłyną do brytyjskiej strefy w Niemczech, gdzie pasażerowie zostaną natychmiast zmuszeni do opuszczenia statków. Jest to jedyne terytorium pod jurysdykcją Wielkiej Brytanii poza Cyprzem, w którym można bez przygotowań wyżywić tak znaczną liczbę osób i zapewnić im lokum”. Foreign Office oczywiście nie brało pod uwagę przyjęcia emigrantów na terytorium brytyjskim. Z niemieckich obozów uciekli bezprawnie, a teraz mieli do nich wrócić, chyba że zdecydują się pozostać we Francji.

Francuskie władze przekazały brytyjską notę pasażerom. Odpowiedzi udzielono w niespełną godzinę. Była taka sama:

- Zejdziemy z pokładu tylko w Palestynie.

Statki wypłynęły z Port-de-Bouc, gdy minął termin brytyjskiego ultimatum, czyli w piątek 22 sierpnia o osiemnastej.

Lato w 1947 roku było bardzo gorące do ostatnich dni sierpnia. Warunki życia w ładowniach trzech statków-klatek nie poprawiły się. Na pokładzie „Ocean Vigour” jakiś epileptyk kilka razy dziennie miał ataki choroby, w czasie których krzyczał, wprawiając dzieci w przerażenie. Konwój zatrzymał się w Gibraltarze, gdzie jakiś funkcjonariusz zrobił nową propozycję:

- Ciężarne kobiety, jeśli zechcą, zostaną zawiezione do Palestyny. Mogą to zrobić natychmiast.

Kilka nieszczęśnic, dla których ciąża stała się teraz męczarnią, podniosło rękę.

- Ale - mówił dalej funkcjonariusz - riie będą mogli im towa rzyszyć mężowie ani dzieci liczące ponad czternaście lat.

Wszystkie ręce opadły. Lekarze z bazy morskiej weszli na pokład i stwierdzili liczne przypadki zakażeń okulistycznych, dolegliwości żołądkowych oraz biegunek na różnym tle. Kilka osób miało wirusową anginę. Rozdano leki i statki opuściły Gibraltar w środę 27 sierpnia o ósmej.

Na Atlantyku pogoda zmieniła się. Niebo pokryły chmury, statkiem lekko zakołysało, a temperatura znacznie się obniżyła. Żołnierze na warcie włożyli zimowe mundury. Emigranci dzielili się ubraniami, które nie zginęły w czasie przesiadki w Hajfie. Ach, jakie to wydawało się odległe!

Nad lukami rozpięto plandeki, w ładowniach zrobiło się więc jeszcze ciemniej, a odór wcale nie był mniej uciążliwy niż w czasie upałów z powodu choroby morskiej. Na pokładzie „Ocean Vigour” żołnierzom udało się okiełznać wrzeszczącego epileptyka. Na pojedynczą rację żywności składały się 32 gramy margaryny, 95 gramów biszkoptów plus zupa w południe, a wieczorem trochę wołowiny z puszki z kluskami. Jednak wielu chorych nic nie jadło. Jeden dzień, jedna noc kolejny dzień, kolejna noc - większość pasażerów już ich nie liczyła. Pewnego dnia wczesnym rankiem w ładowni „Ocean Vigour” dał się słyszeć głos:

- Dzisiaj jest dzień szabasu. Nasz dziewiąty szabas na morzu.

Tego samego ranka o ósmej maszyny zwolniły, a pasażerowie

usłyszeli gwizdki i bulgotanie śrub holowników. Jeden ze strażników krzyknął przez luk:

- Jesteśmy w Hamburgu. Przygotujcie się do zejścia na ląd.

Nikt nie drgnął. Ta ładownia była strasznym więzieniem, cuchnącym wymiocinami, a twarda stal uwierała od tyłu dni i sprawiała ból. Mrok zaciemniał nawet ludzkie dusze. Ale ci mężczyźni i te kobiety, przytulając do siebie swoje wycieńczone dzieci, mówili nie, nadal nie chcieli wysiadać.

Wszystkie trzy statki stały teraz przycumowane przy brzegu. Żołnierze odkryli luki, otworzyli kraty w drzwiach. Na nabrzeżu orkiestra grała bardzo głośno taneczną melodię. W ciemnych ładowniach panował całkowity bezruch.

Pluton policji wojskowej wszedł na pokład. Podobnie jak marynarze, którzy zaatakowali „Exodusa” na wodach palestyńskich, ci ludzie także byli ubrani w kaski, zasłaniali się niewielkimi, skórzanymi tarczami, a w rękach trzymali pałki. Zaczęli kopać leżących mężczyzn. Kobiety i dzieci płakały. Głośna muzyka na nabrzeżu tłumiała jęki i płacz.

Na dwóch frachtowcach opór trwał zaledwie chwilę, ale na „Run-nymede Park” rozegrała się trzydziestopięciominutowa bitwa. Policjanci, bombardowani puszkami konserw i kawałkami żelaza wyrwanymi z klatek, odpowiadali na atak spokojnie i metodycznie, używając sikawek, gazów łzawiących i pałek. Muzyka ucichła. Chwilę później zastąpiło ją wycie syren karetek. Ciężarówki wywoziły już pasażerów z dwóch pozostałych statków.

Mam przed oczyma zdjęcie zrobione tego ranka na dworcu w Hamburgu. Na peronie widać policjantów wojskowych w białych kaskach, którzy oddalają się wolno po wykonaniu zadania. Na torach stoi wagon o zakratowanych oknach. Za tymi kratami stoją mężczyźni i kobiety. Od wieków więźniowie przyjmują tę samą postawę, wykonują ten sam gest, tak samo trzymają rękoma kraty. Ponura ironia polegała na tym, że Europa walczyła, by wyzwolić tych nieszczęśników od innej niewoli.

Obozy koncentracyjne były niezwykle trwałe. Nadal istniały, nadały się do użycia i były użyteczne. Zamykano w nich Żydów, więźniów wojskowych i cywilnych najróżniejszych narodowości, zwyciężonych, zwycięzców, nowych zwyciężonych i nowych zwycięzców,

a teraz znowu Żydów. Dla policyjnych psów patrolujących wzdłuż ogrodzenia z kolczastego drutu nic się nie zmieniło, wieże obserwacyjne stały na tym samym miejscu, a na nich reflektory i karabiny maszynowe.

Po przybyciu do obozu obowiązywała zawsze ta sama rutyna: dezynfekcja za pomocą DDT i pytania dotyczące tożsamości. Byli pasażerowie „Exodusa” odmawiali odpowiedzi na pytania albo mówili, że nazywają się Adolf Hitler lub Duff Cooper. Umieszczono ich w obozach w Lubece, Astau oraz Poppendorf.

Zdolności adaptacyjne człowieka są niewiarygodne. W Poppendorf kilka tygodni po przybyciu do obozu niejaki Gad, wybrany na szefa obozu, zorganizował ogródek jordanowski dla dzieci, towarzystwo gimnastyczne, orkiestrę i chór. Od czasu do czasu brytyjskie władze ponawiały propozycję:

- Jeśli chcecie, zawieziemy was z powrotem do Francji, gdzie znajdziecie pracę.

- Chcemy pracować w naszej ojczyźnie.

Ten upór sprawił, że pensjonariuszom Poppendorfu zmniejszono codzienną rację żywności: dwie kromki czarnego chleba z konfiturą lub tłuszczem rano i wieczorem, pudding z kukurydzy w południe.

- To jednak lepiej niż w Auschwitz - mówili internowani.

Nieprzyjemna niemiecka jesień zaczęła otaczać obozy. Ostatniego dnia listopada 1947 roku brytyjscy żołnierze pilnujący więźniów oznajmili im, że ONZ zdecydowała o podziale Palestyny między Żydów i Arabów.

- Będziecie mogli wrócić do siebie.

Bezdomnym pozbawionym władzy, pieniędzy czy innych bogactw pozostaje tylko niewyciężona nadzieja. Brytyjczycy opuścili Palestynę 15 maja 1948 roku. Ostatni pasażerowie „Exodusa” zeszli na ląd w Hajfie 3 września tego samego roku. Pozbawieni wszystkiego odnaleźli ojczyznę, którą ich przodkowie musieli porzucić blisko dwa tysiące lat wcześniej.

Centrum świata

- Wyjechałem z Pireusu w sierpniu 1923 roku w wieku siedemnastu lat. W kieszeni miałem bilet do Buenos Aires i sto dolarów. Popłynąłem do Neapolu na pokładzie frachtowca należącego do Lloyd Triestino, a tam zakrętowałem się na „Tommaso di Savoia”, dość ładny statek pocztowy o wyporności 12 000 ton, który można by nawet uznać za luksusowy, jeśli się było pasażerem pierwszej klasy. Ja jednak miałem bilet emigranta. Wie pan, co to znaczy, jeśli widział pan Charliego Chaplina w filmie *Emigrant*. A moja dola była jeszcze gorsza, bo w filmie główny bohater i jego kumple jedzą przy stołach, podczas gdy my dwa razy dziennie szliśmy grupami do kuchni po pożywienie, które zjadaliśmy gdzie popadło, na stojąco lub w kucki na pokładzie, jeśli było ładnie, a jeśli nie - w pomieszczeniach, które obsługa statku nazywała międzypokładziem pasażerskim.

„W rzeczywistości była to ładownia zmieniona w sypialnię. Oczywiście nie było w niej bulajów, tylko światło elektryczne, które wyłączano między dziesiątą wieczorem i szóstą rano. Wymiana powietrza następowała tylko przez rękawy powietrzne, czyli jakby jej nie było. Smród był paskudny, nie do zniesienia przy złej pogodzie, kiedy emigranci wymiotowali. Nie byłem w stanie tego znieść dłużej niż kilka dni. Można przetrwać trudne próby, zaakceptować cierpienie, ale nie wolno godzić się na ponizające traktowanie. Nigdy. Zawsze jest jakieś wyjście, jeśli tylko naprawdę chce się je znaleźć. Ponieważ w Neapolu musiałem zatrzymać się w hotelu, miałem nieco poniżej stu dolarów. Trzeba więc było oszczędzać, bo nie wiedziałem, co mnie czeka w Buenos Aires, gdzie nie miałem ani mieszkania, ani pracy, ani przyjaciół czy rodziny. Nie zawahałem się jednak. Wziąłem pięciodolarowy banknot i poszedłem do komisarza: «Nie chcę więcej przebywać w tym odrażającym miejscu». Wziął pieniądze i powiedział: «Liny ratunkowe leżą zwinięte w tylnej części głównego pokładu w okrągłej budce. Jeśli będzie pan tam spał, ja przymknę na to oko, a załozce powiem, żeby zostawiła pana w spokoju». Spałem więc w zagłębieniu tych grubych lin, które wtedy robiono z konopi, a i pogoda tego lata była wspaniała. Niczego mi nie brakowało do szczęścia...”

Każdy człowiek, który coś w życiu osiągnął, chętnie opowiada o trudnościach, na jakie natknął się na początku kariery. Ten, którego słowa przytoczyłem wyżej, ubrany był w opadające aż na kolana szorty, spraną koszulkę i sławne okulary przeciwsłoneczne. Siedział na fotelu wśród przyjaciół na pokładzie najbardziej luksusowego statku na świecie, swojego jachtu „Christina”. Nazywał się Aristotelis Onassis.

Był fantastycznie bogaty i miał ogromne wpływy. Członków rządów wielu wielkich krajów traktował jak równych sobie. Trudno wprost opisać luksus, w jakim pędził życie. Jego długi na 96 metrów jacht (dawny statek kanadyjskiej straży przybrzeżnej, który sam przerobił) to pływający pałac, ozdobiony obrazami mistrzów wartymi miliardy i wyposażony w najnowsze osiągnięcia techniki, takie jak hydroplan, blok operacyjny, elektryczne organy czy sala teatralna. Wyłożone marmurem sienneńskim łazienki mają kurki z pozłacanego srebra, a pokryte błękitną i białą mozaiką dno basenu podnosi się i zmienia w parkiet do tańca. Wyszukane potrawy są równie luksusowe jak statek. Najślawniejsi ludzie świata, poczynając od Winstona Churchilla, a na tancerzach Rudolfie Nuriejewie i Margot Fonteyn kończąc, byli gośćmi Aristotelisa Onassisa na pokładzie „Christiny”, oczywiście nie wspominając o Marii Callas czy Jackie Kennedy, która miała zostać panią Onassis.

W 1936 roku grecki potentat kupuje za grosze (sto tysięcy dolarów) wyspę Skorpios na Morzu Jońskim, o pół godziny drogi helikopterem od Korfu, a w 1965 roku inną wyspę, Sparti, która ma stać się rezerwatem dzikiej zwierzyny, na którą można polować. Przez kilka dni samoloty--cysterny zrzucały na Skorpios tysiące litrów produktów chemicznych, by zniszczyć węże i skorpiony. Potem przez kilka miesięcy robotnicy oczyszczali grunt, wysadzając skały, podczas gdy frachtowce przywoziły setki ton cementu i smoły na drogi. Onassis sprowadził także statki pełne ziemi ornej pierwszej jakości, a z Ameryki rzadkie okazy roślin. Głównym budynkiem na Skorpios jest rezydencja rodziny Onassisów zbudowana w stylu greckim. Znajduje się tam cerkiew, w której w 1968 roku Aristotelis poślubił Jackie. Na wyspie nie ma źródeł, codziennie więc tankowce przywoziły sto tysięcy litrów wody, którą przelewało się do cystern. Główną rozrywkę Onassisa na Skorpios stanowiło łowienie ryb na pokładzie niewielkiej żaglówki. Potentat posiadał apartamenty i wille w Paryżu, Nowym Jorku i w innych miastach, liczne samochody

i samoloty. Do każdego miejsca, w którym akurat się znajdował, sprowadzał drogą powietrzną chleb upieczony przez pewnego piekarza na wyspie Lefkas, którego znalazła Jackie.

Życie prywatne możnych tego świata zawsze szaleńczo interesowało zarówno ludzi od nich biedniejszych, jak i snobów. Prasa, która żyje z tego zainteresowania, wysyła na miejsce akcji całe zastępy reporterów i fotografów. Jeśli chodzi o Onassisa, największym osiągnięciem papa-razzich było zdjęcie całkiem nagiej Jackie na wyspie Skorpios.

Opisy jachtu „Christina” wydały mi się symptomatyczne. Basen o ruchomym dnie został ozdobiony mozaiką, której inspiracji szukano w pałacu króla Minosa. Jest to powiększona kopia fresku zatytułowanego *Minotaur i akrobaci w tańcu*. Nieomylny instynkt odziedziczony po przodkach kazał miliarderoi w najstarszej, liczącej pięć tysięcy lat legendzie śródziemnomorskiej szukać symbolu, który najlepiej określi jego samego, Onassisa, Minotaura i genialnego akrobatę, który oddaje dwoisty charakter wszystkich wielkich poszukiwaczy przygód na Morzu Śródziemnym. Z tego choćby powodu warto rzucić okiem na jego karierę. Jak w każdym życiorysie psychologicznym, najciekawsze są początki.

W 1906 roku zamożna rodzina greckich kupców - trzy dziewczynki i jeden chłopiec - mieszka w Smyrnie, dziś izmir, bardzo ruchliwym i kosmopolitycznym porcie w azjatyckiej części Turcji. Szybko okazuje się, że Aristotelis to nie byle kto. Doskonały uczeń, z zaskakującą łatwością przyswaja sobie angielski, francuski i włoski, osiągając także sukcesy w sportach wodnych - pływaniu, waterpolo, żeglowaniu i wiosłowaniu. Jest gwiazdą trzech miejskich klubów i ma czternaście lat, gdy wysoko postawieni przedstawiciele władz sportowych Grecji oznajmiają, że chciałyby go widzieć w narodowej reprezentacji waterpolo na olimpiadzie w Antwerpii.

- To niemożliwe - mówi ojciec - ucierpi na tym jego nauka.

Aristotelis poddaje się jego woli bez specjalnego żalu. Nie ma zresztą zbyt dużo czasu na rozważania, ponieważ w Azji Mniejszej pojawia się ktoś, kto jest zdecydowany przepędzić mniejszości narodowe i cudzoziemców. Wojska nacjonalisty Mustafy Kemala, później zwanego Atatürkiem, zajmują dom Onassisów - kobiety w odruchu pierwotnej ostrożności uciekają. Mężczyźni sądzą, że są mniej zagrożeni i rzeczy-

wiecie na początku okupacji dość dobrze sobie radzą. Młody Onassis, zauważywszy, że turecki generał zakwaterowany w ich rodzinnym domu nie stroni od alkoholu, zyskuje jego przychyłność, dyskretnie zaopatrząc go w trunki.

- Przedstawię ci człowieka, który może ci się okazać przydatny - powiedział generał.

Chodzi o wicekonsula Stanów Zjednoczonych w Smyrnie, niejakiego Parkera, któremu Aristotelis także wyświadczy kilka przysług. Ci protektorzy będą go chronić, gdy turecki nacjonalizm stanie się naprawdę groźny, a żołnierze Mustafy Kemala zaczną metodycznie mordować Ormian, Kurdów i Greków. Trzech wujów Aristotelisa zostaje powieszonych, ojciec, bardziej doświadczony w sztuce dawania bak-szyszów, idzie tylko do więzienia. Samego chłopaka, także poszukiwanego, wicekonsul Parker każe przebrać za amerykańskiego marynarza i zaokrętować na niszczycielu. Kilka miesięcy później cała rodzina spotyka się ponownie w Atenach. Ojca uwolniono z więzienia, gdy wpłacono za niego okup w wysokości 25 000 dolarów. Krótco potem, w sierpniu 1923 roku, Aristotelis wsiada na statek w Pireusie wyposażony w sto dolarów, bilet do Buenos Aires w klasie emigrantów i ojcowskie błogosławieństwo:

- Żyjesz i jesteś zdrowy, dobrze cię wykształciłem i nie masz w głowie mniej oleju niż większość Onassisów. Teraz twoja kolej.

Widzieliśmy, jak Aristotelis wyjął z kieszeni pięć dolarów, żeby nie spać w odorze wymiocin.

- W Buenos Aires na początku robiłem wszystko. Na początku bez wahania trzeba robić wszystko, ale uważając cały czas, czy nie trafi się lepsza okazja. Żeby otrzymać pozwolenie na pracę, postarzyłem się o sześć lat, przemaalowując swój paszport. Dostałem się do River Plata Telephone Company.

Pierwsza praca tego młodego, wykształconego człowieka, który mówił czterema językami (wkrótce pięcioma, gdyż nauczył się hiszpańskiego) polegała na spawaniu kabli telefonicznych w podziemnych kanałach. Pensja wynosiła czterdzieści dolarów miesięcznie. W czasie inspekcji amerykańskich inżynierów Aristotelis odpowiedział im po angielsku.

- Właśnie potrzebujemy telefonistów, którzy znają angielski.

I oto Aristotelis zostaje telefonistą z lepszą pensją. Słyszy, że brakuje personelu na noce, ponieważ Argentyńscy uznają tę pracę za zbyt uciążliwą.

- Czy jest lepiej płatna?
- Dwa razy tyle.
- To mi odpowiada.

Wykonując nocną pracę, chłopak nie zmienia się w posepnego nudziarza. Nadal interesując się sportem, zapisuje się do klubu wioślarskiego. Jest towarzyski i wesoły, co niedziela dziesiątki telefonistów, chłopców i dziewcząt, urządzają wraz z nim piknik na plaży. Jeden z kolegów zapala papierosa:

- Argentyński tytoń jest paskudny, prawda?

Tego samego wieczora Onassis pisze do swojego ojca: „Przyślij mi próbki greckiego tytoniu”. W Buenos Aires Aristotelis, lat dwadzieścia dwa według sfałszowanego paszportu, siedemnaście w rzeczywistości, jest nikomu nieznanym telefonistą. Jednak kiedy ma już próbki tytoniu, nie udaje się do właściciela niewielkiej hurtowni czy do pośrednika. Będąc telefonistą, nietrudno zdobyć listę wielkich importerów argentyńskich. Na niej chłopak zaznacza najstarszą i największą firmę.

- Chciałbym mówić z dyrektorem handlowym.
- Z czyjego polecenia?

Nieznane nazwisko może być zaletą pod warunkiem, że się je wymawia z pewnością i podaje się zaraz za nim interesujące informacje. Aristotelis przygotował się. O tytoniu wie wszystko, a przynajmniej takie sprawia wrażenie. Dyrektor handlowy Juan Gaona przyjmuje go, słucha, ogląda próbki i zamawia tytoń na sumę 10 000 dolarów. Dwa miesiące później towar jest na miejscu, firma go przyjmuje.

- Nie biorę zwykłej prowizji - mówi Onassis - ale pięć procent.
- Jutro dostanie pan czek.

Następują kolejne zamówienia. Zwróćcie uwagę, jak szybko sprawy się toczą - Aristotelis wylądował w Buenos Aires zaledwie pięć miesięcy wcześniej. Telefonistą przestanie być dopiero w następnym, 1924 roku.

- Synu, wchodzisz w samodzielne życie, mam więc dla ciebie ważną radę: pracuj z oddaniem, wydawaj mniej, niż zarabiasz, a przede wszystkim nie zaciągaj długów. Długi doprowadziły do ruiny wielu młodych ludzi, a często także całe rodziny, itd.

Nie, Aristotelis Onassis nigdy nie usłyszał od ojca tych słów przestraszonego wieśniaka, drobnego ciułacza. Ciężka praca z pewnością stanowi dla niego prawo, leży niejako w jego naturze. Wie jednak - a jest to odwieczna wiedza śródziemnomorska - że kredyt leży u podstaw handlu. Nie wiem, w jaki sposób udało mu się pożyczyć znaczną sumę, jedno jest pewne - w wieku osiemnastu lat, nieco ponad rok po przybyciu do Argentyny, chłopak otwiera swoją pierwszą fabrykę papierosów, Onassis and Co. W 1928 roku obrót tego dwudziestodwuletniego biznesmena przekracza dwa miliony dolarów. Z pewnością miał szczęście. Ale to nie wszystko, także bystry wzrok, który pozwalał mu natychmiast rozpoznać okazję. Dalsza kariera Onassisa, częściej omawiana niż jej początki, jest nie mniej interesująca z punktu widzenia psychologii.

Kryzys gospodarczy w 1929 roku przytłoczył największych przedsiębiorców we wszystkich krajach, i to właśnie ten brak nadziei nadał mu jego głębię i sprawił, że bessa trwała tak długo. Natomiast Onassis właśnie wtedy zaczyna swoją karierę armatora (w wieku dwudziestu trzech lat), zakupując po cenie złomu sześć statków o wyporności 10 000 ton, których Canadian Steamship Company pragnie się pozbyć. Trzy lata później, każdy z nich przywrócony do stanu używalności, przynosi mu rocznie więcej niż kosztował. W 1934 roku Aristotelis chce mieć tankowiec do przewozu ropy. W tamtych czasach największy taki statek w świecie przewoził 13 000 ton.

Wybudowano go, podobnie jak kilka innych, a Onassis wypuścił je na morze. W 1945 roku chciałby mieć jeszcze większy tankowiec -28000 ton.

- To niemożliwe - mówią mu architekci morscy z Bethlehem Steel. Największym zbudowanym dotąd statkiem do przewozu ropy jest francuski „Emil-Miguet” o wyporności 18 000 ton. Nie można przekroczyć tej wielkości, nie ryzykując na przykład, że jednostka przełamie się na pół podczas sztormu. Wyporność 28 000 ton to dziwactwo.

- Nie wierzę wam. Zróbcie, jak mówię.

Rozwój techniki napędzają wymagania klientów. W 1974 roku dzienniki informują, że Onassis zamówił sześć nowych tankowców. Dwa z nich mają być zbudowane we Francji. Wyporność każdego to 420 000 ton.

Każda wojna jednych ludzi zabija, drugich rujnuje, a jeszcze innych

wz bogaca. W 1939 roku, gdy zaczynały się działania wojenne, Onassis mieszkał w hotelu „Savoy” w Londynie. Część jego tankowców stała w portach szwedzkich, część znajdowała się w Ameryce pod banderą panamską. Wiadomo że z powodów podatkowych Panama dysponuje ogromną, kosmopolityczną flotą. Statki Onassisa stacjonujące w Szwecji zostały unieruchomione na czas trwania wojny, pozostałe pływały z zapasami dla Amerykanów, z wielką korzyścią dla ich armatora, który po wyjeździe z Londynu zamieszkał w Nowym Jorku, a potem pojechał na zachodnie wybrzeże, by przeprowadzić na swoich statkach inspekcję. W Hollywood światowe życie osiągnęło swoje apogeum, Onassis znajdował więc czas na kolacje z gwiazdami.

Na ogół mało kto wie, że największym konsumentem tłuszczów w świecie są wojskowi, czy raczej armia i maszyny, które używają tłuszczów w czasie wojny. Przy każdej mobilizacji kurs wszystkich tłuszczów zwiększa się, a na początku 1943 roku dostawcy armii Stanów Zjednoczonych kupowali bardzo drogi tran wielorybi.

Początki Aristotelisa Onassisa jako armatora statków wielorybnych w 1943 roku były skromne. Wynajął jeden stary holownik, na którym zamocowano wyrzutnię harpunów. Jednak trzeba było się uczyć. W kilka miesięcy miliardier dowiedział się wszystkiego na temat polowania na wieloryby i jeszcze więcej o komercjalizacji innych, poza tranem, produktów. Hodowcom nerek sprzedaje mięso, producentom nawozów mączkę z ości, a trzustkę, tarczycę i jajniki laboratoriom, które wydobywają z nich hormony. Dyrektor Borden Company telefonuje do niego:

- Interesuje nas wątroba wieloryba, którą pan nam oferuje, ale jeszcze bardziej chcielibyśmy kupić wątrobę rekina, bo zawiera najwięcej witaminy A.

- Będzie pan ją miał.

Przekształcenie kilku marnych parowców używanych do połowów wielorybów na statki do połowu rekinów zajęło parę dni. Te pomniejsze przedsięwzięcia nie przeszkadzają Onassisowi czuć nad pracą frachtowców i tankowców. Po zakończeniu wojny odzyskuje całą swoją flotę, także statki uwięzione w portach europejskich. Część z nich została zniszczona lub uszkodzona, inne zżarła rdza. To bez znaczenia, skoro marynarka amerykańska sprzedaje za bezcen „nadwyżki”, na które składają

się czasem wielkie statki. Prawo zabrania sprzedawać je prywatnym osobom albo firmom spoza Ameryki, ale taki drobiazg nie może przeszkodzić potomkowi Fenicjan:

- Założę firmę, w której będę udziałowcem mniejszościowym - czterdzieści dziewięć procent. I pożyczę pieniądze obywatelom amerykańskim, którzy będą udziałowcami większościowymi. Prawo nie zo stanie złamane.

Onassis nie zakłada jednej firmy, ale dwie, trzy, cztery i jeszcze więcej, a w jego genialnej głowie rozgrywa się ciągle ten film, który tak go zainteresował - polowanie na wieloryba. Wojna się skończyła, ale nie tylko wojskowi są amatorami tranu. Z tego tłuszczu oprócz smarów otrzymuje się glicerynę, margarynę, mydło, kremy i inne kosmetyki, a także substancje do produkcji farb, lakierów oraz tkanin. A mięso, ości, trzewia i gruczoły sprzedają się równie dobrze w czasie pokoju, jak i wojny.

Nie chodzi już o zabawę w polowanie za pomocą kilku niewielkich starych parowców, ale o stworzenie wielkiej nowoczesnej firmy ze statkami-przetwórniami, które na miejscu polowania będą przerabiać wieloryby wytopione i zabite przez łowców. Siedemnaście kanadyjskich lub brytyjskich korwet, które służyły w czasie wojny do eskorty konwojów, stanowi załóżek floty łowców wielorybów. Onassis zawsze podejmował ryzyko. Robił to jednak z rozmysłem, po zapoznaniu się z zagrożeniami, niczego nie zostawiając przypadkowi, tym bardziej teraz, gdy przedsięwzięcie jest ogromne:

- Wiem, że najlepszym specjalistą od migracji wielkich waleni jest biolog Brockleby, profesor na uniwersytecie w Los Angeles. Sprowadźcie go, musi pracować dla nas.

Pierwszym statkiem-przetwórną będzie zbiornikowiec „Witton”, kupiony w Nowym Jorku za dwa miliony dolarów. Jego przekształcenie będzie kosztowało kolejne cztery miliony. Onassis nazywa go „Olympic Challenger”.

Miliarder wszystko przewidział, wszystko skalkulował, żeby eksploatować flotę statków wielorybicznych w czasie pokoju. Jednak 25 czerwca 1950 roku pięć dywizji północnokoreańskich przekracza 38. równoleżnik, wchodzi do Korei Południowej i zajmuje Seul. Dwa dni później na prośbę ONZ-u Amerykanie interweniują. Oczy wszystkich dyplomatów, a także wielkich kapitalistów są zwrócone na nowy teatr

działań wojennych. Flota wielorybnicza Onassisa ma właśnie wypłynąć do Antarktyki, gdy dyrektor niemieckiego banku federalnego wysłał do armatora posłańca:

- Unilever z góry bierze wszystkie produkty pańskich połowów. Sto funtów za tonę tranu. Gwarantowane. Kwota jest interesująca, uwzględnia pewną podwyżkę ceny tranu w wyniku wojny w Korei. Nasza gwarancja pozwoli panu obliczyć zyski już teraz.

- Dziękuję, nie skorzystam.

Zanim kampania dobiegła końca, Onassis wysłał jeden ze swoich wielkich frachtowców do Antarktyki, by zabrać wydobyty już tran. Sprzedał 20 000 ton tego surowca po 170 funtów za tonę, czyli odrzucenie propozycji Unilevera przyniosło mu półtora miliona funtów zysku.

Przygoda floty wielorybniczej Onassisa stanowi odrębną opowieść w epopei, jaką było jego życie, mało znaną, niestety zbyt obszerną, by ją tutaj opowiedzieć. ONZ zajęło się Onassisem niczym prawdziwym państwem, gdy Peru, Chile i Ekwador zażądały od tej międzynarodowej organizacji interwencji, ponieważ statki wielorybnicze miały jakoby naruszać ich wody terytorialne. Lotnictwo peruwiańskie zbombardowało i uszkodziło „Olympic Challenger” część floty zrewidowano i internowano w Peru, a Onassis musiał wpłacić trzy miliony dolarów, żeby ją uwolnić. Ponieważ statki były ubezpieczone od ryzyka zatrzymania, Lloyd's i kilka innych towarzystw ubezpieczeniowych zwróciły mu pieniądze.

Tak sobie myślę, że ja, marny robak, mogłem w pewnej chwili zostać porwany przez ten wielki ruch. Pewien producent filmowy, chcący zrobić film na podstawie książki *La grande aventure des ba-leines* (Wielka przygoda wielorybów), którą wydałem w 1953 roku, zaproponował mi, żebym dołączył do floty wielorybniczej Onassisa w Antarktyce. Gotów byłem wybrać się na tę wyprawę, gdy jeden telegram zakończył wszystko - ponieważ notowania tranu wielorybiego ciągle spadały od końca wojny w Korei, grecki armator nie wysłał swojej floty na morze. Sprzedał ją zresztą w marcu 1956 roku jakiejś japońskiej firmie za osiem i pół miliona dolarów. Mniej było mi żal tej wycieczki, gdy uświadomiłem sobie, jak przykry byłby dla mnie widok masakry pozbawionych wszelkiej szansy ratunku waleni błękitnych w wodach antarktycznych. Aristotelis Onassis co najmniej raz

wykazał się złym smakiem, zapraszając gości, by obserwowali połowy z helikopterów.

Trochę oddaliliśmy się od Morza Śródziemnego. Zbliża się zresztą chwila, gdy będę musiał zakończyć kronikę tego akwenu, ponieważ dalsze, aktualne informacje na jego temat są już dostarczane przez prasę, radio i telewizję. Wróćmy jednak jeszcze na chwilę do tego teatru, w którym oglądaliśmy tak wielu różnych aktorów. Popatrzmy na tego młodego greckiego licealistę liczącego dwanaście lat, o bardzo czarnych oczach i lekko garbatym nosie, który w czasie ciepłych miesięcy w 1921 i 1922 roku wędruje zdecydowanym krokiem po nabrzeżu w Pireusie. Wchodzi do skromnej kawiarni portowej, a po kilku minutach pojawia się bez tornistra i ubrania, tylko w stroju kąpielowym. Zanurza się w morzu, pływa jak ryba, oddalając się coraz bardziej od brzegu, dociera do jednego z frachtowców zacumowanych na redzie. Marynarze na wachcie, widząc, że się zbliża, pomagają mu wejść na pokład, zamieniają z nim kilka słów. Wagary, macie rację. A przecież ten swobodny chłopak jest najlepszym uczniem w klasie. Angielskiego i francuskiego nauczył się, gdy miał cztery lata, niemieckiego - w wieku lat sześciu.

Stavros Niarchos - bo tak się ten licealista nazywa - trzy lata młodszy od Onassisa, tak jak on pochodzi z rodziny kupców. Pierwszą pracę dostanie w firmie swoich wujów, właścicieli młynów w Pireusie. W 1929 roku słyszy, jak wujowie narzekają, że interesy źle idą albo że szłyby dobrze, gdyby nie sławny kryzys światowy, o którym już wspomnieliśmy. Ale tak jak Aristotelis Onassis, Stavros Niarchos potrafi wykorzystać najmniej nawet sprzyjające okoliczności.

- To zbyt łatwe - powiedział swoim wujom - ograniczać się do patrzenia, jak mielą wasze młyny. Kupujecie zboże u hurtowników, którzy je importują z Argentyny, a potem wam odsprzedają z zyskiem. Dlaczego nie popłyniecie po nie sami? Nie macie statków? To dobry moment, żeby je kupić, są bardzo tanie.

Kto zaczął tworzyć legendę, że mieszkańcy wybrzeża Morza Śródziemnego są nonszalancy i rozleniwieni zbyt sprzyjającym klimatem? Popatrzcie, jak wujowie Niarchosa, mężczyźni o oczach jak węgle, palą krótkie papierosy *papastratos*, słuchając swego młodego bratanka, który ich poucza. Czy odpowiadają mu „opowiadasz niestworzone rzeczy”

albo „porozmawiamy o tym później, teraz czas napić się ouzo”? Nie, słuchają uważnie i zgadzają się z jego śmiałą opinią, rozumiejąc, że jego odwaga jest mądrością. Biorą pożyczkę, kupują frachtowce za grosze, pracują jak szaleni i rok później rodzinny majątek powiększa się czterokrotnie. Cztery razy! Mijają jeszcze dwa lata i dwudziestodwuletni Stavros Niarchos ma własną firmę transportu morskiego.

Opowiadanie jego kariery po historii życia Onassisa byłoby powtórzeniem się, poza kilkoma szczegółami. Niarchos nie miał floty wieloryb-nicznej ani lotniczej, ale tak jak jego rodak, w dobrym momencie kupił łajby z amerykańskiego demobilu, odnowił je, odpowiednio przerobił i wypuścił na morza. Za to, co za ich pomocą zarobił, zbudował nowoczesne statki i ogromne tankowce do przewozu ropy. Przewoził setki rodzajów towarów, stworzył pięćdziesiąt firm, oddawał się zawsze legalnym manipulacjom finansowym i zawsze odnosił zwycięstwo, o którym mój brak kompetencji w tej dziedzinie nie pozwala mi nawet mówić. Jego jacht „Creole”, wspaniały trójmasztowiec z 9000 metrów kwadratowych żagli (plus silnik o mocy 2400 koni mechanicznych), był na początku niemal wrakiem, który jego późniejszy właściciel wypatrzył w jakimś szkockim porcie. Statek był pozbawiony masztów, a kadłub z hebanu miał prawie przeżarty. Naprawa kosztowała miliony. Został umeblowany i urządzony tak wystawnie jak „Christina” i świadczy o podobnym sukcesie. Prasa mówiła o związkach (i rozwodach), które połączyły obie rodziny.

U kresu naszej podróży przez wieki po Morzu Śródziemnym kuszące byłoby zakończenie widokiem, jak dwa statki symbolizujące sukces prują błękitne wody, ale to niemożliwe. Żaden pojedynczy obraz nie może stać się symbolem niezwyklej przygody ludzkości na tym akwenie.

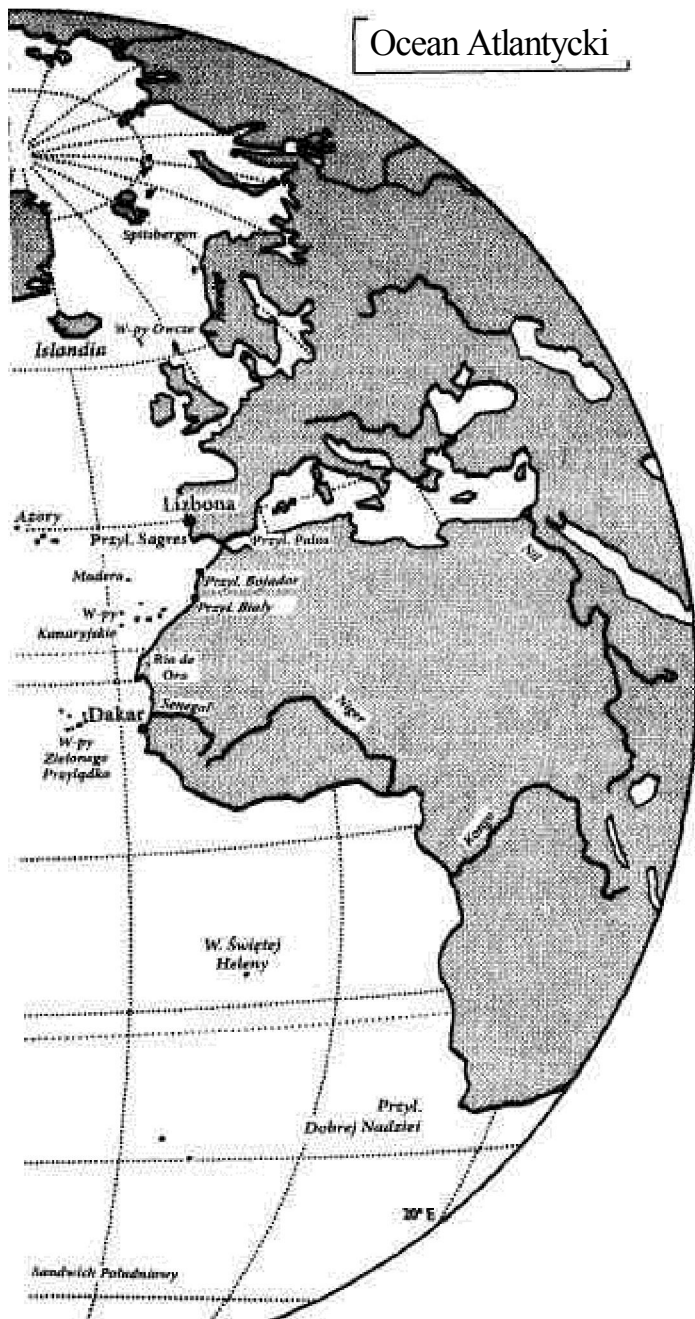
To prawda, że klimat wokół tego morza działa jak magnes. Widzieliśmy, jak bogaci Brytyjczycy odkrywali i lansowali pod koniec XIX wieku Lazurowe Wybrzeże. Co roku migrują tam tysiące ludzi, a kiedy twórcy wakacyjnych wiosek chcieli nadać nazwę miejscu, gdzie letnicy oddają się rajskiemu szczęściu, lenistwu i rozrywkom żeglarskim, nie musieli szukać daleko - nazwali je Klubem Śródziemnomorskim. Zupełnie jakby ta nazwa miała magiczną siłę. Klub ten w ciągu kilku lat stał się fenomenem na skalę światową. Wygląda na to, że Morze

Śródziemne może być synonimem wyłącznie kreatywności, ekspansji i sukcesu. A czasami także największego niebezpieczeństwa.

Morze Śródziemne było kołyską najstarszych cywilizacji. Widzieliśmy Kreteńczyków, Fenicjan, Greków, jak je przepływają i wypływają poza nie, zupełnie jakby jego wody przekazały ich niewielkim i kruchym łodziom jakąś tajemniczą moc. Ludy te, podobnie jak Egipcjanie, zbudowały na brzegach pomniki o nieprzemijającej urodzie, opracowywały także systemy filozoficzne, które miały umożliwić Zachodowi skolonizowanie całej planety. Widzieliśmy, jak narody Zachodu wściekle walczą na wodach Morza Śródziemnego i jak na nie wracają z dziwnym uporem, począwszy od średniowiecza po nasze czasy. Napoleon chciał pobić Wielką Brytanię w Egipcie, w 1915 roku Churchill pragnął wymierzyć śmiertelny cios Imperium Środka, zdobywając Dardanele, a podczas drugiej wojny światowej Morze Śródziemne było teatrem najróżniejszych działań wojennych. A gdzie po wojnie sueskiej spotkali się oko w oko „Dwaj Wielcy”? Na Morzu Śródziemnym. Świat drży, gdy na jego brzegu zabrzmiał armatni wystrzał.

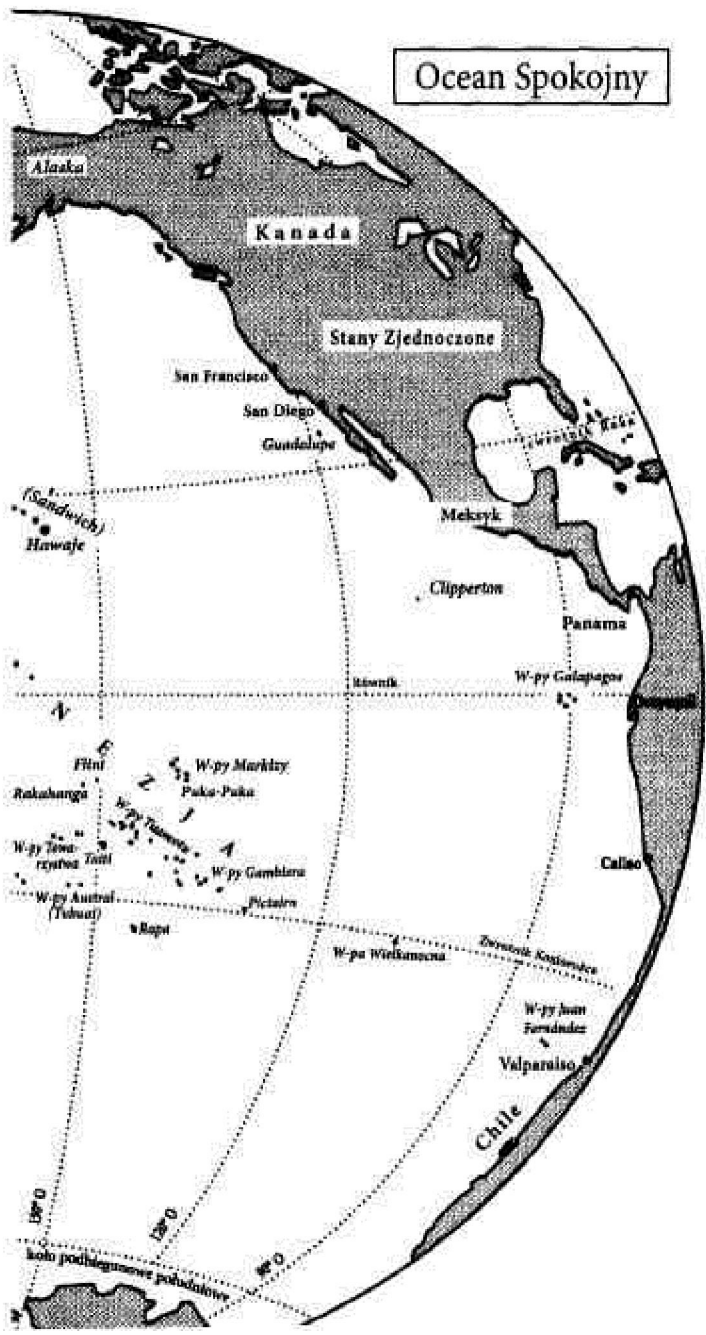
Odkrywamy dzisiaj znaczący fakt historyczny, którego ponadstu-letnia kolonizacja, protektoraty, mandaty i powiernictwo nie mogą wymazać. Od średniowiecza po nasze dni na Morzu Śródziemnym nieustannie ściera się islam z Zachodem. Widzieliśmy piratów muzułmańskich panujących na wodach tego morza przez całe wieki, chwilami byli niezwykłymi, dzięki wsparciu wielu renegeatów chrześcijańskich zorganizowani do tego stopnia, że piractwo stało się relatywnie mało krwawym zawodem, dzięki któremu powstała wyrafinowana cywilizacja Maghrebu. Widzieliśmy też, jak ci sami piraci ponownie stają się dzikusami, którzy cofają się tylko przed przemocą. Ta odwieczna walka wstrząsała Zachodem aż do samych trzewi, zmuszając do odmłodzenia wyobraźni, szukania dla niej nowych dróg, przemyślenia pewnych aspektów jego cywilizacji. Dzisiaj nadal nasz los decyduje się wokół Morza Śródziemnego, które nie przestało być centrum świata.

Ocean Atlantycki





Ocean Spokojny







INDEKS WAŻNIEJSZYCH OSÓB

- ALCOCK, John, 1892-1919, lotnik brytyjski, pierwszy przelot Atlantyku bez lądowania (z Brownem), s. 154-155.
- ALEKSANDER MACEDOŃSKI (Aleksander III Wielki), 356-326 p.n.e., król Macedonii i zdobywca, s. 431, 458.
- ANTIN, Philip, rejs w 1756, żeglarz brytyjski, s. 172-174.
- ARONOWICZ, Jechiel Izaak (Ike), rejs w 1947, kapitan żydowski, s. 655, 657, 660, 668.
- ARUDŹ, patrz ORUC.
- ASSOLANT, Jean, 1905-1942, lotnik francuski, s. 163.
- AUTURU, bratanek króla Tahiti, w 1768-1769 pasażer Bougainville'a, s. 291, 293, 298-300.
- BALBOA, Vasco Niiñez de Balboa, 1475-1517, konkwistador hiszpański, s. 243.
- BALPADŹ, Radwan i Mahmud, rejs w 1952, libańscy kapitanowie statku pilota, s. 649-651.
- BARBAROSSA, patrz HAYEREDDIN i ORUC.
- BARRETOS, Isabel de, rejs w 1596, żeglarka hiszpańska, żona Mendańy de Neiry, s. 267-269.
- BART, Jean, 1650-1702, korsarz francuski, admirał, s. 91-96.
- BASTIE, Maryse, 1898-1952, lotniczka francuska, s. 171.
- BATTEN, Jean, 1909-1982, lotniczka nowozelandzka, s. 170-171.
- BAUDŚAN, Raoul de, rejs w 1956 na rautunek *Andrea Doria*, żeglarz francuski, s. 209.
- BEAUCHESNE, Gouin de, 1655-1730, żeglarz francuski, s. 271-274.
- BELLEVILLE, Jeanne de, 1300-1359, bre-tońska kobieta korsarz, s. 82-83.
- BELLONTE, Maurice, 1896-1984, lotnik francuski, s. 163-164.
- BERNARDIN DE SAINT-PIERRE, Jacques-Henri, 1737-1814, pisarz francuski, s. 298.
- BISSCHOP, Eric de, 1891-1958, żeglarz francuski, s. 236, 237, 382-395.
- BLACKBURN, Howard, 1858-1932, kanadyjski rybak i żeglarz, s. 222-225.
- BLAKE, Robert, 1599-1657, admirał angielski, s. 556.
- BLIGH, William, 1754-1817, angielski żeglarz i odkrywca, kapitan *Bounty*, s. 337-351.
- BOMBARD, Alain, 1924-200, francuski lekarz i dobrowolny rozbitek, s. 209-214, 380, 381.
- BONAPARTE, Napoleon (Napoleon I), 1769-1821, cesarz Francuzów, s. 187, 560, 566-569, 571-574, 581-583, 585-587.
- BONNY, Anne, 1697-1782, irlandzka kobieta flibustier, s. 114-115.
- BOUGAINVILLE, Louis Antoine de, 1729-1811, francuski żeglarz i badacz, s. 285-301.
- BOURDE, Henri, rejs w 1952, żeglarz francuski, kapitan *Champolliona*, s. 643-651.
- BRADFORD, William, 1590-1657, przywódca osadników przybyłych na *Mayflower*, s. 134-135.
- BRIGGS, Benjamin, 1835-1872, żeglarz amerykański, kapitan *Mary Celeste*, s. 191, 195-199.
- BROWN, Arthur Whitten, 1886-1948, lotnik szkocki, pierwszy przelot Atlantyku bez lądowania (z Alcockiem), s. 154-155.

- BRUN, Alain, rejs w 1956, zastępca Erica de Bisschopa na *Tahiti-Nui II*, s. 384-395. BYRON, George Anson, 1789-1868, żeglarz brytyjski, admirał, kuzyn sławnego poety, s. 180-181.
- CABRAL, Cocalo Velho, rejs w 1432, żeglarz portugalski, s. 57.
- CALAMAI, Piero, 1898-1972, żeglarz włoski, kapitan *Andrea Doria*, s. 208.
- CALICO JACK, patrz RACKHAM, John.
- CAMPBELL, Sir Neil, 1776-1827, brytyjski oficer i komisarz Elby w 1814-1815, s. 585-586.
- CARTIER, Jacques, 1491-1557, francuski żeglarz i odkrywca Kanady, s. 78-81.
- CHAIR AD-DIN, patrz HAYEREDDIN.
- CHAUMAREYX, Jean-Hugues Duroy de, rejs w 1816. żeglarz francuski, s. 174--176, 180.
- CHICHESTER, Sir Francis, 1901-1972, angielski lotnik i żeglarz samotnik, s. 229.
- CHRISTIAN, Fletcher, 1764-1793, pierwszy oficer i przywódca buntu na *Bounty*, s. 338-339, 350.
- CLERKE, Charles, 1741-1779, żeglarz brytyjski, towarzysz Cooka, s. 309, 313.
- COLAS, Alain, 1943-78, żeglarz francuski, s. 241.
- COLI, Francois, 1881-1927, lotnik francuski, s. 158, 162.
- COMMERSON, Philibert, 1725-1773, przyrodnik francuski, uczestnik wyprawy Bougainville'a, s. 285, 289, 291-295, 298-299.
- COOK, James, 1728-1779, angielski żeglarz i odkrywca, s. 281, 301-314.
- CORFIELD, rejs w 1877, żeglarz brytyjski, s. 129-130.
- COSTES, Dieudonne, 1892-1973, lotnik francuski, s. 163-164.
- COUSTEAU, Jacques-Yves, 1910-1997, francuski oceanograf, oficer marynarki i wynalazca, s. 371.
- CREQUER, rejs w 1900, żeglarz francuski, s. 125-128.
- DAMPIER, William, 1652-1715, angielski żeglarz i korsarz, s. 276.
- DANSER, Simon de, 1579-1611, holenderski korsarz i armator, pirat Wybrzeża Berberyjskiego, s. 541-548.
- DAWSON, Ann, rejs w 1952-1953, brytyjska żeglarka samotnik, s. 228-229.
- D'ENTRECASTEAUX, Antoine Raymond Joseph Bruni, patrz ENTRECASTEAUX, Antoine Raymond Joseph Bruni d'.
- DIAS, Bartolomeu, 1450-1500, żeglarz portugalski, s. 59.
- DIAS, Dinis, rejs w 1445, żeglarz portugalski, s. 58.
- DICKENS, Charles, 1812-1870, pisarz angielski, s. 139-140.
- DILLON, Peter, 1788-1847, żeglarz brytyjski, s. 321-323, 327.
- DORIA, Andrea, 1466-1560, genueński doża i admirał, s. 526-528.
- DORIA, Gian Andrea, 1520-1606. admirał włoski, bratanek Andrea Doria, s. 538.
- DRAGUT (Turgut), 1485-1565, turecki korsarz i admirał, s. 524, 527, 532--536.
- DRAKE, SIR Francis, 1545-1596, angielski żeglarz i korsarz, s. 84-91.
- DUGUAY-TROUIN, René, 1673-1736, korsarz francuski, admirał, s. 96-100.
- DUMONT D'URVILLE, Jules Sebastien Cesar, 1790-1842, francuski żeglarz i badacz, kontradmirał, s. 323-327.
- DUPLESSIS, rejs w 1698, francuski inżynier hydrograf, s. 271.
- DUQUESNE, Abraham, 1610-1688, dowódca francuskiej marynarki wojennej, s. 557.

- EANNES, Gil, rejs w 1434, żeglarz portugalski, s. 57.
- EARHART, Amelia, 1898-1937, lotniczka amerykańska, s. 165-167, 397-398.
- ELCANO, Juan Sebastian, 1476-1526, żeglarz baskijski, towarzysz Magellana, po jego śmierci dowódca wyprawy, s. 254-258, 259.
- ELZBIETA I TUDOR, 1533-1603, królowa Anglii, s. 85-86, 88.
- ENTRECASTEAUX, Antoine Raymond Joseph Bruni d\ 1737-1793, żeglarz francuski, kontradmirał, s. 320-321.
- ERYK RUDY, 940-1010, wiking, odkrywca i kolonizator Grenlandii, s. 50-53.
- EUGENIA (Eugenia Maria de Montijo de Guzman), 1826-1920, cesarzowa Francji w 1853-1870, żona Napoleona III, s. 590, 601-604, 611, 614.
- FITZMAURICE, James, 1898-1965, lotnik irlandzki, s. 163.
- FLEURIOT DE LANGLE, Paul-Antoine, 1744-1787, żeglarz francuski, towarzysz La Pérouse'a, s. 316, 319.
- FOLEY, Thomas, 1757-1833, admirał brytyjski, towarzysz Nelsona, s. 572.
- FOURES, rejs w 1738, żeglarz francuski, s. 183-186.
- FRANCISZEK KSAWERY, 1506-1562, misjonarz hiszpański, święty, s. 262-264.
- FROBISHER, Sir Martin, 1535-1594, żeglarz angielski, wiceadmirał, s. 87.
- FULTON, Robert, 1765-1815, amerykański inżynier i wynalazca, s. 137.
- FURNEAUX, Tobias, 1735-1781, żeglarz angielski, kapitan w drugiej wyprawie Cooka, s. 308.
- GAMA, Estevao da, żeglarz portugalski, ojciec Vasco da Gamy, s. 60-61.
- GAMA, Vasco da, 1469-1524, portugalski żeglarz i odkrywca, s. 60-62.
- GAMBO A, Pedro Sarmiento de, 1532-1592, hiszpański matematyk, astronom i żeglarz, s. 265, 266.
- GERBAULT, Alain, 1893-1941, francuski inżynier i żeglarz samotnik, s. 225.
- GRAMMONT, Michel de, 1645-1686, flibu-stier francuski, s. 104-105.
- HADŻ HASSAN (Hadż Hussajn), zwany MEZZOMORTO, zm. 1700, korsarz muzułmański, renegat, dej Algieru, s. 557.
- HAMILTON, Emma (Lady Hamiton, wcześniej Amy Lyon, Emma Hart), 1761-1815, żona brytyjskiego ambasadora w Neapolu, kochanka admirała Nelsona, s. 561-566, 574-581, 584.
- HANNON, rejs ok. 480 p.n.e., żeglarz kar-tagiński, s. 43.
- HART, Emma, patrz HAMILTON, Emma.
- HATSZEPSUT, faraon, władczyni Egiptu w 1479-1458, mocodawczyni wyprawy do krainy Punt, s. 441.
- HAYEREDDIN (Chajr ad-Din), zwany BARBAROSSA (Rudobroby), 1466-1546, turecki korsarz i admirał, brat Oruca, s. 523-527, 530-531.
- HENRIQUE, rejs w 1519-1521, malajski niewolnik Magellana, pierwszy człowiek, który opłynął Ziemię, s. 247-249, 252, 253.
- HENRYK ŻEGLARZ, 1394-1460, książę portugalski, s. 55-58.
- HEYERDAHL, Thor, 1914-2002, norweski żeglarz, archeolog i etnograf, s. 37-42, 235, 377-382, 443.
- HEYNES, Allan Clifton, rejs w 1942, roz-bitek z krążownika *Juneau* koło wyspy Guadalcanal, s. 366-377.

- IZABELA I KATOLICKA, 1451-1504, królowa Kastylii, s. 64, 69, 71, 516.
- JAN II, 1455-1495, król Portugalii, s. 59--61, 63-64, 71.
- JANTZ, Jan, rejs 1627, renegat holenderski, korsarz muzułmański, s. 555.
- JOHNSON, Alfred, 1846-1927, amerykański rybak i żeglarz samotnik, pochodzenia duńskiego, s. 214-216.
- JÓZEFINA, 1761-1814, cesarzowa francuska, pierwsza żona Napoleona Bonapartego, s. 567-568.
- JUAN DE AUSTRIA, DON, 1547-1578, hiszpański książę i admirał, nieślubny syn Karola V, s. 538.
- KLEOPATRA, 69-30 p.n.e., królowa Egiptu, s. 457-483.
- KOHL, Hermann, 1888-1938, lotnik niemiecki, s. 163.
- KOLAJOS z SAMOS, rejs ok. 640 p.n.e., żeglarz grecki, s. 436.
- KOLUMB, Krzysztof, 1451-1506. żeglarz o nieznanym narodowości, odkrywca Ameryki w 1492, s. 62-71.
- LADY HAMILTON, patrz HAMILTON, Emma.
- LA GIRAUDAIS, Chenard de, 1727-1775. żeglarz francuski, kapitan statku *L'Étoile* w wyprawie Bougainville'a, s. 289.
- LALANDE, rejs w 1907, żeglarz francuski, s. 130-132.
- LANÇAROTE PEÇANHA, patrz PE-CANHA, Lançarote.
- LA PEROUSE, Jean François de Galaup Comte de, 1741-1788, francuski żeglarz i badacz, s. 281, 314-327.
- LA VALETTE, Jean Parisot de, 1494-1568, wielki mistrz Zakonu Maltańskiego, s. 532-536.
- LE MAIRE. Jacob, 1585-1616, holenderski żeglarz i kupiec, s. 117.
- LEDWARD, Thomas, rejs w 1787-1789, lekarz na *Bounty*, s. 337, 339-341, 343.
- LEFEVRE, René, 1898-1991, lotnik francuski, s. 163.
- LEGASPI, Miguel López de, 1502-1572, konkwistador hiszpański, s. 264-265.
- LEIF, ok. 970-1020, wiking, odkrywca Ameryki ok. 1000, s. 50, 53-54.
- LESSEPS, Ferdinand de, 1805-1894, francuski dyplomata i inżynier, hrabia, s. 588-605.
- LINDBERGH, Charles Augustus, 1902--1974, lotnik amerykański, samotny przelot nad Atlantykiem, s. 156-163.
- LOAYSA, Garcia Jofre de, 1485-1526, hiszpański mnich i żeglarz, s. 259-261.
- LOTI, Pierre, 1850-1923, francuski pisarz i żeglarz, s. 284.
- LOTTI, Armeno, lot w 1929, lotnik francuski, s. 163.
- LUDWIK IX, 1214-1270, król Francji, święty, s. 510-513.
- LUDWIK XIV, 1638-1715, król Francji, s. 91-92, 95-96, 110, 111.
- LUDWIK XVI, 1754-1793, król Francji, s. 314-315, 319, 325.
- MAGELLAN, Ferdynand, 1480-1521, żeglarz portugalski w służbie hiszpańskiej, dowódca wyprawy, która pierwsza opłynęła Ziemię, s. 71-77, 244-258, 259, 260, 261.
- MARBO, rejs w 1896, wioślarz norweski, s. 221-222.
- MAREK ANTONIUSZ, 82-30 p.n.e., rzymski wódz i polityk, s. 458, 465-482.
- MATAGUEZ, rejs w 1942, kapitan statku handlowego *Jumièges*, s. 632.
- MAUPASSANT, Guy de, 1850-1893, pisarz francuski, 613.

- MAYOR, Isabelo, rejs w 1965, pirat filipiński, s. 356-357, 359-361.
- MENDAÑA DE NEIRA, Alvaro de, 1541-1595, żeglarz hiszpański, s. 266-268.
- MERMOZ, Jean, 1901-1936, lotnik francuski, s. 167-169.
- MEZZOMORTO, patrz HADŻ HASSAN.
- MILLIASSEAU, rejs w 1942, żeglarz francuski, kapitan statku *Lamoriciere*, s. 631-639.
- MOITTESSIER, Bernard, 1925-1994, francuski żeglarz samotnik, s. 229.
- MONTBARS EKSTERMINATOR, Daniel, 1645-1707, flibustier francuski, s. 101-102.
- MONTIJO DE GUZMAN, Eugenia Maria de, patrz EUGENIA.
- MOREHOUSE, David, rejs w 1872, żeglarz z Nowej Szkocji, kapitan barku *Dei Gratia*, s. 190-192, 195, 197.
- MORGAN, Sir Henry, 1635-1688, flibustier walijski, s. 106-110.
- NAPOLEON I, patrz BONAPARTE, Napoleon.
- NAPOLEON III (Charles Louis Napoleon Bonaparte), 1808-1873, cesarz Francuzów w 1852-1870, s. 597-598.
- NAU, Jean-Francois, zwany OLONCZYK, 1635-1668, flibustier francuski, s. 102-103.
- NECHO II, faraon, władca Egiptu w 610-595 p.n.e., mocodawca wyprawy wokół Afryki, s. 430-431.
- NELSON, David, rejs w 1789, botanik na *Bounty*, s. 337, 341-342, 346-349.
- NELSON, Horatio, 1758-1805, admirał brytyjski, s. 90, 561, 566, 569-572, 574-581, 584.
- NIARCHOS, Stavros, 1909-1990, grecki armator i milioner, s. 683-684.
- NORDENSON, Gunnar, rejs w 1956, żeglarz norweski, kapitan *Stockholma*, s. 208.
- NUNGESSER, Charles, 1892-1927, lotnik francuski, s. 158, 161.
- OKELEY, William, pojmany w 1639, angielski uciekinier z mużułmańskiej niewoli, s. 549-550.
- OKTAWIAN (AUGUST), cesarz rzymski, s. 465, 469-483.
- ONASIS, Aristotelis (Onassis), 1906-1975, armator grecki, s. 675-678.
- ORUC (Arudż), zwany BARBAROSSA (Rudobrody), 1470-1518, chrześcijanin nawrócony na islam, korsarz turecki, brat Hayerddina, s. 520-523.
- PAWEŁ Z TARSU, ok. 10-65, misjonarz i teolog wczesnego chrześcijaństwa, święty, s. 454-457.
- PECANHA, Lancarote, rejs w 1445, żeglarz portugalski, s. 58.
- PICCARD, Augustę, 1884-1962, szwajcarski fizyk i badacz głębin morskich, wynalazca batyskafu, s. 399-400.
- PICCARD, Jacques, ur. 1922, szwajcarski inżynier i badacz, syn Auguste'a, s. 399-403.
- PIGAFETTA, Antonio, 1491-1536, podróżnik wenecki, uczestnik i kronikarz wyprawy Magellana, s. 74, 77, 245-258.
- PINZÓN, Martín Alonso, 1450-1493, żeglarz hiszpański, kapitan *Pinty* w wyprawie Kolumba, brat Vicenta Yaneza, s. 64, 66-67.
- PINZÓN, Vicente Yanez, 1460-1524, hiszpański żeglarz i odkrywca, kapitan karaweli *Nina* w wyprawie Kolumba, brat Martina Alonza, s. 64.
- PIOTR Z AMIENS, ok. 1050-1115, wędrowny kaznodzieja, organizator ludowej krucjaty, s. 503.

- POINTIS, Jean Bernard Desjean baron de, 1645-1707, francuski korsarz i admirał, s. 111-113. POLIKRATES, tyran wyspy Samos w 538-522 p.n.e., pirat, s. 447-448.
- POMPEJUSZ WIELKI, 106-48 p.n.e., rzymski polityk, wódz i dyktator, s. 450, 460. PRIBYŁOW, Gawriił, rejsy w 1768-1788, żeglarz rosyjski, odkrywca Wysp Pribyłowa, s. 328-335. PYTEASZ Z MASSALII, rejs ok. 315 p.n.e., grecki żeglarz i geograf, s. 43-44, 436-437.
- QUIRÓS, Pedro Fernandez de, 1560-1615, żeglarz portugalski w służbie hiszpańskiej, s. 267-269.
- RACKHAM, John, zwany CALICO JACK, 1680-1720, flibustier angielski, s. 113-115.
- READ, Mary, 1690-1721, angielska kobieta flibustier, s. 114-115.
- ROBERTS, Richard, rejs w 1838, żeglarz brytyjski, s. 138.
- ROGER I (Roger de Hauteville, Roger Guiscard), zm. 1101, baron nor-mandzki, książę Sycylii, s. 493-494.
- ROGER II, 1095-1154, syn Rogera I, książę i król Sycylii, s. 494-495.
- ROGERS, Woodes, 1692-1732, kaper angielski, wybawca Alexandra Selkirka, s. 275.
- ROGGEVEEN, Jacob, 1659-1729, holenderski żeglarz i odkrywca, s. 279-281.
- ROSTROM, Arthur, rejs w 1912, angielski żeglarz, kapitan *Carpathii*, płynącej na ratunek *Titanicowi*, s. 203, 207.
- RUDOBRODY, patrz HAYEREDDIN i ORUC.
- SAMUELSON, rejs w 1898, żeglarz norweski, s. 221-222.
- SAUNDERS, Ann, rejs w 1826, rozbitek, uratowana przez *Blonde*, s. 181-183.
- SCHLEGEV, William Scholastico, rejs w 1947, kapitan amerykański, s. 656.
- SCHOUTEN, Willem Cornelisz, 1567-1625, żeglarz holenderski, s. 117. SELKIRK, Alexander, 1676-1721, marynarz brytyjski, pierwowzór Robinsona Crusoe, s. 275-278. SŁOCUM, Joshua, 1844-1909, kanadyjski żeglarz samotnik, s. 217-221. SMITH, Edward John, 1850-1912, żeglarz brytyjski, kapitan *Titanica*, s. 201-205. STRADLING, Thomas, rejs w 1704, żeglarz brytyjski, kapitan Alexandra Selkirka, s. 276.
- ŚWIĘTY FRANCISZEK KSAWERY, patrz FRANCISZEK KSAWERY. ŚWIĘTY PAWEŁ, patrz PAWEŁ Z TARSU. ŚWIĘTY WINCENTY, patrz WINCENTY A PAULO.
- TABARLY, Erie, 1931-1998, francuski żeglarz samotnik, s. 229.
- TAZIEFF, Haroun, 1914-1998, wulka-nolog francuski pochodzenia tatarskiego, s. 327.
- TEIXEIRA, Tristao, 1395-1480, żeglarz portugalski, s. 56.
- THORVALD, rejs ok. 960, wiking, s. 49.
- TRISTAO, Nuno, rejs w 1446, żeglarz portugalski, s. 58.
- ULUC ALI (Occhiali), 1519-1580, chrześcijanin nawrócony na islam, turecki korsarz i admirał, s. 536-539.
- URDANETA, Andres de, 1508-1568, hiszpański żeglarz i mnich, s. 260-261, 264-265.
- USSHER, Thomas, 1779-1848, oficer marynarki brytyjskiej, wiozący w 1814

- Napoleona Bonapartego na Elbę, s. 582.
- VERNE, Jules, 1828-1905, pisarz francuski, s. 141-142. VICTOR, Paolo, rejs w 1504, żeglarz włoski, s. 520.
- WALUŚ, Samuel, 1728-1795, żeglarz angielski, s. 291, 294.
- WALSH, Don, ur. 1931, oficer marynarski amerykańskiej, towarzysz Jacques'a Piccarda, s. 401-403.
- WATERMAN, rejs w 1860, żeglarz amerykański, s. 119-120.
- WELCH, Tom, zmarł w 1883, rybak amerykański, towarzysz Howarda Blackburna, s. 222-223.
- WILLIS, William, 1893-1968, amerykański żeglarz samotnik, s. 404-418.
- WINCENTY A PAULO (Vincent), 1580--1660, ksiądz francuski, opiekun chorych i galerników, święty, s. 554.
- ZARCO, Joao, 1380-1467, żeglarz portugalski, s. 56.

INDEKS WAŻNIEJSZYCH STATKÓW MORSKICH I POWIETRZNYCH

Podwójne daty, jeżeli nie zawierają żadnej dodatkowej informacji, oznaczają lata, w których dana jednostka pływała (lub w przypadku samolotu latała). Tak więc pierwsza data oznacza rok zbudowania i zwodowania statku, zaś druga - koniec pływania danej jednostki, bądź to z powodu zatopienia, bądź zniszczenia, bądź przeznaczenia statku na inny cel.

- ADOUR, rejsy w 1765-1767, statek Jeana Francois de La Pérouse'a, s. 314.
- ADVENTURE, rejs w 1772-1775, fregata brytyjska w drugiej wyprawie Cooka, dowodzona przez Tobiasa Furneaux, s. 305-308.
- AFFRICAIN, rejs w 1738, bryg francuski, s. 183-187.
- AGAMEMNON, 1781-1809, brytyjski okręt liniowy, w 1793-1796 pod dowództwem Horatia Nelsona, s. 560-561.
- AGE UNLIMITED, rejs w 1963, tratwa Williama Willisa, s. 417.
- AIGLE, U 1858-1891, jacht Eugenii, cesarzowej Francuzów, s. 602-603.
- ALAIN GERBAULI, rejs w 1932, kuter Alaina Gerbaulta, s. 228.
- ALTAIR, zwodowany w 1864, żaglowiec ze stali, s. 120.
- AMAZONE, 1778-1797, fregata francuska, w 1780 dowodzona przez Jeana Francois de La Pérouse'a, s. 314.
- AMIRAL COURBET, zwodowany w 1899, trójmasztowiec francuski, s. 125-128.
- ANDREA DORIA, 1953-1956, włoski statek pasażerski, s. 207-208.
- ANUNCIADA, rejs w 1525, karawela Garcii Jofre de Loaysy, s. 259.
- AQUIDNECK, rejs w 1870, trójmasztowiec Joshuy Slocuma, s. 217.
- ARC-EN-CIEL, loty w 1934-1935, samolot Jeana Mermoza, s. 169.
- ARGUS, rejs w 1816, bryg francuski, s. 174, 177, 179.

- ASTROLABE (dawniej COCJUILLE), rejs w 1826-1829, korweta Dumont d'Urville'a, s. 323-326.
- ASTROLABE, 1782-1788, fregata francuska, w 1785-1788 pod dowództwem Paula-Antoine'a Fleuriota de Langle'a w wyprawie La Pérouse'a, s. 316-320, 323, 324.
- AVONMORE, rejs w 1877, trójmasztowiec brytyjski, s. 129-130.
- BAQUEDANO, rejs w 1957, fregata chilijska, s. 386-388.
- BATORY, 1936-1971, polski statek pasażerski, s. 152.
- BAYARD, rejs w 1902, trójmasztowiec, s. 124.
- BEL-AMI, rejs w 1886, jacht pisarza Guy de Maupassanta, s. 613.
- BERRIO, rejs w 1497-1499, karawela portugalska, uczestnicząca w wyprawie Vasco de Gamy, s. 61.
- BETSY, rejs w 1756, slup Philipa Antina, s. 172.
- BLANCHE NEF, rejs w 1119, statek francuski, s. 172.
- BLONDE, rejs w 1826, bryg George'a Ansona Byrona, s. 180-183.
- BOUDEUSE, LA, 1766-1800, fregata francuska, w 1766-1769 dowodzona przez Louisa Antoina de Bougainville'a wyprawie dookoła świata, s. 285-299.
- BOUNTY, rejs w 1787-1789, brytyjska uzbrojona fregata handlowa, dowodzona przez Williama Bligha, s. 337--350.
- BOUSSOLE, 1783-1788, fregata Jeana Francois de La Pérouse'a, s. 316-321, 323.
- BRITANNIA, 1840-1849, brytyjski parowiec żaglowy, potem niemiecki BARBAROSSA, s. 139-140.
- CAROLINE, rejs w 1814, maltański statek kabotażowy, uczestniczący w ucieczce Napoleona Bonapartego, s. 586.
- CARPATHIA, 1912-1918, parowy transatlantyk brytyjski, płynący na ratunek TITANICOWI, s. 200, 203, 205, 207.
- CENTENNIAL, rejs w 1876, doris Alfreda Johnsona, s. 215-216.
- CHALLENGER, 1853-1875, kliper amerykański pod dowództwem Watermana, s. 119-120.
- CHAMPOLLION, 1925-1952, francuski statek pasażerski, s. 642-651.
- CHANZY, patrz
GOUVERNEUR-GENERAL-CHANZY.
- CHEZINE, rejs w 1760, żaglowiec francuski, s. 288.
- CHRISTINA, rejs w 1960, jacht Aristotelisa Onassisa, s. 675-676, 684.
- CINQUE PORTS, rejs w 1704, żaglowiec Stradlinga, s. 276.
- CLERMONT, rejs w 1807, parowiec amerykański, s. 137.
- COMTE DE LA VAULX, lot w 1930, wodnosamolot Jeana Mermoza, s. 168-169.
- CONCEPCIÓN, rejs w 1519-1521, karaka hiszpańska, wchodząca w skład flotylli Magellana, s. 73-77, 245, 253.
- COQUILLE, rejs w 1823-1825, korweta Julesa Sebastiena Cesara Dumonta d'Urville'a, s. 323.
- CRŚOLE, zbudowany w 1927, jacht trój-masztowy, w 1947-1977 własność Stavrosa Niarchosa, s. 684.
- CROIX DU SUD, loty w 1934-1935, samolot Jeana Mermoza, s. 169.
- DANYCAN, rejs w 1691, fregata Renę Duguay-Trouina, s. 97.
- DEFIANCE, rejs w 1594-1596, karawela Francis Drake'a, s. 89-90.
- DEI GRATIA, rejs w 1872, bark z Nowej Szkocji, s. 190-199.

- DILIGENCE, rejs w 1694, fregata Renę Duguay-Trouina, s. 97.
- DISCOVERY, 1774-1797, brytyjski statek konwojowy, uczestniczący w 1776-1780 pod dowództwem Charlesa Clerke'a w trzeciej wyprawie Cooka, s. 309-312.
- DONA PACITA, rejs w 1965, filipiński statek pocztowy, s. 351-356.
- Duc D'AUMALE, rejs w 1907, trójmasztowiec francuski, s. 130-132.
- ECHO, rejs w 1816, korweta francuska, s. 174-175, 177.
- ELISE, rejs w 1816, parowiec angielski, s. 137.
- EMERILLON, rejs w 1535-1536, pinasa Jacques'a Cartiera, s. 79-80.
- EMPIRE RIVAL, rejs w 1947, frachtowiec amerykański, s. 668.
- ENDEAVOUR, 1768-1794, korweta brytyjska, w 1768-1771 statek pierwszej wyprawy Cooka, s. 303-305.
- ESPÉRANCE, rejs w 1791-1793, fregata Antoine'a Raymonda Josepha Bruni d'Entreasteaux, s. 320.
- ESPIRITO SANTO, rejs w 1525, karawela Juan Sebastiana Elcano, s. 259.
- ÉTOILE, U rejs w 1766-1769, statek prze-wozowy Chenarda de La Giraudaisa w wyprawie Bougainville'a, s. 285-299.
- ETOILE, rejs w 1814, żaglowiec uczestniczący w ucieczce Napoleona Bonaparte'go, s. 586.
- EXODUS 47, patrz PRESIDENT WAR-FIELD.
- FIRECREST, rejs w 1923, jacht Alaina Gerbaulta, s. 226-227.
- FLORE, 1847-1886, korweta francuska, s. 284.
- FLYING CLOUD, 1851-1875, klipper amerykański, s. 120.
- Fox, R.K., rejs w 1896, łódź transatlantycka, s. 221-222.
- FRANCE, 1961-1974, francuski liniowiec pasażerski, od 1980 norweski wycieczekowiec NORWAY, s. 152, 284.
- FRANCOIS, rejs w 1695-1696, okręt Renę Duguay-Trouina, s. 97.
- GOLDEN HIND (dawniej PELICAN), rejs w 1577-80, karaka Francis Drake'a, drugi statek, który opłynął Ziemię, s. 86-88.
- GOUVERNEUR-GENERAL-CHANZY, 1922-1963, francuski statek pasażerski, s. 635-636, 638, 640-641.
- GOUVERNEUR-GENÉRAL-DE GUEYDON, 1923-1942, francuski statek pasażerski, s. 635-638, 640-641.
- GRACE L. FEARS, rejs w 1883, szkuner amerykański, s. 222-223.
- GRANDE HERMINE, rejs w 1535-1536, galeon Jacques'a Cartiera, s. 79.
- GREAT EASTERN, 1858-1888, brytyjski parowiec żaglowy, s. 140-143.
- GREAT WESTERN, rejs w 1899, żaglowiec Howarda Blackburna, s. 224.
- GREAT WESTERN, zwodowany 1837, parowiec brytyjski, s. 139.
- HÉRÉTICJUE, rejs w 1952, ponton Alaina Bombarda, s. 210-214.
- ILE DE FRANCE, rejs w 1956, statek francuski, s. 208.
- ILLUSTRIOUS, 1939-1956, lotniskowiec brytyjski, s. 626.
- IMPETUEUSE, rejs w 1942, francuski statek wywiadowczy, s. 641.
- INCONSTANT, rejs w 1814, bryg uczestniczący w ucieczce Napoleona Bonaparte'go, s. 585-587.
- IRONSIDE, zwodowany w 1822, żaglowiec z żelaza, s. 120.

- JESSIE OSBORNE, rejs w 1900, trójmasztowiec brytyjski, s. 125.
- JUMIEGES, rejs w 1942, statek handlowy pod dowództwem kapitana Matagueza, s. 632,634.
- JUNEAU, zniszczony w 1942, krążownik amerykański, s. 366-368.
- KON-TIKI, rejs w 1947, tratwa żaglowa Thora Heyerdahla, s. 37-38, 236, 377--383,404-406.
- LAMORICIERE, 1920-1942, francuski statek pasażerski, s. 631-639, 642. LATAJĄCY HOLENDER, statek-widmo, s. 189-190. LEON-BUREAU, rejs w 1906, trzymasztowy kliper francuski, s. 132-133. LES JEUX, rejs w 1687, fregata Jeana Barta, s. 92-93. LIBERTAD, rejs w 1880, doris Joshuy Slocoma, s. 217. LIBERTE, 1905-1911, pancernik francuski, s.618. LICORNE, rejs w 1756, fregata francuska, s. 287. LITTLE ONE, rejs w 1967-1968, jacht Williama Willisa, s. 417-418. LOIRE, 1809-1838, galar francuski, s. 174, 177. LUSITANIA, 1906-1915, brytyjski transatlantyk, s. 143.
- MARTABAZE, zwodowany 1853, żaglowiec z żelaza, s. 120.
- MARY CELESTE, rejs w 1872, brygantyna amerykańska, s. 180-199.
- MAURETANIA, 1906-1935, brytyjski parowiec transatlantyczny, s. 143-144.
- MAYFLOWER, rejs w 1620, angielski galeon trzymasztowy, s. 134-135.
- MEDUSE, rejs w 1816, fregata francuska, s. 174-180.
- MONTJOIE, LA, rejs w 1248, nawa Ludwika IX, s. 510.
- MUIRON, 1796-1807, fregata francuska, wioząca w 1799 Napoleona Bonaparte'go, s. 572-573.
- NANCY, rejs w 1805, szkuner amerykański, s. 282.
- NINA, rejsy w 1492-1496, karawela hiszpańska, uczestnicząca w dwóch pierwszych wyprawach Krzysztofa Kolumba, s. 64-68.
- NON SUCH, rejs w 1689, okręt angielski (od 1696 francuski SANS PAREIL), s. 93, 96,97.
- NORMANDIE, 1935-1942 (od 1941 LA FAYETTE), francuski parowiec transatlantyczny, s. 147-151.
- OISEAU BLANC, lot w 1927, samolot Nungessera i Coliego, s. 158.
- OISEAU CANARI, lot w 1929, samolot Assolanta, Lefevre'a i Lottiego, s. 163.
- ORIENT, rejs w 1798, okręt liniowy Napoleona Bonaparte'go, s. 568-569.
- PARIS, 1921-1939, francuski parowiec transatlantyczny, s. 145-146.
- PEN DUICK IV, rejs w 1972, trimaran Erica Tabarły'ego, s. 241.
- PETITE HERMINE, rejs w 1535, karawela Jacques'a Cartiera, s. 79-80.
- PHOENIX, zwodowany 1809, parowiec, s. 121.
- PINDOS, rejs w 1811, trójmasztowiec amerykański, s. 282.
- PINTA, rejs w 1492-1493, karawela hiszpańska, uczestnicząca w pierwszej wyprawie Krzysztofa Kolumba, s. 64--68.
- POINT D'INTERROGATION, lot w 1929, samolot Costesa i Bellonte'a, s. 163--164.

- PRESIDENT WARFIELD, 1928-1963, amerykański parowiec rzeczny (od 1947 żydowski EXODUS 47) William Scholastic Schleger, s. 651-673.
- QUEEN ELISABETH, 1938-1968, brytyjski liniowiec pasażerski, s. 152.
- QUEEN MARY, 1934-1967, brytyjski liniowiec pasażerski, s. 150.
- RA II, rejs w 1970, łódź z papieru Thora Heyerdahla, s. 41-42.
- RA, rejs w 1969, łódź z papieru Thora Heyerdahla, s. 39-41.
- RAILLEUSE, 1683-1689, fregata Jeana Barta, s. 92-93.
- REALE, rejs w 1571, galera Juana de Austria, s. 538-539.
- RECHERCHE, 1786-1794, fregata Antoine'a Raymonda Josepha Bruni d'Entreasteaux, s. 320.
- RESEARCH, rejs w 1827, fregata Petera Dillona, s. 321.
- RESOLUTION, 1770-1782, fregata brytyjska, uczestnicząca w 1772-1779 w drugiej i trzeciej wyprawie Cooka, s. 305-312.
- R.K. Fox, patrz Fox, R.K.
- RÔDEUR, rejs w 1819, bryg francuski, s. 188-189.
- ROYAL WILLIAM, rejs w 137, kanadyjski żaglowiec parowy, s. 137.
- RUNNYMEDE PARK, rejs w 1947, frachtowiec amerykański, s. 668,672.
- SAINT-ESPRIT, rejs w 1814, statek kwadrowym żaglem uczestniczący w ucieczce Napoleona Bonaparte'go, s. 586.
- SAINT-GERAN, rejs w 1744, żaglowiec francuski, s. 298-299.
- SAINT-JOSEPH, rejs w 1814, mały statek uczestniczący w ucieczce Napoleona Bonaparte'go, s. 586.
- SAN ANTONIO, rejs w 1519-1520, karaka hiszpańska, wchodząca w skład flotylli Magellana, s. 73-77,244.
- SAN GABRIEL, rejs w 1525, karawela Garcii Jofre de Loaysy, s. 259.
- SANS PAREIL (dawniej NON SUCH), okręt René Duguay-Trouina, zdobyty w 1696, s. 97.
- SANTA CRUZ, rejs w 1552, galeon świętego Franciszka Ksawerego, s. 263-264.
- SANTA MARIA (dawniej GALLEGA), rejs w 1492, karaka hiszpańska, statek flagowy Krzysztofa Kolumba podczas jego pierwszej wyprawy, s. 65-68.
- SANTA MARIA DE LA VICTORIA, rejs w 1525, karawela Garcii Jofre de Loaysy, s. 259-261.
- SANTIAGO, rejs w 1519-1520, karaka hiszpańska, wchodząca w skład flotylli Magellana, s. 73-76,244.
- SAO GABRIEL, rejs w 1497-1499, karaka Vasco de Gamy, s. 61, 62.
- SAO RAFAEL, rejs w 1497-1499, karaka Vasco de Gamy, s. 61.
- SAVANNAH, rejs 1819, amerykański żaglowiec parowy, s. 137.
- SERPENTE, rejs w 1689, fregata Jeana Barta, s. 91.
- SEVEN LITTLE SISTERS, rejs w 1954, tratwa Williama Willisa, s. 408-416.
- SIRIUS, rejs w 1838, parowiec brytyjski, s. 138-139.
- SPIRIT OF SAINT LOUIS, lot w 1927, samolot Charlesa Augustusa Lindbergha, s. 158-162.
- SPRAY, rejs w 1892, słupek Joshuy Slocuma, s. 218-220.
- STEFAN BATORY, 1952-2000, polski statek pasażerski, s. 152.
- STOCKHOLM, rejs w 1956, szwedzki statek pasażerski, s. 208-209
- SUBTILE, rejs w 1787, fregata, s. 318.

- TAHITI NUI II, rejs w 1958, tratwa Erica de Bisschopa, s. 389-393.
- TAHITI NUI, rejs w 1957, tratwa Erica de Bisschopa, s. 383-389.
- TARA PACCA, rejs w 1901, czteromasz-towiec, s. 129.
- TITANIC, rejs w 1912, transatlantyk brytyjski, s. 200-207.
- TOMMASO DI SAVOIA, rejs w 1923, włoski statek pocztowy, s. 674.
- TRIESTE, 1953-1963, batyskaf Jacques'a Piccarda (od 1958 amerykański), s. 399-403.
- TRINIDAD, rejs w 1519-1521, karaka hiszpańska, wchodząca w skład flotylli Magellana, s. 73, 75, 77, 245, 247, 252-255.
- UNDAUNDET, rejs w 1814, fregata brytyjska, dowodzona przez Thomasa Usshera, wioząca Napoleona Bona-partego na Elbę, s. 582.
- UNITED-STATES, rejs w 1953, amerykański transatlantyk, s. 152.
- VANGUARD, 1787-1812, brytyjski okręt liniowy, w 1795-1799 flagowy okręt Horatia Nelsona, s. 569.
- VIGTORIA, rejs w 1519-1522, karaka hiszpańska, wchodząca w skład flotylli Magellana, pierwszy statek, który opłynął Ziemię, s. 73-75, 77, 245, 253-258.
- VICTORY, zwodowany w 1765, brytyjski okręt liniowy, w 1803 i 1805 okręt flagowy Horatia Nelsona, obecnie statek-muzeum, s. 579, 581.
- WASHINGTON, 1864-1899, francuski transatlantyczny parowiec żaglowy, s. 144.